



Ny kollektivtrafiklag m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag, en följdmotion som väckts med anledning av propositionen samt 87 motionsförslag om kollektivtrafik, vissa järnvägsfrågor samt Gotlandstrafiken från de allmänna motionstiderna 2008 och 2009.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag och de lagändringar som följer av detta. I det sammanhanget föreslår utskottet en mindre justering av laghänvisningen till plan- och bygglagen i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Enligt utskottets mening innebär regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag en modernisering av lagstiftningen och anpassning till EU:s nya regelverk på området som ger kollektivtrafikföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas. Kollektivtrafikföretag får bl.a. fritt etablera kommersiell kollektivtrafik samtidigt som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ges bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Följdmotionen, som bl.a. föreslår avslag på propositionen och tillsättande av en ny kompletterande utredning avstyrks av utskottet med bl.a. hänvisning till att en utredning bl.a. kan riskera att äventyra den utveckling och det engagemang för framtiden som nu växer fram inom kollektivtrafikbranschen.

Flertalet av de motionsförslag som behandlas från de allmänna motionstiderna 2008 och 2009 om kollektivtrafik, vissa järnvägsfrågor och Gotlandstrafiken har behandlats av utskottet tidigare under mandatperioden. Motionsförslagen avstyrks med bl.a. hänvisning till tidigare ställningstaganden eller pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Nio reservationer (s, v, mp) och ett särskilt yttrande (v, mp) finns i betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning	7
Propositionens huvudsakliga innehåll	7
Utskottets överväganden	9
Ny kollektivtrafiklag	9
Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik	9
Propositionen	10
Motionen	19
Utskottets ställningstagande	20
Åtgärder för att främja kollektivtrafiken	22
Motionerna	22
Utskottets ställningstagande	27
Kompletterande kollektivtrafikutredning	31
Motionen	31
Utskottets ställningstagande	32
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade	33
Motionerna	33
Utskottets ställningstagande	36
Gotlandstrafiken	38
Motionerna	38
Utskottets ställningstagande	40
Järnvägsfrågor	41
Motionerna	41
Utskottets ställningstagande	44
Reservationer	47
1. Ny kollektivtrafiklag, punkt 1 (s, v, mp)	47
2. Åtgärder för att främja kollektivtrafiken, punkt 2 (s, v, mp)	48
3. Kompletterande kollektivtrafikutredning, punkt 3 (s, v, mp)	50
4. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, punkt 4 (s, v, mp)	51
5. Gotlandstrafiken, punkt 5 (s, v, mp)	52
6. Järnvägstrafikens reglering, punkt 6 (s, v, mp)	53
7. Arlandabanan, punkt 7 (v)	54
8. Järnvägsstationer, punkt 8 (v, mp)	55
9. Resanderåd, punkt 9 (s, v, mp)	56
Särskilt yttrande	57
Järnvägstrafikens reglering, punkt 6 (v, mp)	57
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	58
Propositionen	58
Följdmotionen	58
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008	58
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009	59

<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	68
<i>Bilaga 3</i>	
Offentlig utfrågning om kollektivtrafiken	84

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ny kollektivtrafiklag

Riksdagen antar regeringens förslag till

- 1) lag om kollektivtrafik,
- 2) lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg med den ändringen att ”plan- och bygglagen (1987:10)” ersätts med ”plan- och bygglagen (2010:000)”,
- 3) lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
- 4) lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst,
- 5) lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
- 6) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
- 7) lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passage-rare m.m. och
- 8) lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:200 punkterna 1 och 3–8, bifaller delvis proposition 2009/10:200 punkt 2 och avslår motion 2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 1.

Reservation 1 (s, v, mp)

2. Åtgärder för att främja kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

- 2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 2,
2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 14, 15 och 20,
2009/10:T268 av Per Lodenius och Johan Linander (båda c) yrkandena 1 och 2,
2009/10:T395 av Jan Emanuel Johansson och Yilmaz Kerimo (båda s),
2009/10:T398 av Jan Emanuel Johansson (s),
2009/10:T413 av Agneta Berliner (fp),
2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 37, 41, 42, 45, 50–55, 62 och 69,
2009/10:T486 av Olle Thorell m.fl. (s),
2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 10,
2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 12–14,
2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 10, 12 och 13 samt
2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 7 och 9.

Reservation 2 (s, v, mp)

3. Kompletterande kollektivtrafikutredning

Riksdagen avslår motion

2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 3.

Reservation 3 (s, v, mp)

4. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T262 av Ann-Christin Ahlberg (s),

2008/09:T306 av Betty Malmberg (m),

2008/09:T330 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T349 av Susanne Eberstein (s),

2008/09:T391 av Billy Gustafsson (s),

2008/09:T427 av Betty Malmberg (m),

2009/10:C338 av Mehmet Kaplan m.fl. (mp) yrkande 2,

2009/10:So582 av Elina Linna m.fl. (v) yrkandena 16–19,

2009/10:T238 av Rosita Runegrund och Chatrine Pålsson Ahlgren (båda kd),

2009/10:T245 av Barbro Westerholm (fp),

2009/10:T256 av Lars-Axel Nordell och Eva Johnsson (båda kd),

2009/10:T267 av Per Lodenius och Lennart Pettersson (båda c),

2009/10:T320 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s),

2009/10:T424 av Betty Malmberg (m) och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 2 och 15–20.

Reservation 4 (s, v, mp)

5. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T208 av Rolf K Nilsson (m),

2009/10:T391 av Christer Engelhardt (s),

2009/10:T400 av Christer Engelhardt (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 75–77,

2009/10:T466 av Christer Engelhardt (s),

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 15–18 och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 6, 22 och 23.

Reservation 5 (s, v, mp)

6. Järnvägstrafikens reglering

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 12 och 13,

2009/10:T232 av Per Svedberg m.fl. (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 59 och 61,

2009/10:T456 av Agneta Gille m.fl. (s),

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 21,

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 10, 11 och 13 samt

2009/10:N388 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 19.

Reservation 6 (s, v, mp)

7. Arlandabanan

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 67 och

2009/10:T444 av Agneta Gille (s).

Reservation 7 (v)

8. Järnvägsstationer

Riksdagen avslår motionerna

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 63,

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 och

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12.

Reservation 8 (v, mp)

9. Resanderåd

Riksdagen avslår motion

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 64.

Reservation 9 (s, v, mp)

Stockholm den 8 juni 2010

På trafikutskottets vägnar

Lena Hallengren

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s), Gunnel Wallin (c) och Irene Oskarsson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag, en följdmotion och 87 motionsförslag i 34 motioner från de allmänna motions-tiderna 2008 och 2009.

En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar som regeringen i allt väsentligt följt.

Utskottet anordnade en offentlig utfrågning om kollektivtrafik den 5 november 2009 i syfte att inhämta ytterligare kunskaper på området. De stenografiska anteckningarna från utfrågningen finns i bilaga 3. I samband med utskottets beredning av ärendet har utskottet vidare den 20 april 2010 informerats av företrädare för Näringsdepartementet.

En skrivelse har inkommit till trafikutskottet från DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder med synpunkter på förslaget till ny kollektivtrafiklag.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till en ny lag om kollektivtrafik och till lagändringar för att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen och anpassa den till EU:s nya regelverk på området. Därigenom ges, enligt regeringen, kollektivtrafikföretag och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafik-tjänster utformas.

Regeringens förslag innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. den 1 oktober 2010. Nu avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Därigenom ökas, enligt regeringen, dynamiken på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande.

Samtidigt får, enligt regeringen, den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Enligt regeringen blir det lättare att utan administrativa hinder etablera trafik över länsgränser. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta fattas av länsstrafikbolag, ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

För resenärerna kommer den nya regleringen, enligt regeringens bedömning, att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. För att underlätta för resenärerna att enkelt planera sina resor föreslås att även kommersiella kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Lagen om kollektivtrafik samt föreslagna lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2012.

Utskottets överväganden

Ny kollektivtrafiklag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag och de lagändringar som följer av detta och avslår följdmotionen. Enligt utskottets mening innebär regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag en modernisering av lagstiftningen och anpassning till EU:s nya regelverk på området som ger kollektivtrafikföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas.

Jämför reservation 1 (s, v, mp).

Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Bakom denna "Partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken" står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken samt den problembild som ges i Vägverkets och Banverkets rapport *Koll framåt*.

Den affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik som parterna tillsammans har tagit fram vilar på en gemensam vision och en gemensam värdegrund. Målet för 2009 var att ta fram en ny affärsmodell som bl.a. vilade på följande hörnstenar:

- En tydlig målstyrning från statens, regionernas, kommunernas och landstingens sida inklusive mål för miljö och sysselsättning.
- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Ökade förutsättningar för att utveckla den trafik som bedrivs på kommersiella grunder.
- Utvecklade former för beställning av trafik som inte kan bedrivas på företagsekonomiska grunder.
- En modern lagstiftning som skapar förutsättningar för en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel.

Propositionen

Regeringens utgångspunkter

I propositionen redovisar regeringen utgångspunkter för sina förslag och bedömningar. Utgångspunkterna är bl.a. en ny EU-förordning som trädde i kraft den 3 december 2009 – Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 – kollektivtrafikmarknadens karaktär, branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik samt de transportpolitiska målen.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras

Nuvarande ordning

Det stora offentliga åtagandet utgör i dag grunden för en fungerande lokal och regional kollektivtrafik. När kommunpolitiker tar ställning till vilken kollektivtrafik de önskar ha för att uppnå olika samhällsmål – och när de beslutar om vilka medel de ska använda för att åstadkomma denna kollektivtrafik – är det sällan de tar ställning till vad de kommersiella kollektivtrafikföretagen kan bidra med.

När kommersiella företag vill etablera kollektivtrafik gäller olika regler beroende på trafikslag. Sålunda finns bl.a. i järnvägslagen (2004:519) bestämmelser om vem som får utföra och organisera persontrafik på järnväg. Regler för tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Kännetecknande för alla dessa verksamheter är att det, i den mån som tillstånd krävs, handlar om verksamhetstillstånd som syftar till att pröva grundläggande yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och dylika förutsättningar hos den sökande. Tillstånd ska alltså meddelas om den sökande har de förutsättningar som krävs för att utöva verksamheten i fråga.

När det gäller kollektivtrafik på väg kan sådan tillhandahållas som linjetrafik, varvid ett linjetrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) krävs. Ett sådant tillstånd prövas av Transportstyrelsen och det sker på liknande sätt som redovisats ovan, dvs. med utgångspunkt i yrkeskunnande och ekonomiska förhållanden etc. Därutöver gör emellertid Transportstyrelsen en s.k. skadlighetsprövning. Den sökande får bl.a. uppge tidtabell för orter med på- och avstigning samt vilka veckodagar trafiken kommer att utföras. Om den trafikhuvudman som berörs av trafiken gör sannolikt att den tilltänkta busslinjen i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna att driva linje- eller järnvägstrafik som en trafikhuvudman har rätt att bedriva inom länet, ska Transportstyrelsen avslå ansökan om linjetrafiktillstånd.

EU:s kollektivtrafikförordning, som trädde i kraft i slutet av 2009, innebär att moderna regler för myndigheternas agerande på kollektivtrafikområdet ersätter den EU-förordning som gällt sedan slutet av 1960-talet. EU-rätten anpassas till den utveckling som skett i många länder under senare

decennier genom att avtal om kollektivtrafik ska tilldelas på grundval av öppna och rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden, när inte särskilda förutsättningar för direkttilldelning föreligger. EU:s kollektivtrafikförordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt och på väg.

Lagstiftning med nytt förhållningssätt

Regeringen bedömer att regionala kollektivtrafikmyndigheter bör ansvara för att ta initiativ till att etablera regional kollektivtrafik. Nyttan av myndigheternas ingripande bör alltid motivera det eventuella men som ingripandet ger upphov till. Däremot behöver myndigheten inte avvakta kommersiella initiativ till att etablera kollektivtrafik. Enligt regeringen bör kollektivtrafikföretag fritt få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs.

Skälen för regeringens bedömning är bl.a. att kollektivtrafik är ett betydelsefullt medel för att uppnå såväl transportpolitiska som andra samhällsmål. I t.ex. stadsplanering och i det regionala tillväxtarbetet är kollektivtrafik ett viktigt verktyg. Förutsättningarna för att etablera kollektivtrafik bör därför utformas för att förstärka sektorns förmåga att bidra till dessa mål. Lagstiftningen bör, enligt regeringens mening, vara i linje med den transportpolitiska ambitionen att förutsättningarna för resenärerna att välja kollektivtrafik ska förbättras.

En faktor att ta hänsyn till är även att kollektivtrafik är en omfattande näringsverksamhet och inte enbart ett transportpolitiskt verktyg. Lokal och regional kollektivtrafik omsätter årligen närmare 30 miljarder kronor, varav ungefär hälften finansieras med allmänna medel. Ett stort offentligt åtagande kommer därför fortsatt, och genom en mer funktionsenlig befogenhet, att vara mycket betydelsefullt för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

För den kollektivtrafik som domineras av vardagligt resande finns, enligt regeringens mening, tydliga skäl för att behöriga myndigheter ska kunna agera med stor befogenhet för att se till att en sådan trafik etableras. Skälen är att det behövs mer kollektivtrafik än vad som är kommersiellt lönsamt, men också att det behövs en samordning av regional kollektivtrafik inom ett visst område för att det ska vara attraktivt för resenärerna att välja kollektivtrafik. Det betyder att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha bra möjligheter att agera genom att utge ersättning till kollektivtrafikföretag i syfte att skapa en god kollektivtrafikförsörjning. Regeringen anser därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även fortsättningsvis ska ha befogenhet att agera utan att först behöva avvakta initiativ från kommersiella kollektivtrafikföretag.

De skilda förutsättningarna i landet gör att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fortsatt bör ha stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet avseende kollektivtrafik i länet. De regionala kollektivtrafikmyn-

digheterna bör dock hantera sin befogenhet ansvarsfullt eftersom deras åtgärder riskerar att få negativa samhällsekonomiska effekter om åtgärderna blir alltför långtgående.

Enligt regeringen så har såväl offentligt initierad som kommersiellt bedrivna kollektivtrafik viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Regeringen anser därför att tillträdet till kollektivtrafikmarknaden bör vara öppet för alla som har grundläggande verksamhetstillstånd. Regeringen vill också medverka till kollektivtrafikbranschens ansträngningar att göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att underlätta för kollektivtrafikföretag att ta kommersiella initiativ och samtidigt tydliggöra formerna för myndigheternas initiativ på området.

Kommersiell busstrafik bidrar till måluppfyllelse

Regeringen föreslår att de särskilda reglerna i yrkestrafiklagen (1998:490) om tillstånd till linjetrafik, den s.k. skadlighetsprövningen, tas bort. De särskilda överklagandebestämmelser som i dag gäller för linjetrafiktillstånd tas bort. De överklagandebestämmelser som gäller för frågor om beställningstrafik m.m. utvidgas till att gälla även frågor om linjetrafik.

Skälen för regeringens förslag är bl.a. att eftersom regeringen anser att det bör stå fritt för kollektivtrafikföretag med grundläggande verksamhetstillstånd att erbjuda sina tjänster, bör reglerna för att få bedriva kollektivtrafik på väg ändras.

Kommersiella initiativ bör få tas utan att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska kunna invända mot detta. Syftet är att marknaden ska bli mer dynamisk genom att kommersiella kollektivtrafikföretag tillåts möta resenärernas efterfrågan på kollektivtrafik. Genom åtgärden blir det möjligt för buss- och taxiföretag som har trafiktillstånd att fritt etablera kommersiell linjetrafik på motsvarande sätt som redan gäller för lufttrafikföretag och rederier samt inom kort även för järnvägsföretag. När skadlighetsprövningen tas bort kommer den prövning som ska göras för linjetrafiktillstånd att sammanfalla med den som gäller för övriga trafiktillstånd.

Ansvar för regional kollektivtrafikmyndighet

Nuvarande ordning

Trafikhuvudmannen ska bl.a. årligen anta en trafikförsörjningsplan som anger omfattningen av den trafik som avses bedrivas i länet samt grunderna för prissättningen för resor. I planen ska det tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken och redogöras för miljöskyddande åtgärder. Lagen anger dock inte hur planerna ska omhändertas eller följas upp.

Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram

Regeringen föreslår att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regio-

nal kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Programmen ska uppdateras vid behov.

Även varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. Det gäller dock inte i den mån kommunen överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Då ska i stället motsvarande upplysningar lämnas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Även kommunen ska samråda med vissa intressenter innan den antar sitt trafikförsörjningsprogram.

Regeringen bedömer att den myndighet som regeringen utser bör ha i uppdrag att bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Kollektivtrafikens förutsättningar, funktion och behov varierar kraftigt mellan olika delar av landet. De regionala myndigheterna bör därför fortsatt ha en stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet när det gäller kollektivtrafik i länet.

Tillgång till hållplatser och bytespunkter

Regeringen bedömer att det är av stor betydelse att kollektivtrafikföretag på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor kan få tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser och bytespunkter för att underlätta etablering av kommersiell trafik. Regeringen avser att vidare följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

Befogenhet för regional kollektivtrafikmyndighet

Befogenheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning

Formerna för hur myndigheter får vidta åtgärder i syfte att ombesörja en tillfredsställande kollektivtrafik bestäms delvis av EU-rätten. Många länder i Europa har infört någon form av reglerad konkurrens på kollektivtrafikområdet, vilket har medfört bättre och mer innovativ kollektivtrafik till lägre priser.

Regeringen *föreslår* att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Befogenheten gäller regional kollektivtrafik

Regeringen föreslår att regionala kollektivtrafikmyndigheters beslut om allmän trafikplikt endast får avse regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik menas sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Bemyndigandet för regeringen att föreskriva om i vilken utsträckning trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten tas bort. Den begränsning till länet som gäller för trafikhuvudman i fråga om att driva linjetrafik utan särskilt tillstånd tas bort.

Enligt regeringens bedömning avser regeringen att noggrant följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik.

Befogenheten att ingå avtal m.m. får överlämnas

Regeringen föreslår att en regional kollektivtrafikmyndighet får överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. Myndigheten får även överlämna denna befogenhet till en kommun inom länet i fråga om kollektivtrafik som bedrivs inom denna kommuns område, inklusive trafik längs eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner.

En regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag får även överlämna sin befogenhet att upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap. 12 §.

Ett beslut om att överlämna ovannämnda befogenheter beslutas av den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslutande församling. Är myndigheten organiserad som en gemensam nämnd ska i stället de i nämnden samverkande kommunerna (i förekommande fall även landstinget) genom sina fullmäktige fatta samstämmiga beslut om överlämnande.

Övrigt om befogenhet

Regeringen föreslår att ett avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller av den till vilken befogenhet överlämnats ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. Ett sådant avtal får inte

ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats. Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

Regeringen bedömer att det bör ankomma på den behöriga myndigheten att i varje enskilt fall välja den avtalsform som är mest ändamålsenlig.

Tilldelning av avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning

Regeringen bedömer att tillämpningen av bestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning om tilldelning av avtal om allmän trafik på väg och järnväg utanför de områden som styrs av EU-direktivet om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster respektive EU-direktivet om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster bör anstå. Detsamma gäller detaljerade regler för tilldelningsförfarandet och bestämmelser om överprövning i anslutning till bestämmelserna i artikel 5.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Regional kollektivtrafikmyndighet i förvaltningsform

Regeringen föreslår att landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. I Stockholms län ansvarar landstinget ensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska utöva detta ansvar.

I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken.

I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. I de län där antingen kommunerna och landstinget gemensamt eller endast kommunerna bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet kan de ansvariga komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för ett kommunalförbund. I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är i stället landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Begreppen trafikhuvudman och länstrafikansvariga avskaffas och ersätts med regional kollektivtrafikmyndighet respektive dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet i alla de lagar där begreppen förekommer. Likaså byts

alla hänvisningar till trafikhuvudmannalagen ut mot hänvisningar till kollektivtrafiklagen. I lagarna (1997:735) om riksfärdtjänst och (1997:736) om färdtjänst upphävs vissa regler om trafikhuvudmän som är aktiebolag.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket, 3 §, 5 § andra stycket, 7 § första stycket och 8–12 §§ trafikhuvudmannalagen förs med några smärre ändringar och förtydliganden över till kollektivtrafiklagen.

Statliga uppgifter på kollektivtrafikområdet

Statens uppgifter samlas och preciseras

Regeringen bedömer att statens uppgifter på kollektivtrafikområdet bör samlas hos så få myndigheter som möjligt. Trafikverket har i uppdrag att verka för kollektivtrafikens utveckling.

Regeringen bedömer att Rikstrafikens verksamheter i sin helhet bör föras över till Trafikverket den 1 januari 2011. Som en konsekvens därav bör Rikstrafiken avvecklas. Regeringen avser att återkomma med förslag till riksdagen i budgetpropositionen för 2011.

Krav på den som utför eller organiserar kollektivtrafik

Tydliga spelregler för marknadstillträde

Den modell för kollektivtrafiken som behandlas i denna proposition bygger på öppet tillträde för kollektivtrafikföretag till alla geografiska marknader. En viktig förutsättning för detta är att tydliga spelregler för marknaden läggs fast.

Regeringen bedömer att vissa krav på kollektivtrafikföretag, i syfte att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor, bör läggas fast i den nya kollektivtrafiklagen och vara lika i hela landet. Det gäller t.ex. krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och skyldighet att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Dessa krav gäller för all kollektivtrafik på väg, järnväg och andra spåranläggningar, dvs. såväl regional som interregional trafik.

Anmälan om kommersiell trafik

Regeringen föreslår att ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med sådan trafik. Om anmälan berör trafik i fler än ett län ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.

Gemensamma informations- och betalsystem

Regeringen föreslår att ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter

om skyldigheten att lämna information. Motsvarande bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) om skyldigheten att lämna information om trafikutbud för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg upphävs.

Regeringen bedömer också att det i första hand är kollektivtrafikbranschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem. Regeringen avser att noga följa utvecklingen inom området för att vid behov återkomma med förslag till lagstiftning om krav på gemensamma betalsystem.

Uppföljning och utvärdering

Regeringen föreslår att ett kollektivtrafikföretag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna uppgifter. Motsvarande bestämmelse i järnvägslagen (2004:519) om skyldigheten att lämna uppgifter för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg upphävs.

Ett kollektivtrafiksystem för alla

Regeringen föreslår att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

Regeringen bedömer också att kollektivtrafiksystemet bör vara användbart för alla resenärsgupper, exempelvis personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och ungdomar. Regeringen avser att återkomma till frågan om rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning.

Krav som ställs i annan lagstiftning, av väghållare eller i avtal

Regeringen bedömer att de grundläggande verksamhetstillstånd som krävs för att få bedriva persontrafik med respektive trafikslag regleras i annan lagstiftning och ändras inte i och med den nya kollektivtrafiklagen. Vissa typer av allmänna krav som ställs på transportörer och fordon, t.ex. av väghållare, är inte lämpliga att reglera i den nya kollektivtrafiklagen.

Tillsyn och domstolsprövning m.m.

Tillsyn

Regeringen föreslår att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av kollektivtrafiklagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillsynsmyndigheten ska ha rätt att av dem som står under dess tillsyn på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden och förbud som behövs för tillsynen och vid behov förena dem med vite.

Domstolsprövning

Regeringen föreslår att beslut om allmän trafikplikt som fattas av regional kollektivtrafikmyndighet ska kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Beslut om allmän trafikplikt ska delges. Även beslut enligt kollektivtrafiklagen som fattas av tillsynsmyndigheten i enskilt fall ska kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. I ett sådant fall gäller emellertid den allmänna regeln i 22 § förvaltningslagen (1986:223) om vem som får föra talan mot förvaltningsbeslut. I båda fallen krävs det prövningstillstånd för att kamrarrätten ska pröva ett överklagande av förvaltningsrättens dom.

Ett beslut enligt kollektivtrafiklagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Förhållandet mellan offentliga och kommersiella aktörer

Regeringen bedömer att kommersiell kollektivtrafik och trafik som finansieras av offentliga organ kan etableras på samma marknad utan att detta i sig står i strid med statsstödsreglerna.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagen om kollektivtrafik samt föreslagna lagändringar träder i kraft den 1 januari 2012. Genom lagen om kollektivtrafik upphävs lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter ska upprätta sina trafikförsörjningsprogram senast den 1 oktober 2012.

Ett avtal om allmän trafik får ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 juli 2012 och upphandlingen inleddes innan lagen trädde i kraft.

Lagförslagen

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om kollektivtrafik,
2. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
3. lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
4. lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst,
5. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
6. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
7. lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. och
8. lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

Motionen

I motion 2009/10:T9 yrkande 1 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) föreslås att riksdagen avslår proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag. Motionärerna anför som motiv för detta bl.a. att kollektivtrafik inte är vilken vara som helst. Kollektivtrafik ger stora positiva externa effekter på miljön och samhällsekonomin, effekter som inte låter sig fångas upp av individens betalningsvilja. En väl fungerande kollektivtrafik och fritt marknadstillträde är därför två oförenliga företeelser. Det offentliga måste därför ta ett tydligt finansiellt och organisatoriskt ansvar för kollektivtrafiken. Demokratin och samhällets inflytande behövs. Enligt motionärerna får marknaden inte bli norm. Motionärerna bedömer också att de ökade möjligheterna till samordnade trafiksystem kommer att slå sönder av det fria marknadstillträdet. Förändringarna jämfört med förslagen i den hårt kritiserade utredning som föregick den kommande propositionen är mer av kosmetisk natur. De faktiska konsekvenserna anser motionärerna bli desamma, dvs. ett fragmentiserat kollektivtrafiksystem som kommer att präglas av höjda priser, sämre trafikutbud och lägre resande.

I motionen framhålls också att förslaget till ny kollektivtrafiklag innebär en mycket omfattande detaljstyrning av villkoren för hur den samhällsbetalda trafiken ska organiseras. Motionärerna anser att denna detaljstyrning rimmar illa med det grundlagsfästa kommunala eller regionala självstyret. Det gäller t.ex. den snäva definition om vad som är kollektivtrafik som förts in i lagstiftningen och som motionärerna anser vara helt onödig. Fler och mer precisa regler innebär också att risken för överklaganden ökar, vilket riskerar att förflytta trafikhuvudmännens fokus från utvecklingsarbete till segdragna rättsliga processer.

Motionärerna anser bl.a. också att det genom större systemupphandlingar finns möjlighet att introducera helt nya kollektivtrafikkoncept, t.ex. taxianslutningar i reserelationer där trafikunderlaget är för klen för buss- eller spårtrafik. Upphandlad trafik har också fördelar ur ett arbetstagarperspektiv eftersom det ger trafikhuvudmännen möjlighet att ställa krav på kollektivavtalsmässiga villkor för de anställda. Vidare saknar motionärerna analys kring hur de regionala miljömålen som går utöver lagstiftningen säkras när kommersiella aktörer tar över den tidigare upphandlade trafiken. Enligt motionärerna skulle också ett större inslag av incitamentsavtal ge helt andra drivkrafter för entreprenören att under avtalsperioden genomföra ett fortlöpande förbättringsarbete i syfte att locka till sig fler resenärer. Det fria marknadstillträdet försvårar – enligt motionärerna – en sådan utveckling eftersom det är mycket vanskligt för en entreprenör att gå in i längre avtal utan vetskap om den framtida konkurrenssituationen.

Motionärerna framhåller att dagens system ger konkurrens och utrymme för många mindre aktörer att etablera sig på marknaden och befarar att en avreglering kommer att leda till en utpräglad oligopolmarknad där mindre aktörer får svårt att klara sig i konkurrensen med de större aktörerna på

marknaden. Det är t.ex. utomordentligt svårt för ett mindre bussföretag att lösa sin finansiering utan att kunna uppvisa att man har ett långsiktigt avtal med en trafik huvudman.

Utskottets ställningstagande

För att nå bästa möjliga resultat måste kollektivtrafiken, enligt utskottet, anpassas till de förändringar som äger rum i samhället. Inte minst kommer klimatutmaningen att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Ett ökat kollektivt resande sätter ökat fokus på behovet av en ny och trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. Det är då särskilt viktigt att kollektivtrafiken ges sådana förutsättningar att den kan bedrivas på effektivast möjliga sätt. Dagens lagstiftning avseende kollektivtrafik är i vissa stycken otidsenlig och inte tillräckligt väl anpassad till dagens situation och framtida behov. Utskottet instämmer därför med regeringen att det finns behov av att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen så att den bättre svarar mot de transportpolitiska målen och principerna.

Transportsystemets funktion och förbättringsbehov varierar dock mellan olika delar av landet. På den regionala nivån finns god kännedom om lokala och regionala förhållanden och prioriteringar samt förmåga att sätta in transportsystemet i ett helhetssammanhang med koppling till regional tillväxt och fysisk planering. I planeringsprocesser är det därför väsentligt att regionala prioriteringar väger tungt för att skapa goda förutsättningar för hållbar tillväxt och klimateffektiv utveckling. Enligt utskottets mening behövs det ett reellt utbud av konkurrenskraftiga, klimateffektiva och säkra transportalternativ. På en väl fungerande marknad leder konkurrens till snabb förnyelse, prispress och att samhällets resurser används på ett effektivt sätt. För resenärerna kommer regeringens förslag till ny reglering att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringens utgångspunkter för propositionen bl.a. är en ny EU-förordning som trädde i kraft den 3 december 2009, kollektivtrafikmarknadens karaktär, branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik samt de transportpolitiska målen.

När det gäller EU:s kollektivtrafikförordning reglerar den hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bl.a. är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet för detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

Utskottet vill också särskilt framhålla det pågående samarbetet inom kollektivtrafikbranschen som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken

fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken. Inom branschen har nu parterna tagit fram en modell en s.k. affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik. Den vilar på en gemensam vision och en gemensam värdegrund. Den gemensamma visionen är bl.a. att kollektivtrafiken ska vara värdeskapande för resenärerna och en självklar del av resandet i det hållbara samhället. Den gemensamma värdegrunden ska ha sin utgångspunkt i resenären. Oavsett i vilken organisation man arbetar eller vilken roll man har ska resenärens behov och värderingar stå i fokus.

Enligt utskottets mening innebär regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag en modernisering av lagstiftningen och anpassning till EU:s nya regelverk på området som ger kollektivtrafikföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas. Kollektivtrafikföretag får bl.a. fritt etablera kommersiell kollektivtrafik samtidigt som den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet ges bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Det blir lättare att utan administrativa hinder etablera trafik över länsgränser. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta fattas av länsstrafikbolag, ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

Utskottet konstaterar att det i den följdmotion som väckts med anledning av regeringens förslag riktas vissa invändningar. Enligt utskottets mening är denna kritik obefogad och vilar dessutom på felaktiga grunder från ett tidigare förslag under utredningsprocessen. Regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag bygger sålunda på ett remitterat utkast till lagrådsremiss som skiljer sig i vissa centrala delar från Utredningen om en ny kollektivtrafiklags delbetänkande (SOU 2009:39) En ny kollektivtrafiklag. Den största skillnaden är att regeringen, till skillnad från utredningen, föreslår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte ska tvingas avvakta vilken trafik som de kommersiella företagen etablerar. Myndigheterna ska liksom i dag kunna tillhandahålla allmännyttig kollektivtrafik utan att först ha behövt studera den kommersiella bärkraften för respektive linje.

Med regeringens lagförslag, som välkomnas av en samlad bransch, kommer också, som utskottet ser det, de modeller, rekommendationer och samarbeten som utvecklats gemensamt i branschen att kunna bli verklighet i syfte att tillgodose resenärernas behov. Enligt utskottets mening torde ett avslag på propositionen, i enlighet med vad som föreslås i motionen, motverka eller rent av stoppa den utveckling och det engagemang i branschen som växer fram alltmer. Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motion 2009/10:T9 (s, v, mp)*.

Mot bakgrund av det anförda har utskottet således inget att invända mot regeringens lagförslag i propositionen. Utskottet har dock uppmärksammat att det i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om

byggande av järnväg finns hänvisning till plan- och bygglagen (1987:10). I regeringens proposition 2009/10:170 En enklare plan- och bygglag föreslås en ny plan- och bygglag som ersätter den nuvarande plan- och bygglagen (1987:10). Med beaktande av att riksdagsbeslut och ikraftträdanden av proposition 2009/10:170 En enklare plan- och bygglag, tidsmässigt ligger före trafikutskottets riksdagsbeslut och ikraftträdanden av regeringens proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag, bör laghänvisningen till plan- och bygglagen (1987:10) justeras i trafikutskottets betänkande.

Utskottet föreslår därmed att riksdagen antar de framlagda lagförslagen med den ändringen att ”plan- och bygglagen (1987:10)” ersätts med ”plan- och bygglagen (2010:000)” i lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I övrigt tillstyrker utskottet samtliga propositionsförslag.

Åtgärder för att främja kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att något initiativ från riksdagens sida inte är påkallat med anledning av motionsförslagen om främjande åtgärder inom kollektivtrafiken vad gäller bl.a. samordnings-, pris- och miljöfrågor, jämställdhet eller spårvägssatsningar. Riksdagen avslår följaktligen motionsförslagen.

Jämför reservation 2 (s, v, mp).

Motionerna

Allmänna utgångspunkter

Förslagsställarna bakom *motion 2009/10:T9 yrkande 2 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)* är beredda att genomföra ett mycket offensivt förändringsarbete för att utveckla kollektivtrafiken med sikte på att nå målet en fördubblad resandeandel till 2020. Hörnstenen i detta arbete måste, enligt motionärerna, vara ökade offentliga investeringar i fordon, spår, bytespunkter och annan infrastruktur. Andra centrala delar måste vara att bättra tillvarata de goda kommersiella krafter som finns hos entreprenörerna genom ett nytt förhållningssätt till avtalsformer samt genom utveckling av långsiktiga partnerskap. Utgångspunkten för detta arbete är den nuvarande lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Motionärerna är dock inte främmande för att göra förändringar i sådana delar av lagstiftningen som efter noggrann analys visat sig vara otidsenlig och kontraproduktiv.

Den allra största potentialen för att till 2020 fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel finns inom samt mellan medelstora och stora städer. För att denna målsättning ska bli möjlig att uppnå krävs, enligt följdmotionen, att kollektivtrafikens konkurrensförmåga prioriteras. Det är också i större

städer som satsningarna kan ge störst klimateffekt. Staten bör, enligt motionärerna, via Trafikverket bidra till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång för att nå en minskad biltrafikandel. Som motprestation för att få stöd till att öka kollektivtrafikandelen ska kommunerna kunna visa att åtgärderna minskar bilanvändningen till förmån för ökad användning av kollektivtrafik. Satsningen är en del i den nationella uppföljningen av EU:s plan för "urban mobility" som syftar till att skapa hållbart resande i städer. En del av dessa medel kommer naturligt att gå till spårvägssatsningar och Bus Rapid Transit (BRT) i större städer. Motionärerna föreslår att det i Trafikverkets sektorsuppgift ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer.

Vilken typ av kollektivtrafik eller andra åtgärder som passar bäst i olika delar av landet beror mycket på de lokala och regionala förutsättningarna. Det är därför viktigt, enligt följdmotionen, att länen själva får formulera vilken typ av lösningar som är bäst lämpade för just dem. Det kan handla om såväl bussåtgärder, anropsstyrd trafik som satsningar på lågtrafikerade banor.

Motionärerna föreslår också en Stockholmssatsning som bygger på att genomföra ett antal särskilt angelägna kollektivtrafikobjekt som föreslagits i länsplanen eller Stockholmsöverenskommelsen och som i dag saknar finansiering. Det är en blandning av objekt som kan börja byggas i närtid och som ger ökad kapacitet i såväl ytterstaden som innerstaden. Satsningen omfattar såväl utbyggnad av järnvägsnätet som helt nya satsningar på tvärförbindelser och spårvägar.

Enligt motionärerna i *motion 2009/10:T230 yrkande 14 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* måste staten och regionerna gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen för att upprätthålla en väl fungerande nationell trafik.

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls att kollektivtrafiken i huvudsak ska drivas av samhället: i kommunal regi, landstingskommunal eller statlig regi. Det innebär att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas (*yrkande 37*).

I *motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v)* anser motionärerna att lokal och regional kollektivtrafik ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling. För detta krävs bl.a. generella åtgärder som i allmänhet gynnar de grupper som är i störst behov av kollektivtrafik, såsom låginkomsttagare, personer med utländsk bakgrund, barn, ungdomar och pensionärer (*yrkande 12*). I samma motion föreslås att en ökad kollektivtrafik för människor i storstäder och större städer stärker den sociala hållbara utvecklingen (*yrkande 13*). Vidare anförts i motionen att behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa sträckor dagligen för att kunna ta

sig till och från arbeten eller utbildningar. I syfte att stärka den socialt hållbara utvecklingen krävs därför ökad kollektivtrafik för människor i glesbygd (*yrkande 14*).

Jämställdhetsfrågor

I *motion 2009/10:T426 yrkande 69 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls bl.a. att om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik. Detta bör ske på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet och utifrån ett helhetsperspektiv när det gäller miljö- och energipåverkan. Regeringen bör i regleringsbrev till Banverket påpeka att miljö- och jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring. Även i *motion 2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v)* föreslås liknande åtgärder som kan leda till ökad jämställdhet inom kollektivtrafiken och järnvägstrafiken (*yrkandena 12 och 13*).

I *motion 2009/10:T490 yrkande 10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anser motionärerna att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv. I dag är det statliga stödet till mäns flygresor 28 gånger större än till kvinnors resor med kollektivtrafiken, räknat per resa. Tydligt är att regeringen ger avsevärt större bidrag till mäns klimatförstörande resor än till kvinnors klimatsmarta resor.

Samordningsfrågor

I *motion 2009/10:T230 yrkande 15 av Agneta Lundberg m.fl. (s)* framhåller motionärerna betydelsen av samordning mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Motionärerna menar också att om en god kommunikationsstandard ska kunna upprätthållas krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen (*yrkande 20*).

I *motion 2009/10:T413 av Agneta Berliner (fp)* framhålls att det ska vara attraktivt att resa kollektivt i hela Mälardalen. Därför behöver biljettpriserna bl.a. vara rimliga och biljett- och kortsystemet enkelt. Ansvaret att lösa en enhetlig taxa och ett enhetligt biljettsystem ligger hos de regionala huvudmännen. Likväl är det angeläget att staten underlättar spelreglerna för trafikhuvudmännen att samverka för ett enklare system och lägre priser för de enskilda resenärerna.

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls att man genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter kan effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. I motionen föreslås att det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken på landsbygden (*yrkande 41*). I samma motion framhålls betydelsen av att

öka flexibiliteten i kollektivtrafiken, som oftast är uppbyggd kring fasta linjesträckningar och tidtabeller. Ett sätt att öka flexibiliteten, enligt motionärerna, är att använda s.k. anropsstyrd trafik för att mata resenärer till bättre belagda linjer (*yrkande 42*). Motionärerna efterlyser också ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken (*yrkande 62*).

Pris- och miljöfrågor

I motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) framhålls att det återstår åtgärder för att kollektivtrafiken ska bli helt miljöanpassad. Det är t.ex. viktigt att busstrafik och diesellok ställs om till förnybar drift. Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och intrång i den fysiska miljön som påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Motionärerna föreslår att regeringen bör utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken (*yrkande 45*). I samma motion framhåller motionärerna att det krävs ett radikalt nytänkande i trafikpolitiken. Motionärerna anser att det krävs en helhetssyn och att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset. Motionärerna föreslår att det genomförs ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken (*yrkande 50*). I motionen föreslås vidare att forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, miljöpåverkan, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet (*yrkande 51*).

Spårsatsningar m.m. i kollektivtrafiken

I motion 2009/10:T268 av Per Lodenius och Johan Linander (båda c) framhålls att en utbyggnad av spårbilssystem har många intressanta komponenter av skonsamhet mot miljö och resursanvändning kombinerat med komfort och modernitet. Spårbilar är ett kollektivt färdmedel med möjlighet till individuell anpassning av resmönster. Motionärerna föreslår att regeringen tillsätter en genomförandegrupp för spårbilar i samråd med berörda kommuner (*yrkande 1*) och tar initiativ till att hitta gemensamma finansieringslösningar för samhälle och näringsliv för en utbyggnad av spårbilssystem (*yrkande 2*).

I motion 2009/10:T395 av Jan Emanuel Johansson och Yilmaz Kerimo (båda s) menar motionärerna att vägtrafiken står för ett stort slöseri med fossila bränslen. På kort sikt kan inte heller introduktionen av elbilar lösa problemen. De anser att det enda rätta är att de storskaliga satsningarna görs på kollektivtrafiken med en bas av energisnål spårtrafik. En utbyggnad av tågtrafiken är avgörande för att minska vägtrafiken.

I *motion 2009/10:T398 av Jan Emanuel Johansson (s)* anför motionären att det behöver byggas ett stort och brett fungerande nät av spårväg i våra stora städer, framför allt i Stockholm, och föreslår att det tillsätts en utredning för att se över hur man ska gå till väga för att snabbt få till en utbyggnad av spårvägstrafik.

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhåller motionärerna betydelsen av nytänkande inom det kollektiva resandet. För att möjliggöra ett fortsatt nytänkande kring lokal spårtrafik vill motionärerna avsätta 500 miljoner kronor varje år till utveckling av lokal spårtrafik (*yrkande 52*). Motionärerna anser också att staten ska fortsätta att ge statsbidrag till inköp av lokala spårfordon (*yrkande 53*). Vidare anför motionärerna att Bus Rapid Transit (BRT) är ett sätt att bedriva kollektivtrafik med buss som körs i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken, men också genom att ha egna vägbanor. Motionärerna anser att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel ska tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken (*yrkande 54*). I motionen föreslås också att regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar inom kollektivtrafiken som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna (*yrkande 55*). Ett sådant yrkande framförs också i *motion 2009/10:T535 yrkande 10 av Peter Pedersen m.fl. (v)*.

I *motion 2009/10:T537 yrkande 9 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att det utöver finansiella medel krävs ett nationellt kompetenscentrum för spårvägsutbyggnad. Många kommuner har inte möjlighet att införskaffa den kompetens som krävs på egen hand. Därför föreslår motionärerna att Banverket får till uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor i spårvägsutbyggnaden runtom i landet.

EU:s bussdirektiv

I *motion 2009/10:T537 yrkande 7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* uppmärksammas problemen med små serier som leder till dyra produktionskostnader i busstillverkningen. Motionärerna framhåller att den viktigaste åtgärden för att få till stånd en bättre samordning vid upphandling av bussar är att Sverige ansluter sig till EU:s nya bussdirektiv, som innebär gemensamma krav vid upphandling.

Tågsträckan Uven

I *motion 2009/10:T486 av Olle Thorell m.fl. (s)* behandlas järnvägstrafiken mellan Uppsala och Norrköping via Heby, Sala, Västerås, Eskilstuna, Flen och Katrineholm vilken benämns Uven. I motionen anför att Rikstrafikens bidrag till Uventrafiken upphörde den 30 juni 2009, trots att Uven i princip uppfyller de kriterier som Rikstrafiken ställt upp. Motionärerna anser att det är av största vikt att Uventrafiken även i fortsättningen garan-

teras finansiering genom Rikstrafiken så att länstrafikbolagen inte drabbas av ytterligare kostnader för trafiken som, utöver att den svarar för regional arbetspendling, även utgör en viktig länk i den nationella järnvägstrafiken.

Utskottets ställningstagande

Allmänna utgångspunkter

Utskottet anser att kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska därför vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet anser vidare att ett ökat inslag av såväl konkurrens som resenärsanpassad samordning inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Vid organisering av kollektivtrafik bör därför alla aktörer inta ett resenärsperspektiv.

Enligt utskottets mening står regeringens förslag i propositionen i samklang med vad utskottet tidigare framfört som utgångspunkter för kollektivtrafiken och som nu realiserats genom den nya kollektivtrafiklagen.

Utskottet konstaterar vidare att regeringens förslag i propositionen bl.a. innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställer mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vara långsiktigt och trafikslagsövergripande. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge, enligt regeringen, ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer.

Jämställdhetsfrågor

Med anledning av motionsförslag om statens trafikupphandling kan nämnas att Rikstrafiken har tolkat jämställdhetsmålet som att mäns och kvinnors behov av interregional tillgänglighet är lika. Rikstrafikens kriterier för grundläggande tillgänglighet är i princip könsneutrala men tar inte hänsyn till alla typer av resebehov. I kundundersökningar har Rikstrafiken mätt andelen kvinnor respektive män som reser i den avtalade trafiken under de senaste tre åren och vilket syfte med resan som de haft. Den största andelen resenärer på flyglinjerna utgörs av män på tjänsteresa, medan den största andelen resenärer på busslinjerna är kvinnor på väg till arbete, skola eller på privatresa. Män reser också betydligt mindre med tåg än

kvinnorna. Rikstrafikens resandeundersökningar tyder på att männens andel minskar på samtliga trafikslag och andelen kvinnor på tjänsteresa ökar mycket inom flyg.

Utskottet anser att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt. Det innebär att ett jämställt transportsystem är en central aspekt av funktionsmålet i den nya målstrukturen. Den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, vilket innebär att besluten inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Utskottet ser positivt på att utvecklingen enligt Rikstrafikens resandeundersökningar synes gå mot ett mer jämställt resande. I likhet med tidigare ställningstagande förutsätter utskottet att regeringen kontinuerligt kommer att arbeta med frågan om jämställdhet och vidta nödvändiga åtgärder, varför inget behov torde föreligga att från riksdagens sida precisera vilka åtgärder som lämpligen bör vidtas.

Samordningsfrågor

Enligt utskottets mening krävs att informationen om kollektivtrafikens utbud är tillförlitlig och lättillgänglig för resenären. Detta krav gäller inte minst när trafiksystemet utsätts för olika störningar. I ett system med ett öppnare marknadstillträde fordras att kollektivtrafikföretagen deltar i ett samordnat informationssystem för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna få samlad information om all kollektivtrafik i länet och kunna planera sin resa. Utskottet instämmer därför med regeringens förslag att kollektivtrafikföretagen bör åläggas att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Utskottet anser också att det ur ett resenärsperspektiv är viktigt att kollektivtrafiksystemet är enkelt och överblickbart. Förutom ett samordnat informationssystem är det betydelsefullt med en nationell standard för betalssystem inom kollektivtrafiken. Utskottet – i likhet med regeringen – delar Svensk Kollektivtrafiks uppfattning att det i första hand är branschens ansvar att utveckla system som tillgodoser detta. Samarbetet får dock inte begränsa konkurrensen mer än nödvändigt. Enligt regeringen, vilket utskottet instämmer i, är dock frågan så komplex att det inte kan uteslutas att det även kan komma att krävas statliga initiativ för att hitta en lösning.

Utskottet, som behandlade samordningsfrågor inom kollektivtrafiken i betänkande 2008/09:TU18 Konkurrens på spåret, har bl.a. framhållit att väl-informerade konsumenter är av avgörande betydelse för att konkurrensen ska fungera väl. Utskottet såg därför positivt på att det krävdes en obligatorisk samverkan om information till trafikanter. Utskottet ansåg också att det ur ett resenärsperspektiv kan komma att krävas en obligatorisk samverkan även vad gäller bokning, betalning och distribution av biljetter och färdhandlingar samt samordning av tabeller m.m. Enligt utskottets mening

borde ny teknik kunna tas till vara vid utvecklingen av ett sådant gemensamt system för att bli användarvänligt och underlätta biljettbokningen m.m. för resenärerna.

Som utskottet ser det innebär regeringens förslag i propositionen om informationsskyldigheten för kollektivtrafikföretagens trafikutbud att vissa efterfrågade åtgärder i motionerna till huvudsaklig del kommer att bli beaktade. Vidare kan utskottet konstatera att regeringen noga kommer att följa utvecklingen inom området för att vid behov kunna vidta åtgärder. I händelse av att ett samordnat betalsystem inte uppkommer på annat sätt avser regeringen att återkomma med förslag till lagstiftning om bl.a. krav på anslutning till ett gemensamt betalsystem.

Pris- och miljöfrågor

Utskottet, som behandlat frågor om kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning i tidigare betänkanden bl.a. 2007/08:TU7 och 2008/09:TU2, har bl.a. hänvisat till att staten inte bör fatta beslut om priser och biljettyper, utan att dessa beslut i stället bör tas i decentraliserade former och utgöra ett medel i konkurrensen mellan olika transportutövare och transportslag. I fråga om förslaget om att införa avgiftsfri kollektivtrafik hänvisades till att viss försöksverksamhet skett när det gäller prissättning av lokal buss- trafik med s.k. nolltaxa. Utskottet ansåg liksom i tidigare ställningstagande att det inte bör ankomma på riksdagen att föreskriva om dessa försök eventuellt bör utvecklas vidare. I sammanhanget nämndes att flera forskningsresultat pekar på uppfattningen att resenärerna ofta tillmäter kollektivtrafikens standard som reshastighet och regularitet en större betydelse än sänkta taxor och införande av nolltaxa. Att föreslå riksdagen att ta initiativ när det gäller prissättningen inom kollektivtrafiken är, enligt utskottet, alltför inte påkallat.

Spårvägssatsningar m.m. i kollektivtrafiken

Utskottet vill i enlighet med tidigare uttalanden framhålla att mot bakgrund av att investeringar i spårvagnstrafik främst är en lokal och regional fråga har statens engagemang på området främst omfattat säkerhets- och forskningsfrågor samt viss statsbidragsgivning. Utskottet kan därvid konstatera att regeringen avsätter ca 8,8 miljarder kronor som statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar för planeringsperioden 2010–2021 (skr. 2009/10:197). Som framgår av skrivelsen kan dessa medel användas för bl.a. medfinansiering av spåranläggningar och resecentrum.

När det gäller statsbidrag för anskaffning av rullande materiel, har utskottet tidigare tillstyrkt regeringens förslag om att statsbidraget till trafikhusvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik skulle avvecklas (bet. 2008/09:TU2). Utskottet motiverade sitt ställningstagande med bl.a. att ökad konkurrens är ett viktigt och nödvändigt inslag i moderniseringen av järnvägsmarknaden och att det

är viktigt att säkerställa en konkurrensneutral fordonsförsörjning för att få till stånd en effektiv konkurrens på järnvägens persontrafikmarknad. Enligt regeringen var också bidraget sannolikt i längden inte förenligt med EG-rättens bestämmelser om statsstöd. EU-kommissionen hade publicerat ett förslag till riktlinjer för statsstöd till järnvägsföretag där det framgick att bidrag till fordonsanskaffning endast får utgå om det rör fordon som ska användas i regionala stödområden.

Utskottet vill med anledning av motionsförslagen om spårvägsutbyggnad även lyfta fram det stora spårvägsprojekt som pågår i Stockholms innerstad. Målet är att staden ska ha en ny modern innerstadsspårväg – Spårväg City – när de två nya stadsdelarna Norra Djurgårdsstaden och Västra Kungsholmen står klara. Första etappen av arbetet med Spårväg City byggs på sträckan mellan Waldemarsudde och Sergels torg och beräknas vara klar för trafik i 2010. Hela Spårväg City planeras vara färdigbyggd 2014.

När utskottet behandlade frågan om spårbilar hösten 2008 (bet. 2008/09: TU2) konstaterade utskottet med bl.a. hänvisning till den ansvarsfördelning som råder inom forsknings- och utvecklingsområdet att det inte ankommer på riksdagen att peka ut vilka enskilda utvecklingsprojekt som statens resurser bör avsättas till. Utskottet fann denna ansvarsfördelning lämplig och var därmed inte berett att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget om forsknings- och utvecklingsstöd för spårbilssystem. Utskottet var heller inte berett att ta något initiativ om att stödja kommuner, landsting och regioner som satsar på infrastruktur för spårbilar. Utskottets uppfattning i frågan är alltså jämt densamma.

EU:s bussdirektiv

Utskottet vill med anledning av motionsförslaget om EU:s bussdirektiv anföra att bussdirektivet 2001/85/EG, som är implementerat i den svenska lagstiftningen sedan ett flertal år, anger krav på bussars kaross och inredning. Offentliga trafikupphandlare kan dock ställa egna krav därutöver vid upphandlingen, vilket gör att en buss inte kan användas i ett annat avtalsområde utan ombyggnad.

Utskottet har erfarenhet att man inom branschen nyligen har tagit fram ett branschgemensamt funktionskrav på bussar – Buss 2010 –. Buss 2010 beskriver de funktionskrav som går utöver gällande lagstiftning och som branschen gemensamt har enats om är av intresse för resenären. En målsättning för Buss 2010 är att den ska utgöra standard vid upphandlingar av busstrafik i Sverige. Svensk kollektivtrafik och Svenska Bussbranschens Riksförbund rekommenderar därför starkt att beställaren använder det framtagna dokumentet vid upphandling av bussar. Utskottet vill också framhålla att Buss 2010 har beaktat den kommande EU-förordningen om passagerarrättigheter för bussresenärer, utifrån i dag känd kunskap om förslag till förordning.

Tågsträckan Uven

Med anledning av motionsförslaget om garantier för den s.k. Uventrafikens finansiering kan utskottet konstatera att Rikstrafikens utredning 2008 om eventuellt fortsatt stöd för Uventrafiken bl.a. visade att tillgängligheten för interregionala resor i de kommuner som berörs av Uven i dag är god. Vidare visade rapporten att det interregionala resandet på linjen är relativt lågt. Rikstrafikens slutsats var därför att det inte fanns skäl till ett fortsatt statligt stöd till Uven.

Utskottet har också erfarit att tågtrafiken mellan Eskilstuna och Norrköping kommer att utökas från den 12 december 2010. Mälardalstrafik Mäl AB och trafikhuvudmännen har gjort en översyn av trafiken på järnvägslinjen Uven inför tidtabellsskiftet den 12 december 2010. Utgångspunkten har varit att ta fram en trafik- och tidtabell som ger en större total nytta längs linjen och bidrar till ett ökat kollektivt resande.

Sammanfattande bedömning

Utskottet anser inte att något initiativ från riksdagens sida är påkallat med anledning av nu behandlade motioner om åtgärder för att främja kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks följaktligen *motionerna 2009/10:T9 yrkande 2 (s, v, mp), 2009/10:T230 yrkandena 14, 15 och 20 (s), 2009/10:T268 (c) yrkandena 1 och 2, 2009/10:T395 (s), 2009/10:T398 (s), 2009/10:T413 (fp), 2009/10:T426 yrkandena 37, 41, 42, 45, 50–55, 62 och 69 (v), 2009/10:T486 (s), 2009/10:T490 yrkande 10 (mp), 2009/10:T534 yrkandena 12–14 (v), 2009/10:T535 yrkandena 10, 12 och 13 (v) samt 2009/10:T537 (mp) yrkandena 7 och 9.*

Kompletterande kollektivtrafikutredning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillsättande av en ny kompletterande utredning. Utskottet anser att motionsförslaget bl.a. kan riskera att äventyra den utveckling och det engagemang för framtiden som nu växer fram inom kollektivtrafikbranschen. Utskottet hänvisar också till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

Motionen

I *motion 2009/10:T9 yrkande 3 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)* framhålls behovet av att tillsätta en ny utredning med den givna utgångspunkten att ta fram förslag på hur målet om en fördubblad resandandelen kan

nås till 2020. Under senare år har det genomförts en rad utredningar som haft varierande ingångsvärden och som följaktligen också kommit till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Utredningen ska även titta på frågan som uppkom vid beredningen av proposition 2005/06:160 Moderna transporter för framtiden. Den rödgröna riksdagsmajoriteten bestämde då att regeringen skulle återkomma med ett antal förslag rörande personer med funktionsnedsättning, som i dag inte ges likvärdig behandling trots riksdagens tidigare beslut att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning 2010. Motionärerna vill också att en ny kollektivtrafikutredning ser över möjligheten att samla den särskilda kollektivtrafiken, framför allt sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning. Ytterligare en viktig aspekt som behöver belysas – enligt motionärerna – är hur en bättre överensstämmelse mellan de funktionella arbetsmarknadsregionerna och de administrativa regionerna (länerna) skulle kunna stärka kollektivtrafiksystemet.

Utskottets ställningstagande

Som framgått av utskottets tidigare ställningstaganden syftar det pågående samarbetet inom kollektivtrafikbranschen till att stärka kollektivtrafikens roll och på sikt fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken. Inom branschen har nu parterna tagit fram en modell, en s.k. affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik, som vilar på en gemensam vision och en gemensam värdegrund. Den gemensamma värdegrunden ska ha sin utgångspunkt i resenären.

Av regeringens proposition om en ny kollektivtrafiklag framgår att Utredningen om en ny kollektivtrafiklag har i sitt slutbetänkande (SOU 2009:81) Lag om resenärs rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik, lämnat förslag till hur resenärsrättigheter i kollektivtrafiken kan stärkas i den svenska lagstiftningen. Utredaren föreslår bl.a. att det lagstiftas om vissa särskilda rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det handlar om rätten att resa samt om rätt till assistans, ledsagning och information. Regeringen kommer i beredningen av förslagen i betänkandet att återkomma till frågan om rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning.

Enligt utskottets bedömning öppnar regeringens förslag om en ny kollektivtrafiklag upp för att de modeller, rekommendationer och samarbeten som utvecklats gemensamt i branschen kan bli verklighet i syfte att utveckla kollektivtrafiken och därmed bättre svara mot resenärernas behov. Det kan också konstateras att en samlad bransch stöder regeringens lagförslag.

Enligt utskottets mening skulle därför tillsättandet av en ny kompletterande utredning om kollektivtrafiken, vilket föreslås i motionen, bl.a. riskera att äventyra den utveckling och det engagemang för framtiden som

nu växer fram inom branschen. Vidare skulle det pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet med viktiga frågor om resenärsrättigheter i kollektivtrafiken komma att försejas eller helt enkelt att avstanna.

Utskottet avstyrker mot den bakgrunden *motion 2009/10:T9 yrkande 3 (s, v, mp)*.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färdtjänst och anpassning av kollektivtrafiken för funktionshindrade. Utskottet anser att frågor som rör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning väl uppmärksammas och åtgärder vidtagits av regeringen som syftar till att möjliggöra resor även för dessa resenärsgupper samt konstaterar att frågan bereds vidare inom Regeringskansliet. Enligt utskottet förutsätts därför syftet med flera av de nu behandlade motionerna på sikt kunna bli tillgodosedda.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Motionerna

I *motion 2008/09:T262 av Ann-Christin Ahlberg (s)* framhålls att ett enigt trafikutskott vid flera tillfällen har angivit att färdtjänsten är ett prioriterat område samt att en väl fungerande färdtjänst är en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem ska kunna uppnås. Enligt motionären är det därför angeläget att reglerna om ledsagare tydliggörs snarast.

I *motion 2008/09:T306 av Betty Malmberg (m)* anføres att det i 3 § lagen om färdtjänst (1997:736) anges att en kommun får anordna färdtjänst i annan kommun för den kommuninvånare som berättigats till färdtjänst. Genom den formuleringen ges stora utrymmen för tolkning av möjlighet eller skyldighet. Enligt motionären så ses färdtjänsten i dag som en del av kollektivtrafiken och bör således utformas så att man kan resa även vid vistelse i annan kommun.

I *motion 2008/09:T330 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c)* anføres att undersökningar genomförda av Vägverket visar att synskadade och rörelsehindrade är de grupper som har störst problem när de ska resa från en plats till en annan. Motionärerna föreslår att avtal ska upprättas mellan olika aktörer på väg och järnväg så att ledsagning fungerar mellan olika färdmedel för synskadade resenärer (*yrkande 1*). Motionärerna föreslår också att ledsagningen bör kunna beställas via ett nationellt telefonnummer som ska vara öppet hela dygnet (*yrkande 2*).

I *motion 2008/09:T349 av Susanne Eberstein (s)* anser motionären att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med synskada. För detta krävs att Vägverket och Banverket prioriterar arbetet med att få till stånd en fungerande ledsagning i resandet och att ledsagningen samordnas så att den fungerar över hela landet och mellan olika trafikhuvudmän. Motionären anser att riksdagen med kraft måste understryka vikten av en fungerande resekedja för synskadade.

I *motion 2008/09:T391 av Billy Gustafsson (s)* anføres att färdtjänsten fungerar på ett utmärkt sätt i många kommuner. Ett problem är dock, enligt motionären, att omfattning, tillgänglighet, avgifter m.m. varierar mellan kommunerna. Möjligheten för en funktionshindrad person att ta del av samhällets stödinsatser är med andra ord beroende på vilken kommun man bor i. Motionären anser att det mot denna bakgrund finns behov av att överväga någon form av mer enhetliga och gemensamma regler för färdtjänsten.

I *motion 2008/09:T427 av Betty Malmberg (m)* anføres att resenärens behov och förutsättningar ska stå i centrum för kollektivtrafiken. För detta krävs att såväl tåg- som busstrafiken hittar ett system likt det som finns inom flyget, dvs. en operatörsberoende ledsagning och assistans som fungerar. Det måste också finnas ett telefonnummer för beställning av ledsagning och assistans som är gemensamt för hela landet för att detta ska fungera.

I *motion 2009/10:T238 av Rosita Runegrund och Chatrine Pålsson Ahlgren (båda kd)* anføres bl.a. att det är en grundläggande rättighet och en förutsättning för ett aktivt och delaktigt liv att kunna förflytta sig. Målet måste vara att alla, oavsett funktionsnedsättning, ska kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken hela resan, från start till mål. Det ställer krav på systemlösningar, där hela stråk uppfyller gemensamma krav på tillgänglighet i kollektivtrafiken.

I *motion 2009/10:T245 av Barbro Westerholm (fp)* anføres bl.a. att den nuvarande tolkningen av trafikförordningen (1998:1276) bl.a. medför att barn med omfattande rörelsehinder ska släppas av vid destinationen och vänta där medan föraren (oftast en förälder) parkerar bilen på annan plats. Motionären anser att regeringen skyndsamt bör se över bestämmelserna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade så att friheten för barn med rörelsehinder och deras föräldrar inte inskränks i onödan.

I *motion 2009/10:T256 av Lars-Axel Nordell och Eva Johnsson (båda kd)* anføres bl.a. att Sverige har ett väl utvecklat system som möjliggör för funktionshindrade att kunna parkera på särskilt utmärkta ställen i landet. Handikappstillståndet, som förvaras synligt i bilen, är värt stora pengar på den svarta marknaden. Det finns i dag tekniska möjligheter att undanröja motivet till detta brott. Utrustade med en handdator kan parkeringsvakterna omgående få kontakt med ett register för att kontrollera om fordonet har handikappstillstånd. Arbetet behöver skyndas på och harmoniseras inom Sverige och på sikt inom EU.

I motion 2009/10:T267 av Per Lodenius och Lennart Pettersson (båda c) anförts bl.a. att den 1 juli 2009 avskaffades SJ:s monopol på inrikes tågtrafik under helger. Det är rimligt att det ställs krav på de operatörer som trafikerar det svenska järnvägsnätet att det ska finnas vagnar i varje tågset som gör resande möjligt för alla – oberoende av om man sitter i rullstol eller inte.

I motion 2009/10:T320 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) anförts bl.a. att funktionshindrade, som är beroende av en elektrisk rullstol – en s.k. minicrosser – för att kunna resa, i dag inte kan välja tåget för en resa mellan exempelvis Göteborg och Stockholm. De flesta tåg tar endast emot passagerare med manuella rullstolar. Självklart borde funktionshindrade passagerare kunna använda hela järnvägsnätet i landet.

I motion 2009/10:T424 av Betty Malmberg (m) framhålls att om vi med trovärdighet ska kunna säga att kollektivtrafiken är tillgänglig 2010 måste frågan om ledsagning lösas snarast. Det är glädjande att flyg- och tågtrafikresenärer har rätt till ledsagning eller assistans, men de flesta dagliga kollektivtrafikresor görs med buss. Rätten till ledsagning eller assistans måste omfatta såväl offentligt finansierad som kommersiell kollektivtrafik på väg.

I motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) föreslår motionärerna att trafikpolitiken inriktas på personer med funktionsnedsättning i syfte att öka den socialt hållbara utvecklingen (yrkande 2). I motionen föreslås vidare att regeringen snarast bör lägga fram ett förslag som säkerställer att målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt nås snarast möjligt (yrkande 15). Motionärerna anser också att regeringen bör avsätta medel för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning (yrkande 16). Vidare föreslås i motionen att regeringen bör utreda kostnad och genomförande av en lagändring så att egenavgifterna ska motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel (yrkande 17). Motionärerna anser också att Socialstyrelsen bör ha den övergripande tillsynen över färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret (yrkande 18). Vidare vill motionärerna att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare (yrkande 19) liksom att en färdtjänstberättigad person får ta med medresenärer, som regleras i de två färdtjänstlagarna (yrkande 20).

I motion 2009/10:So582 yrkandena 16–19 av Elina Linna m.fl. (v) framförs liknande synpunkter om egenavgift, tillsynsmyndighet, ledsagare och medresenärer som i motion 2009/10:T534 yrkandena 17–20.

I motion 2009/10:C338 yrkande 2 av Mehmet Kaplan m.fl. (mp) anförts att den dagliga logistiken är vad de flesta människor med funktionsnedsättning ser som det största hindret för att kunna styra sina egna liv. Motionärerna anser att det behövs nya grepp i politiken kring t.ex. färdtjänsten. I dag finns många berättelser där barn inte fått ta med sig kamrater hem i

färdtjänstbilen eller att resor måste beställas mycket långt i förväg. Motionärerna föreslår därför att färdtjänstlagen ses över för att vara mer anpassad för användarna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har behandlat frågor om en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade senast i december 2008 (bet. 2008/09:TU2 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt). Utskottet anförde då bl.a. att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga. Utskottet var bekymrat över att regeringen då bedömde att målet som riksdagen beslutat om att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010 inte såg ut att nås. Samtidigt välkomnade utskottet att regeringen aviserar en rad åtgärder, bl.a. uppdrag till Vägverket och Banverket för att arbetet skulle intensifieras. Vidare konstaterade utskottet med tillfredsställelse att det i närtidssatsningen på trafikens infrastruktur som utskottet nyligen ställt sig bakom ingick 150 miljoner kronor för att påskynda Banverkets anpassning av järnvägsstationer för funktionshindrade.

Utskottet vill i sammanhanget vidare framhålla vad statsrådet Åsa Torstensson i februari 2010 anförde i svar på fråga 2009/10:519 av Peter Pedersen (v) om tillgängligheten för rullstolsbundna på X2000-tåg. Av svaret framgick att statsrådet för ett par år sedan förhandlade för Sveriges räkning om införande av rättigheterna för personer med funktionshinder och nedsatt rörlighet som reser med tåg i Sverige och övriga EU. Resultatet av förhandlingen blev EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, kallad för järnvägspassagerarförordningen, som trädde i kraft i slutet av 2009. Därmed har – enligt statsrådet – skyddet för järnvägspassagerarna utökats, särskilt vad gäller passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet eftersom förordningen bl.a. innehåller bestämmelser om icke-diskriminering och rätt till assistans (ledsagning). Med anledning av järnvägspassagerarförordningen har Trafikverket och Jernhusen AB börjat tillhandahålla assistans på 124 järnvägsstationer för personer som är i behov av det i samband med tågresor.

Utskottet har erfarit att SJ AB avser att under 2010 byta ut samtliga befintliga rullstolslyftar på X2000-tågen till nya säkra lyftar. Utskottet ser positivt på detta och vill understyrka det självklara att även personer med funktionsnedsättning kan färdas med tåg på ett smidigt sätt.

Utskottet kan också konstatera att regeringen föreslår att den regionala kollektivtrafikansvariga myndigheten i den nya kollektivtrafiklagen ges ett övergripande ansvar att verka för att kollektivtrafiken i länet anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärsgupper. I trafikförsörjningsprogrammet ska redovisas tidsbestämda mål och åtgärder för hur anpassning av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska myndigheten definiera vilka bytespunkter och

linjer i ett prioriterat nät som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Utskottet kan instämma med regeringen i att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. att det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat frågor om parkeringstillstånd för funktionshindrade – senast i betänkande 2007/08:TU7 Kollektivtrafik och trafikupphandling. Utskottet har vid sina tidigare behandlingar, med anledning av Vägverkets redovisade regeringsuppdrag om parkeringsfrågor, konstaterat med tillfredsställelse att Vägverkets förslag tillgodosåg de önskemål som sedan länge förts fram i syfte att få ett mer rättvist och effektivt parkeringssystem. Utskottet har ansett det angeläget att det påbörjade reformarbetet snarast slutfördes. I sammanhanget har utskottet också hänvisat till Parkeringsutredningen som fått i uppdrag att se över en rad frågor kring parkering i syfte att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. Utskottet har också betonat att frågan om parkeringstillstånd för funktionshindrade är av största betydelse och förutsatte därför att den pågående beredningen inom Regeringskansliet ges hög prioritet. Utskottet vill alltså framhålla att frågan är av största betydelse och utgår ifrån att frågan snarast får en lösning.

När det gäller frågor om färdtjänst och riksfärdtjänst, vill utskottet i sammanhanget framhålla att Utredningen om en ny kollektivtrafiklag fick i uppdrag att studera om det var lämpligt att föra ihop lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. Utredningen lämnade ett förslag på en sådan samlad lag. Regeringen har dock inom ramen för den nu föreslagna lagstiftningen om en ny kollektivtrafiklag inte valt att ta upp detta förslag till behandling.

Utskottet vill slutligen erinra om att Utredningen om en ny kollektivtrafiklag i sitt slutbetänkande Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik (SOU 2009:81) har lämnat förslag till hur resenärsrättigheter i kollektivtrafiken kan stärkas i den svenska lagstiftningen. Utredaren föreslår bl.a. att det lagstiftas om vissa särskilda rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det handlar om rätten att resa samt om rätt till assistans, ledsagning och information. Regeringen kommer i beredningen av förslagen i betänkandet att återkomma till frågan om rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning.

Som framgått ovan har frågor som rör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning väl uppmärksamats och åtgärder vidtagits av regeringen som syftar till att möjliggöra resor även för dessa resenärsgupper. Som framgått bereds också frågan vidare inom Regeringskansliet. Som utskottet ser det förutsätts därför syftet med flera av de nu behandlade motionerna på sikt kunna bli tillgodosedda.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motionerna* 2008/09:T262 (s), 2008/09:T306 (m), 2008/09:T330 (båda c) *yrkandena* 1 och 2, 2008/09:T349 (s), 2008/09:T391 (s), 2008/09:T427 (m), 2009/10:T238 (båda kd),

2009/10:T245 (fp), 2009/10:T256 (båda kd), 2009/10:T267 (båda c), 2009/10:T320 (s), 2009/10:T424 (m), 2009/10:T534 (v) yrkandena 2 och 15–20, 2009/10:So582 (v) yrkandena 16–19 samt 2009/10:C338 (mp) yrkande 2.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet anser att motionsförslagen om Gotlandstrafiken inte för-
anleder något initiativ från riksdagens sida. Riksdagen avslår
följaktligen motionsförslagen.

Jämför reservation 5 (s, v, mp).

Motionerna

I *motion 2009/10:T208 av Rolf K Nilsson (m)* anføres att Oskarshamn i dag
befinner sig i ett svårt dilemma. I motionen anføres vidare att det gång
efter annan har slagits fast att tvåhamnsalternativet är det som är bäst för
Gotland. Oskarshamns hamn är således i dag mycket viktig för Gotland –
och den kommer att bli ännu mer betydelsefull om tankarna på att bygga
om E22 till motorväg blir verklighet.

I *motion 2009/10:T391 av Christer Engelhardt (s)* framhålls att det är oer-
hört viktigt att riksdag och regering slår fast att färjetrafiken mellan
Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer
till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet. Motionären
menar att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter
i hela landet, att det gäller även Gotland och att Gotland i detta avseende
inte får ges sämre villkor än övriga landet.

Samma motionär föreslår i *motion 2009/10:T400* en avveckling av Got-
landstillägget till och från Gotland. Motionären hänvisar bl.a. till den
rapport om det s.k. Gotlandstillägget som Myndigheten för tillväxtpolitiska
utvärderingar och analyser genomfört på uppdrag av Näringsdepartementet,
vari föreslås att systemet med Gotlandstillägget avskaffas.

I *motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhåller motionärerna att
den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är
att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att
sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Det statliga ansva-
ret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan
färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar (*yrkande 75*). I
samma motion påpekar motionärerna att det med tanke på den stora påfrest-
ning Östersjön redan utsätts för är viktigt att sjötrafiken till och från
Gotland använder teknik som i största möjligaste mån reducerar utsläpp
till vatten och luft. Det är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafi-

ken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten (*yrkande 76*). Vidare anför motionärerna att det så snart som möjligt bör införas ett s.k. vägpris till Gotland, dvs. att kostnaderna för person- och godstrafik jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet (*yrkande 77*).

I *motion 2009/10:T466 av Christer Engelhardt (s)* framhålls att Gotland är i stort behov av en ny och större kaj. Den kaj som finns i dag kan inte ta emot de allt större kryssningsfartygen som växer i takt med att allt fler väljer att färdas på detta vis. Enligt motionären är en kryssningskaj en mycket viktig aspekt dels ur regionalpolitisk synvinkel, dels ur ett besöksnäringssperspektiv.

I *motion 2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att ett effektivt sätt att miljöanpassa driften av Gotlandsfärjorna är en övergång till biogas. Destination Gotland har utformat en vision för övergång till biogas, i synnerhet lokalt producerad från Gotland (*yrkande 15*). Motionärerna framhåller att en övergång till förnybart bränsle tar tid, och redan i dag behövs ett klimatsmartare alternativ för transport till och från Gotland. Motionärerna framhåller vidare att det noga ska undersökas hur hastigheten på vissa färjor till och från Gotland skulle kunna sänkas för att minska klimatpåverkan (*yrkande 16*). Vidare anför motionärerna att det är naturligt att se färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet som en del av ett nationellt integrerat vägnät, och ansvaret för Gotlandstrafiken bör därför föras över till Vägverket (*yrkande 17*). Det måste finnas långsiktiga villkor för Gotlandstrafiken för att möjliggöra utveckling för boende och näringar på Gotland. Motionärernas förslag om att Vägverket ska ta över Gotlandstrafiken skulle leda till långsiktig trygghet för gotlänningarna att ha bra kommunikationer året runt för både personer och gods. I motionen föreslås att regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland rivs upp (*yrkande 18*).

I *motion 2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v)* anföras att det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor och där staten i dag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Motionärernas grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar, och de föreslår att man ökar den socialt hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken så att de som bor på Gotland behandlas likvärdigt med de boende i andra delar av landet (*yrkande 6*). Motionärerna anser också att kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen vägpris.nu och föreslår att det så snart som möjligt införs ett vägpris till och från Gotland (*yrkande 22*). Den enda riktiga och långsiktiga hållbara lösningen på Gotlandstrafiken, enligt motionärerna, är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att

sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar (*yrkande 23*).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis anföra att linjesjöfarten till och från Gotland varit reglerad av staten sedan 1971, och Rikstrafiken är sedan 1999 den myndighet som upphandlar färjetrafiken. Den modell som staten tillämpar för att tillhandahålla trafiken är anbudsförfarande i konkurrens. En förutsättning för den modell som staten har valt att tilldela tjänstekoncession är konkurrens mellan operatörer och att flera anbud lämnas in. Utan konkurrerande anbudslämnare äventyras framför allt målet att säkerställa linjesjöfarten till och från Gotland på ett kostnadseffektivt sätt. Konkurrenten om linjesjöfarten mellan Gotland och fastlandet har dock varit begränsad. Sedan det statliga engagemanget, med undantag för en avtalsperiod 1988–1997, har operatören varit Rederiaktiebolaget Gotland och Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015 (31 januari) och den årliga ersättningen ca 400 miljoner kronor. Antalet resenärer var ca 1,6 miljoner 2009.

Utskottet har erfarit att Rikstrafiken i arbetet med att tillgodose Gotlands behov av bra färjetrafik har beslutat att inför nästa avtalsperiod, som börjar den 1 februari 2015, dela upp anbudprocessen i två separata delar – en för tjänsten att tillhandahålla fartyg och en för drift av fartygen. Lösningen bedöms ha bäst förutsättningar att riva olika inträdesbarriärer och därmed kunna attrahera fler anbudsgivare. Upplägget möjliggör, enligt Rikstrafiken, även en tryggad trafikförsörjning till Gotland på längre sikt, vilket är nödvändigt för att säkra tillgängligheten och därmed ge goda förutsättningar för Gotland att leva och utvecklas.

Utskottet vill i sammanhanget också nämna att Näringsdepartementet den 22 december 2009 bjöd in till ett samtal om framtidsfrågor för Gotland. På agendan stod Gotlandstillägget, förutsättningarna för Gotlandstrafiken och frågan om regionalt ansvar för trafikavtal. Under mötet beslöt man att bilda en gemensam arbetsgrupp mellan Gotlands kommun och Näringsdepartementet. Arbetsgruppen ska arbeta efter målsättningen att regionen ska ta över ansvaret för trafikavtalet för färjetrafiken. Arbetsgruppen ska beskriva de förutsättningar som krävs för att detta ska bli möjligt och förbereda dess genomförande. Förslag till avtal för en hållbar finansieringslösning ska också arbetas fram.

Frågor som rör Gotlandstrafiken har behandlats av utskottet vid ett flertal riksmöten, senast i betänkandet (bet. 2008/09:TU2) *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*. Utskottet konstaterade då bl.a. att Gotlands län framför allt präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden. Utskottet framhöll att staten har ansvar för att det finns tillfredsstäl-

lande transportmöjligheter även på Gotland. När det gäller frågor om bl.a. trafikens uppläggning, Rikstrafikens ansvar och prissättningsfrågor var utskottet inte berett att förorda någon förändring av nuvarande regelverk. Utskottet har också framhållit att frågan om ett slopande av det s.k. Gotlandstillägget bör ha en hög prioritet.

När det gäller motionsfrågan om en utbyggnad av kajanläggningar, kan konstateras att det normalt är hamnföretagen eller hamnförvaltningarna som svarar för investeringar i olika hamnanläggningar. Med tanke på statens betydande ansvar för Gotlandstrafiken har dock staten tidigare engagerat sig i Visby hamn för investeringar avsedda för färjetrafiken.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något riksdagsinitiativ inte är påkallat med anledning av motionsförslagen. *Motionerna 2009/10:T208 (m), 2009/10:T391 (s), 2009/10:T400 (s), 2009/10:T426 (v) yrkandena 75–77, 2009/10:T466 (s), 2009/10:T532 (mp) yrkandena 15–18 samt 2009/10:T534 (v) yrkandena 6, 22 och 23* avstyrks följaktligen.

Järnvägsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen på järnvägsområdet. När det gäller motionsförslag om bl.a. en återreglering av järnvägstrafiken anser utskottet bl.a. att harmoniseringen och anpassningen i Sverige av en avreglerad järnvägsmarknad har skett stegvis och under reglerade former med bl.a. successivt öppnande av olika marknader.

Jämför reservationerna 6 (s, v, mp), 7 (v), 8 (v, mp) och 9 (s, v, mp) samt särskilt yttrande (v, mp).

Motionerna

Järnvägstrafikens reglering

I motion 2009/10:T230 yrkande 12 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anfördes att staten måste ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande godstrafik på järnväg i hela landet. I samma motion (yrkande 13) framhålls att det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. Motionärerna föreslår att den som får rätt att bedriva tågtrafik också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.

I motion 2009/10:T232 av Per Svedberg m.fl. (s) framhålls att järnvägen i stora delar av världen är en genuint statlig uppgift, så även i det starkt marknadsorienterade USA, där det offentliga fortfarande inte släppt sitt

ansvar för järnvägstrafiken. För att kunna använda järnvägstrafiken som ett offensivt alternativ i ett mer klimatsmart resande i framtiden, anser motionärerna, att den svenska järnvägstrafiken bör återregleras.

I *motion 2009/10:T426 yrkande 59 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls att avreglering och bolagisering inte har medfört ett nyttjande av järnvägskapaciteten på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Vad som är företagsekonomiskt lönsamt är inte per automatik också bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Motionärerna vill pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. I samma motion (*yrkande 61*) framhåller motionärerna att trots att SJ AB har ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta är en orimlig ordning. Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och sätter avkastningen och inte resenärerna i första rummet. I motionen föreslås att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också ha en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.

I *motion 2009/10:T456 av Agneta Gille m.fl. (s)* menar motionärerna att det för att den gemensamma marknaden ska ha reella förutsättningar att utvecklas utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv krävs en väl fungerande och utbyggd järnvägsinfrastruktur över hela Europa. Sverige måste därför gå i bräschen för att få till stånd en enhetlig standard för europeisk tågtrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransporter över nationsgränserna.

I *motion 2009/10:T490 yrkande 7 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att det är orimligt att ha ett avkastningskrav att SJ ska leverera vinst till staten, när SJ:s verksamhet för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen är central. Motionärerna föreslår därför att SJ:s uppdrag ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen. Även i *motion 2009/10:T537 yrkande 10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framförs dessa förslag samt också att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.

I *motion 2009/10:T534 yrkande 21 av Peter Pedersen m.fl. (v)* föreslår motionärerna olika åtgärder inom järnvägstrafiken som kan leda till ökad social hållbarhet. Motionärerna föreslår bl.a. en omprövning av avregleringen, en minskning av SJ:s avkastningskrav och en samordning av den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.

I *motion 2009/10:T537 yrkande 11 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* anförs att avregleringen av den interregionala trafiken bidrar till en osäkerhet för SJ om den framtida trafikeringen. Att SJ inte tar en mer drivande roll i utvecklingsarbetet av t.ex. Gröna tåget beror delvis på detta faktum.

Detsamma gäller förstås även för andra kommersiella aktörer som kommer att ha svårt att veta om det är värt att investera i ny teknikutveckling för en osäker marknad. Miljöpartiet anser därför att SJ bör få en fortsatt ensamrätt till trafikering i interregional trafik. I samma motion (*yrkande 13*) framhåller motionärerna att SJ behöver beställa nya tåg. Bland annat pekar alla prognoser på att inrikesflyget kommer att minska i takt med förväntade ökade kostnader. Det kräver en satsning på högre hastigheter och större kapacitet på järnvägen. Motionärerna föreslår att det bör skrivas in i SJ:s bolagsordning att tillgången på fordon för högre hastigheter säkras.

I motion 2009/10:N388 *yrkande 19 av Tina Ehn m.fl. (mp)* framhålls behovet av en utbyggnad av tågtrafiken över hela landet och att man i övrigt bör gynna kollektiva och koldioxidneutrala färdmedel.

Arlandabanan

I motion 2009/10:T426 *yrkande 67 av Lars Ohly m.fl. (v)* föreslås att staten ska använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train AB som operatör på Arlandabanan och att Banverket ska överta ansvaret för järnvägssträckan. Sammantaget skulle ett överförande av Arlandabanan till staten innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhälls-politiska mål, enligt motionärerna.

I motion 2009/10:T444 av *Agneta Gille (s)* framhålls att villkoren för bl.a. Upplands Lokaltrafik att trafikera A-Trains spår (Arlandabanan) inte ligger i linje med Luftfartsverkets intresse av att minska de klimatpåverkande utsläppen för marktransporter till och från Arlanda, vilka räknas in i Arlandas utsläppstak. Miljökraven är ett resultat av nationell lagstiftning, men den bästa transportlösningen – att åka tåg till och från Arlanda – får negativa konsekvenser på grund av Arlandabanans finansiella lösning. Motionären förslår att förutsättningarna för att förändra avtalsvillkoren med A-Train AB studeras.

Järnvägsstationer

I motionerna 2009/10:T426 *yrkande 63 av Lars Ohly m.fl. (v)* och 2009/10:T535 *yrkande 9 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om det kollektiva resandet ska öka. Enligt motionärerna finns det tyvärr många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Motionärerna anser att det inte finns något skäl till att ansvaret för stationsbyggnaderna ska ligga hos Jernhusen AB. I motionerna föreslås att ansvaret för stationerna i stället flyttas över till Banverket.

I motion 2009/10:T537 *yrkande 12 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)* framhålls att stationshusen är ett viktigt nav för tågtrafiken, inte bara för resenärer utan även för godstransporter eftersom vissa terminaler för omlastning och uppställning ingår i Jernhusen AB:s ansvarsområde. Motionärerna anser att Banverket bör få i uppdrag att överta de ansvarsområden

som Jernhusen har i dag, vilket skulle möjliggöra ett mer optimerat användningssätt av den mark som finns i anslutning till järnvägen, för att främja en utveckling både för både gods- och persontrafiken.

Resanderåd

I motion 2009/10:T426 yrkande 64 av Lars Ohly m.fl. (v) framhålls att resenärerna vid en tågförsening eller andra problem efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan, t.ex. med ersättningstrafik, rätt till ersättning m.m. En ytterligare åtgärd för att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresa är att tillskapa ett s.k. resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande. Motionärerna föreslår att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för skapandet av ett s.k. resanderåd.

Utskottets ställningstagande

Järnvägstrafikens reglering

Utskottet har tidigare i olika betänkanden under innevarande mandatperiod (bet. 2007/08:TU11, bet. 2008/09:TU2 och 2008/09:TU18) behandlat motioner om järnvägens reglering.

Utskottet vill inledningsvis med anledning av väckta motioner rörande bl.a. fungerande tågtrafik, avreglering, trafikeringsrätt och SJ redovisa sina allmänna utgångspunkter i dessa frågor. För den fortsatta utvecklingen av såväl kommersiell som samhällsstödd trafik måste – enligt utskottets mening – berörda aktörer utgå ifrån en samexistens på en huvudsakligen gemensam infrastruktur. De utökade möjligheterna att bedriva kommersiell trafik på det svenska järnvägsnätet ökar möjligheterna till såväl konkurrens som samverkan, vilket kommer att leda till att nya och bättre transportlösningar utvecklas till förmån för resenärer i hela landet. Det är naturligt med en blandning av kommersiell och skattefinansierad trafik, och det är angeläget att det ges goda förutsättningar till utveckling. Från ett resenärsperspektiv är det inte avgörande vem som finansierat eller kör tågen. Resenärerna efterfrågar i första hand ett tillräckligt stort utbud med god kvalitet. Tåget ska gå och komma fram i tid, det ska vara pålitligt, bekvämt, säkert, rent, snyggt, prisvärt etc. Utskottet har därför sett positivt på EU:s beslut att öppna den internationella marknaden för konkurrens. Konkurrens bidrar till att tillgodose resenärernas och samhällets krav på ett attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafikutbud av god kvalitet. Det bidrar till ett ökat resande på järnväg till förmån för tillväxt, sysselsättning, regional utveckling och miljö. Enligt utskottets mening borde det inte förekomma några monopol på marknaden som hämmar kommersiell utveckling. Utskottet har därför tillstyrkt regeringens förslag att SJ AB:s

exklusiva trafikeringsrätt ska upphävas och att alla kommersiella tågoperatörer ges en med SJ AB likvärdig rätt att operera på det svenska järnvägsnätet.

Enligt utskottets mening sker harmoniseringen och anpassningen i Sverige stegvis och under reglerade former med bl.a. successivt öppnande av olika marknader.

I frågan om SJ AB:s mål har utskottet bl.a. framhållit att staten också har ett transportpolitiskt ansvar för en hållbar transportutveckling som bygger på en väl fungerande järnvägstrafik genom en framtidsanpassad infrastruktur. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB ska kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer. Utskottet vill också återigen erinra om, mot bakgrund av den pågående processen inom EU mot en avreglerad järnvägsmarknad, att specifikt uppställda målkrav mot ett enskilt bolag skulle verka konkurrenshämmande och strida mot principerna om fri konkurrens på lika villkor.

När det gäller frågan om en enhetlig standard för europeisk tågtrafik, har utskottet hänvisat till det pågående standardiseringsarbetet inom järnvägssektorn, där bl.a. EU antagit direktiven om driftskompatibilitet 1996 och 2001. Ansvarigt standardiseringsorgan har nu i uppdrag att utarbeta tekniska standarder för driftskompatibilitet (TSD), som gäller vid nybyggnad och uppgradering av infrastruktur och fordon.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra tidigare ställningstagande och avstyrker därför *motionerna 2009/10:T230 (s) yrkandena 12 och 13, 2009/10:T232 (s), 2009/10:T426 (v) yrkandena 59 och 61, 2009/10:T456 (s), 2009/10:T490 (mp) yrkande 7, 2009/10:T534 (v) yrkande 21, 2009/10:T537 (mp) yrkandena 10, 11 och 13 och 2009/10:N388 (mp) yrkande 19.*

Övriga åtgärder på järnvägsområdet

Utskottet har tidigare i olika betänkanden under innevarande mandatperiod (bet. 2008/09:TU2 och 2008/09:TU18) behandlat motioner om Arlandabanan, järnvägsstationer och resanderåd.

Arlandabanan Infrastructure AB (f.d. A-Banan Projekt AB) är det statligt ägda bolaget som ansvarar för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabanan. Flygpendeltrafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats bedrivs av det privata bolaget A-Train AB, under namnet Arlanda Express. Enligt vad utskottet inhämtat har en studie initierats för att utvärdera möjligheterna att utöka tågtrafiken till och från Arlanda flygplats. Bland annat studeras möjligheten att låta vissa tåg stanna även på stationer norr och söder om Stockholms central. Studien genomförs i dialog med övriga aktörer som berörs, bl.a. SJ AB, Stockholms Lokaltrafik och Upplands lokaltrafik. En fortsatt dialog pågår i syfte att integrera Arlandabanan med övrig järnvägstrafik i regionen. Utskottet välkomnar detta och anser att det borde finnas goda förutsättningar för inblandade

parter att utveckla kollektivtrafiken och åstadkomma en minskning av de klimatbelastande utsläppen från marktransporterna till och från Arlanda flygplats.

I frågor som rör *järnvägsstationer* vill utskottet erinra om att i ett delprojekt i kollektivtrafikbranschens Fördubblingsprojekt har ett pilotprojekt kallat Attraktiva stationer initierats. Pilotprojektet drivs av Jernhusen AB, Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken AB samt Sveriges Kommuner och Landsting. Ytterligare ett femtontal aktörer inom branschen och vissa kommuner ingår i projektet. Projektet Attraktiva Stationer syftar bl.a. till att hitta konkreta sätt att förbättra stationerna samt att skapa ett bättre samarbete mellan ansvariga aktörer. Utskottet ser positivt på att regeringen aviserar i propositionen att vidare följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

När det gäller motionsförslaget om inrättande av ett *resanderåd*, har utskottet tidigare bl.a. anfört att det i syfte att säkerställa dagens samverkan och driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad sannolikt krävs ett visst ökat statligt engagemang och att staten ställer krav på samverkan utifrån ett uttalat resenärsperspektiv. Utskottet har därför välkomnat att det i järnvägslagen föreskrivits om uppgiftsskyldighet om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation samt om bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas. Utskottet utgick ifrån att det gemensamma systemet för trafikantinformation utformas utifrån ett uttalat resenärsperspektiv och säkerställs i fråga om robusthet. Utskottet har inte ändrat uppfattning och kan konstatera att den för tågtrafiken svåra vintern 2009/10 ytterligare markerat behovet av förbättrad resenärsinformation.

Utskottet har vidare erfarit att Banverket i regleringsbrev för 2009 fick i uppdrag att, efter samråd med berörda aktörer, redovisa en nulägesbeskrivning samt förslag till handlingsplan för verkets arbete med utveckling av trafikinformation. En redovisning har inkommit till Regeringskansliet, som nu bereder frågan.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något initiativ från riksdagens sida inte är påkallat. *Motionerna 2009/10:T426 (v) yrkandena 63, 64 och 67, 2009/10:T444 (s), 2009/10:T535 (v) yrkande 9 och 2009/10:T537 (mp) yrkande 12* avstyrks följaktligen.

Reservationer

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

1. Ny kollektivtrafiklag, punkt 1 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår regeringens förslag till

- 1) lag om kollektivtrafik,
- 2) lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
- 3) lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
- 4) lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst,
- 5) lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
- 6) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
- 7) lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. och
- 8) lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

Därmed bifaller riksdagen motion

2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 1 och avslår proposition 2009/10:200 punkterna 1–8.

Ställningstagande

Vi föreslår att proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag avslås av riksdagen. Vi anser att kollektivtrafik inte är vilken vara som helst. Kollektivtrafik ger stora positiva externa effekter på miljön och samhällsekonomin, effekter som inte låter sig fångas upp av individens betalningsvilja. En väl fungerande kollektivtrafik och fritt marknadstillträde är därför två oförenliga företeelser. Det offentliga måste därför ta ett tydligt finansiellt och organisatoriskt ansvar för kollektivtrafiken. Demokratin och samhällets inflytande behövs. Vi anser att marknaden inte får bli norm. Vi menar också att ökade möjligheter till samordnade trafiksystem kommer att slås sönder av det fria marknadstillträdet. Förändringarna jämfört med förslagen i den hårt kritiserade utredning som föregick den kommande proposi-

tionen anser vi är mer av kosmetisk natur. De faktiska konsekvenserna blir desamma, dvs. ett fragmentiserat kollektivtrafiksystem som kommer att präglas av höjda priser, sämre trafikutbud och lägre resande.

Vi menar också att förslaget till ny kollektivtrafiklag innebär en mycket omfattande detaljstyrning av villkoren för hur den samhällsbetalda trafiken ska organiseras. Denna detaljstyrning rimmar illa med det grundlagsfästa kommunala och regionala självstyret. Det gäller t.ex. den snäva definition om vad som är kollektivtrafik som förts in i lagstiftningen och som vi anser vara helt onödig. Fler och mer precisa regler innebär också att risken för överklaganden ökar, vilket riskerar att förflytta trafikhuvudmännens fokus från utvecklingsarbete till segdragna rättsliga processer.

Vi menar också bl.a. att det genom större systemupphandlingar finns möjlighet att introducera helt nya kollektivtrafikkoncept, t.ex. taxianslutningar i reserelationer där trafikunderlaget är för klen för buss- eller spårtrafik. Upphandlad trafik har också fördelar ur ett arbetstagarperspektiv eftersom det ger trafikhuvudmännen möjlighet att ställa krav på kollektivavtalsmässiga villkor för de anställda. Det saknas analys kring hur de regionala miljömålen som går utöver lagstiftningen säkras när kommersiella aktörer tar över den tidigare upphandlade trafiken. Vi menar att ett större inslag av incitamentsavtal skulle ge helt andra drivkrafter för entreprenören att under avtalsperioden genomföra ett fortlöpande förbättringsarbete i syfte att locka till sig fler resenärer. Det fria marknadstillträdet försvårar en sådan utveckling eftersom det är mycket vanskligt för en entreprenör att gå in i längre avtal utan vetskap om den framtida konkurrensituationen. Vi anser att dagens system ger konkurrens och utrymme för många mindre aktörer att etablera sig på marknaden och befarar att en avreglering kommer att leda till en utpräglad oligopolmarknad där mindre aktörer får svårt att klara sig i konkurrensen med de större aktörerna på marknaden.

Mot bakgrund av det anförda anser vi att regeringens proposition 2009/10: 200 Ny kollektivtrafiklag bör avslås av riksdagen.

2. Åtgärder för att främja kollektivtrafiken, punkt 2 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 2, 2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 14, 15 och 20,

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 37, 41, 42, 45, 50–55, 62 och 69,

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 10,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 12–14,

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 10, 12 och 13 samt

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 7 och 9, bifaller delvis motionerna

2009/10:T395 av Jan Emanuel Johansson och Yilmaz Kerimo (båda s) och

2009/10:T398 av Jan Emanuel Johansson (s) samt

avslår motionerna

2009/10:T268 av Per Lodenius och Johan Linander (båda c) yrkandena 1 och 2,

2009/10:T413 av Agneta Berliner (fp) och

2009/10:T486 av Olle Thorell m.fl. (s).

Ställningstagande

Vi är beredda att genomföra ett mycket offensivt förändringsarbete för att utveckla kollektivtrafiken med sikte på att nå målet en fördubblad resandandel till 2020. Hörnstenen i detta arbete måste vara ökade offentliga investeringar i fordon, spår, bytespunkter och annan infrastruktur. Andra centrala delar måste vara att bättre ta till vara de goda kommersiella krafter som finns hos entreprenörerna genom ett nytt förhållningssätt till avtalsformer samt genom utveckling av långsiktiga partnerskap. Utgångspunkten för detta arbete är den nuvarande lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Vi är dock inte främmande för att göra förändringar i sådana delar av lagstiftningen som efter noggrann analys visat sig vara otidsenlig och kontraproduktiv.

Det är viktigt att kollektivtrafiken utformas utifrån hela landet och olika gruppers behov och förutsättningar. Vidare bör samordningsfrågor i trafiksystemen prioriteras.

Vi anser att den största potentialen för att till 2020 fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel finns för resande inom samt mellan medelstora och stora städer. För att denna målsättning ska bli möjlig att uppnå krävs att kollektivtrafikens konkurrensförmåga prioriteras. Det är också i större städer som satsningarna kan ge störst klimateffekt. Staten bör via Trafikverket bidra till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik för att nå en minskad biltrafikandel. Som motprestation för att få stöd till att öka kollektivtrafikandelen ska kommunerna kunna visa att åtgärderna minskar bilanvändningen till förmån för ökad användning av kollektivtrafik. Satsningen är en del i den nationella uppföljningen av EU:s plan för "urban mobility" som syftar till att skapa hållbart resande i städer. En del av dessa medel kommer naturligt att gå till spårvägs-satsningar och Bus Rapid Transit (BRT) i större städer. Medel ska också kunna ges till försöksverksamhet som på ett trovärdigt sätt kan bidra till målsättningarna. Det kan t.ex. vara billigare

eller avgiftsfri kollektivtrafik, trådbuss eller duospårväg. Vi föreslår att det i Trafikverkets sektorsuppdrag ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer.

Vilken typ av kollektivtrafik eller andra åtgärder som passar bäst i olika delar av landet beror mycket på de lokala och regionala förutsättningarna. Det är därför viktigt att länen själva får formulera vilken typ av lösningar som är bäst lämpade för just dem. Det kan handla om såväl bussåtgärder, anropsstyrd trafik som satsningar på lågtrafikerade banor.

Vi föreslår också en Stockholmsatsning som bygger på att genomföra ett antal särskilt angelägna kollektivtrafikobjekt som föreslagits i länsplanen eller Stockholmsöverenskommelsen och som i dag saknar finansiering. Det är en blandning av objekt som kan börja byggas i närtid och som ger ökad kapacitet i såväl ytterstaden som innerstaden. Satsningen omfattar såväl utbyggnad av järnvägsnätet som helt nya satsningar på tvärförbindelser och spårvägar.

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

3. Kompletterande kollektivtrafikutredning, punkt 3 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att en kompletterande utredning behöver tillsättas med den givna utgångspunkten att ta fram förslag på hur målet om en fördubblad resandeandel kan nås till 2020. Under senare år har det genomförts en rad utredningar som haft varierande ingångsvärden och som följaktligen också kommit till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Utredningen ska även titta på frågan som uppkom vid beredningen av proposition 2005/06:160 Moderna transporter för framtiden. Den rödgröna riksdagsmajoriteten bestämde då att regeringen skulle återkomma med ett antal förslag rörande personer med funktionsnedsättning, som i dag inte ges likvärdig behandling trots riksdagens tidigare beslut att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning 2010. Vi vill också att en kompletterande kollektivtrafikutredning ser över möjligheten att samla den särskilda kollektivtrafiken, framför allt sjuk- och färdtjänstresor, inom samma lagstiftning. Ytterligare en viktig aspekt som behöver

belysas är hur en bättre överensstämmelse mellan de funktionella arbetsmarknadsregionerna och de administrativa regionerna (länerna) skulle kunna stärka kollektivtrafiksystemet.

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

4. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade, punkt 4 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2008/09:T262 av Ann-Christin Ahlberg (s),

2008/09:T349 av Susanne Eberstein (s),

2008/09:T391 av Billy Gustafsson (s),

2009/10:So582 av Elina Linna m.fl. (v) yrkandena 16–19 och

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 2 och 15–20,

bifaller delvis motion

2009/10:T320 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) och

avslår motionerna

2008/09:T306 av Betty Malmberg (m),

2008/09:T330 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T427 av Betty Malmberg (m),

2009/10:C338 av Mehmet Kaplan m.fl. (mp) yrkande 2,

2009/10:T238 av Rosita Runegrund och Chatrine Pålsson Ahlgren (båda kd),

2009/10:T245 av Barbro Westerholm (fp),

2009/10:T256 av Lars-Axel Nordell och Eva Johnsson (båda kd),

2009/10:T267 av Per Lodenius och Lennart Pettersson (båda c) och

2009/10:T424 av Betty Malmberg (m).

Ställningstagande

Vår utgångspunkt är att människors lika värde är en grundläggande utgångspunkt i vårt samhälle och att alla människor har kunskaper, förmågor och erfarenheter som är viktiga för samhället. Människor som har funktionsnedsättning utgör givetvis inte något undantag i detta avseende.

Riksdagen har tidigare beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionshinder till 2010. Det är dock uppenbart att målet inte nåtts, vilket måste ses som ett stort misslyckande. Vi föreslår därför att regeringen omgående lägger fram förslag som säkerställer att

målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt nås snarast möjligt. Regeringen bör också avsätta medel för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Vi anser vidare att den kompletterande kollektivtrafikutredningen ges direktiv att se över lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst. Utredningen bör undersöka möjligheterna att samla den särskilda kollektivtrafiken i en gemensam lagstiftning. Utredningen bör också bl.a. utreda kostnad och genomförande av en lagändring så att egenavgifterna ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel. Vidare ska beslut om färdtjänst även gälla för ledsagare. Det är viktigt att få till stånd en fungerande ledsagning i resandet och att ledsagningen samordnas så att den fungerar över hela landet och mellan olika trafikhuvudmän. I sammanhanget bör understrykas betydelsen av en fungerande resekedja för synskadade.

Vi menar också att det kan vara skäligt att den som söker tillstånd för färdtjänst även ska kunna ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer, vilket också bör ingå i utredningsuppdraget.

När det gäller tillsynen av lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst, anser vi att det behövs en tillsynsmyndighet som kan ge ut anvisningar, råd och rekommendationer och dit enskilda kan vända sig med sina klagomål. Socialstyrelsen bör ha den övergripande tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad.

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

5. Gotlandstrafiken, punkt 5 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T391 av Christer Engelhardt (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 75–77,

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 15, 17 och 18 samt

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 6, 22 och 23, bifaller delvis motion

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 16 och avslår motionerna

2009/10:T208 av Rolf K Nilsson (m),

2009/10:T400 av Christer Engelhardt (s) och

2009/10:T466 av Christer Engelhardt (s).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det är oerhört viktigt att riksdag och regering slår fast att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet och att Gotland i detta avseende inte får ges sämre villkor än övriga landet. Den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen för Gotlandstrafiken anser vi är att sjötrafiken till och från Gotland får samma status som vilken riksväg som helst.

Med tanke på den stora påfrestning Östersjön redan utsätts för så är det viktigt att sjötrafiken till och från Gotland använder teknik som i största möjliga mån reducerar utsläpp till vatten och luft. Det är betydelsefullt oberoende av vem som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten. Exempelvis kan ett effektivt sätt att miljöanpassa driften av Gotlandsfärjorna vara en övergång till biogas. En övergång till förnybart bränsle tar dock lång tid när vi redan i dag behöver ett klimatsmartare alternativ för transport till och från Gotland. Mot den bakgrunden borde det undersökas om möjligheter finns att inom ramen för nuvarande trafik hitta trafiklösningar som minskar utsläppen.

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

6. Järnvägstrafikens reglering, punkt 6 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkandena 12 och 13,

2009/10:T232 av Per Svedberg m.fl. (s),

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 59 och 61,

2009/10:T456 av Agneta Gille m.fl. (s),

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 7,

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 21,

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkandena 10, 11 och 13 samt

2009/10:N388 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 19.

Ställningstagande

Vi anser att staten måste ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik i hela landet. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. Vi menar att den som får rätt att bedriva tågtrafik också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. Vidare behövs det en samordning av den inter-regionala och regionala persontrafiken på järnväg.

Vi vill framhålla att avreglering och bolagisering inte har medfört ett nyttjande av järnvägskapaciteten på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Utgångspunkten måste vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse för persontransporter, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga resor i hela landet. Vad som är företagsekonomiskt lönsamt är inte per automatik också bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Den nyligen beslutade avregleringen av järnvägsmarknaden kan leda till en osäkerhet inför framtiden, vilket kan hämma teknikutvecklingen för bl.a. investering i fordon för höga hastigheter. Att SJ AB inte tar en mer drivande roll i utvecklingsarbetet av t.ex. Gröna tåget beror delvis på detta faktum. Detsamma gäller förstås även för andra kommersiella aktörer som kommer att ha svårt att veta om det är värt att investera i ny teknikutveckling för en osäker marknad.

Vidare vill vi framhålla att den gemensamma marknaden måste ha reella förutsättningar att utvecklas utifrån ett långsiktigt hållbart perspektiv. För detta krävs en väl fungerande och utbyggd järnvägsinfrastruktur över hela Europa. Sverige måste därför gå i täten för att få till stånd en enhetlig standard för europeisk tågtrafik, vilket skulle möjliggöra en kraftig utbyggnad av tågtransporter över nationsgränserna.

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

7. Arlandabanan, punkt 7 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 67 och

avslår motion

2009/10:T444 av Agneta Gille (s).

Ställningstagande

Jag anser att staten ska använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train AB som operatör på Arlandabanan och att Trafikverket ska överta ansvaret för järnvägssträckan. Sammantaget skulle ett överförande av Arlandabanan till staten innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål.

Vad jag nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen.

8. Järnvägsstationer, punkt 8 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 63,

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 och

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att tågstationer fyller en viktig funktion i resandet. Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär för att bl.a. det kollektiva resandet ska kunna öka. Det finns i dag tyvärr många exempel på dåligt skötta och för resenärerna avskräckande tågstationer. Vi föreslår att ansvaret för stationsbyggnaderna flyttas över från Jernhusen AB till Trafikverket för att bl.a. säkra en bättre standard och trygghet för resenärerna på tågstationerna.

Vi vill vidare framhålla att stationsbyggnaderna inte bara är ett viktigt nav för resenärerna utan också för godstransporterna, där vissa terminaler för omlastning och uppställning ingår i Jernhusen AB:s ansvarsområde. För att möjliggöra ett mer optimerat användningssätt av den mark som finns i anslutning till järnvägen för att främja en utveckling av godstrafiken, men också för persontrafiken, anser vi att Trafikverket även bör överta de ansvarsområden som rör godstransporterna.

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

9. Resanderåd, punkt 9 (s, v, mp)

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 64.

Ställningstagande

Vi anser att informationen till resenärerna bör förbättras vid tågförseningar eller andra problem. En åtgärd för att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresa är att skapa ett s.k. resanderåd med uppgift att samordna informationen till de resande. Vi anser att regeringen bör få i uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningarna för skapandet av ett s.k. resanderåd.

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

Särskilt yttrande

Järnvägstrafikens reglering, punkt 6 (v, mp)

Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp) anför:

Vi anser att SJ AB bör få en fortsatt ensamrätt till trafikering i interregional trafik. Vi anser också att det är viktigare att SJ AB:s verksamhet leder till att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen än att leverera en viss vinst till staten. För att kunna använda järnvägstrafiken som ett offensivt alternativ i ett mer klimatsmart resande i framtiden anser vi därför att den svenska persontrafiken på järnväg bör återregleras.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om kollektivtrafik.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

Följdmotionen

2009/10:T9 av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp):

1. Riksdagen avslår proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade statliga satsningar på den regionala kollektivtrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny kollektivtrafikutredning med utgångspunkt i målet om en fördubblad resandeandel till 2020.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:T262 av Ann-Christin Ahlberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ledsagare vid färdtjänst.

2008/09:T306 av Betty Malmberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen angående skyldigheten för kommunerna att anordna färdtjänst i annan kommun.

2008/09:T330 av Birgitta Sellén och Åke Sandström (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avtal ska upprättas mellan olika aktörer på väg och järnväg så att ledsagning fungerar mellan olika färdmedel för synskadade resenärer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt telefonnummer bör införas för beställning av ledsagning, som är öppet dygnet runt.

2008/09:T349 av Susanne Eberstein (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fungerande resekedja för synskadade.

2008/09:T391 av Billy Gustafsson (s):

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

2008/09:T427 av Betty Malmberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om transportslagsövergripande och operatörsberoende ledsagning och assistans.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

2009/10:C338 av Mehmet Kaplan m.fl. (mp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra en utredning av färdtjänstlagen med fokus på ökad flexibilitet för användarna.

2009/10:So582 av Elina Linna m.fl. (v):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda kostnad och att egenavgiften ska "motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel".
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Socialstyrelsen ges det övergripande ansvaret för tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutet om färdtjänst även ska gälla för medresenär och att detta bör regleras i de två färdtjänstlagarna.

2009/10:T208 av Rolf K Nilsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en tvåhamnslösning för Gotland.

2009/10:T230 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tågtrafiken bör samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår och integreras med den regionala och interregionala busstrafiken.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordning av de olika trafikslagen.

2009/10:T232 av Per Svedberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återreglera den svenska järnvägstrafiken.

2009/10:T238 av Rosita Runegrund och Chatrine Pålsson Ahlgren (båda kd):

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

2009/10:T245 av Barbro Westerholm (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förutsättningarna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade bör ses över.

2009/10:T256 av Lars-Axel Nordell och Eva Johnsson (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett utvecklat skydd för den som tilldelats ett handikapptillstånd.

2009/10:T267 av Per Lodenius och Lennart Pettersson (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillgänglighet till tågresor för funktionshindrade oberoende av vilken operatör som trafikerar linjen.

2009/10:T268 av Per Lodenius och Johan Linander (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en genomförande-grupp för spårbilar i samråd med berörda kommuner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till att hitta gemensamma finansieringslösningar för samhälle och näringsliv för en utbyggnad av spårbilssystem.

2009/10:T320 av Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rullstol på tåg.

2009/10:T391 av Christer Engelhardt (s):

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

2009/10:T395 av Jan Emanuel Johansson och Yilmaz Kerimo (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbyggnad av tågtrafik.

2009/10:T398 av Jan Emanuel Johansson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utbyggnad av spårvägnät i Stockholm och andra städer.

2009/10:T400 av Christer Engelhardt (s):

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

2009/10:T413 av Agneta Berliner (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten ska underlätta spelreglerna för trafikhuvudmännen att samverka för ett enklare biljettsystem och lägre priser för enskilda resenärer i Mälardalsregionen.

2009/10:T424 av Betty Malmberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ledsagning eller assistans vid kollektivtrafikresor på väg.

2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kollektivtrafiken i huvudsak ska drivas av samhället i kommunal regi, landstingsregi eller statlig regi och att privatisering av såväl lokala och regionala som nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas.
41. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken på landsbygden.
42. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör stimulera de regionala trafik huvudmännen till försök med en utökad anropsstyrd kollektivtrafik.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.
50. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.
51. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att forskningen som kopplas till klimattaxaförsöket bl.a. ska studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, utifrån regionalpolitiska konsekvenser och trafiksäkerhet och utifrån hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.
52. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till lokal spårtrafik.
53. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till lokala spårfordon.
54. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel bör tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken.
55. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar till kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna.

59. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
61. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också ha en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
62. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.
63. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Banverket.
64. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda möjligheten och förutsättningarna för skapandet av ett "resanderåd".
67. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör använda sig av sin optionsrätt att efter 2010 lösa ut A-Train som operatör på Arlandabanan och att Banverket övertar ansvaret för järnvägssträckan.
69. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i regleringsbrev till Banverket bör påpeka att miljö- och jämställdhetsperspektivet alltid ska analyseras och bevakas i planering och investeringar som leder till en regionförstoring.
75. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjötrafiken till och från Gotland ska betraktas som ett statligt ansvar och att detta bör ligga på Vägverket.
76. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sjötrafiken till och från Gotland bör använda teknik som i största möjligaste mån reducerar utsläpp till vatten och luft.
77. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det så snart det är möjligt bör införas ett vägpris till Gotland.

2009/10:T444 av Agneta Gille (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förändra avtalsvillkoren med A-Train AB.

2009/10:T456 av Agneta Gille m.fl. (s):

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

2009/10:T466 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att anlägga en kryssningskaj i Visby.

2009/10:T486 av Olle Thorell m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för finansiering av tågsträckan Uven.

2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ:s uppdrag bör ändras så att det omfattar att bedriva den tågtrafik som behövs för att nå klimatomålen och de transportpolitiska målen.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn av Rikstrafikens trafikavtal utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöanpassa driften av Gotlandsfärjorna genom en övergång till biogas.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör undersökas hur hastigheten på vissa avgångar till och från Gotland skulle kunna sänkas för att minska klimatpåverkan.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för Gotlandstrafiken bör flyttas från Rikstrafiken till Vägverket.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riva upp regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland.

2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen genom att inrikta trafikpolitiken för personer med funktionsnedsättning.

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrikta trafikpolitiken så att de som bor på Gotland behandlas likvärdigt med de boende i andra delar av landet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom generella satsningar för ökad kollektivtrafik och därmed stärka låginkomsttagares, personers med utländsk bakgrund, barns och ungdomars resande.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom ökad kollektivtrafik för människor i storstäder och större städer.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka den sociala hållbara utvecklingen genom ökad kollektivtrafik för människor på landsbygden.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör lägga fram ett förslag till hur man kan säkerställa att målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt nås snarast möjligt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda kostnad och genomförande av en lagändring om att egenavgifterna ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Socialstyrelsen bör ha den övergripande tillsynen över färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en färdtjänstberättigad person får ta med medresenärer och att detta bör regleras i de två färdtjänstlagarna.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka den sociala hållbara utvecklingen med utökad järnvägstrafik.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det så snart som möjligt införs ett vägpris till och från Gotland.

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det statliga ansvaret för Gotlandstrafiken bör ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.

2009/10:T535 av Peter Pedersen m.fl. (v):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för järnvägsstationerna bör överföras till Banverket.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar på kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med utökad kollektivtrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka jämställdheten med utökad järnvägs trafik.

2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör ansluta sig till EU:s nya bussdirektiv, som innebär gemensamma krav vid upphandling.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket bör få till uppgift att bygga upp ett nationellt kompetenscentrum som kan fungera som en motor vid spårvägsutbyggnaden runt om i landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ bör ges ett tydligare uppdrag i fråga om att verka för att de transport- och klimatpolitiska målen uppnås och att tågtrafiken upprätthålls och utvecklas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ bör få en fortsatt ensamrätt till trafiker- ing i interregional trafik.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Banverket bör få i uppdrag att överta de ansvarsområden som Jernhusen har i dag.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör skrivas in i SJ:s bolagsordning att de bör säkra tillgången på fordon för högre hastigheter.

2009/10:N388 av Tina Ehn m.fl. (mp):

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av utbyggnad av tågtrafiken över hela landet och om att i övrigt gynna kollektiva och koldioxidneutrala färdmedel.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde m.m.

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

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

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70¹ (*EU:s kollektivtrafikförordning*) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,
allt i fråga om trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana.

2 § I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

3 § I lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster finns bestämmelser som är tillämpliga på upphandling av kollektivtrafiktjänster i vissa fall.

4 § I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

Definitioner

5 § I denna lag avses med *allmän trafikplikt*, *avtal om allmän trafik*, *ensamrätt*, *kollektivtrafik* och *kollektivtrafikföretag* detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

6 § I denna lag avses med *regional kollektivtrafik*: sådan kollektivtrafik som

1. äger rum inom ett län eller,

¹ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

2. om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

2 kap. Regional kollektivtrafik

Ansvar inom ett län

1 § Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.

I Stockholms län ansvarar landstinget ensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska bära ansvaret.

I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken.

Den eller de som ansvarar för kollektivtrafiken enligt första–tredje styckena ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksferdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 §.

Regional kollektivtrafikmyndighet

2 § I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet.

I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken.

I fall som sägs i andra stycket får de som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för som ett kommunalförbund.

I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.

I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

3 § I fråga om gemensam nämnd gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900). Detsamma gäller i fråga om kommunalförbund om inte annat följer av 4–7 §§.

4 § Om enighet inte kan uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund som avses i 2 § eller om ändring av förbundsordningen eller om vem som ska vara ordförande i förbundets beslutande församling eller styrelse, beslutar regeringen i dessa frågor. Vid oenighet i de avseenden som anges i 5 eller 6 § gäller dock vad som sägs där, om inte annat följer av 7 §.

5 § Om enighet inte kan uppnås i fråga om hur antalet ledamöter och ersättare i ett kommunalförbunds beslutande församling ska fördelas mellan landstinget och kommunerna i länet, ska landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare som varje kommun ska utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år när val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun ska dock utse minst en ledamot och en ersättare.

6 § Om inte enighet uppnås i fråga om sättet att fördela underskott i förbundsverksamheten mellan medlemmarna i ett kommunalförbund, ska landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans resten. Varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel ska bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har lagts ned i kommunen under verksamhetsåret.

7 § Om det finns synnerliga skäl, får regeringen meddela föreskrifter eller i särskilt fall besluta om undantag från 5 eller 6 §. Regeringen får meddela sådana föreskrifter respektive fatta sådant beslut efter framställning av ett landsting, en kommun som inte tillhör ett landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör ett landsting, om de ansvarar för kollektivtrafiken enligt 1 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar

8 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Samråd

9 § Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,

3. åtgärder för att skydda miljön,

4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,

5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtit till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

En kommuns uppgifter i vissa fall

11 § Varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån kommunen inte överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommunen ska anta programmet efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten och, i förekommande fall, landstinget.

Övriga uppgifter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten

12 § Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

13 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

14 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Bemyndigande

15 § Regeringen får efter framställning av en regional kollektivtrafikmyndighet, ett landsting eller en kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter i olika län.

3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning

Beslut om allmän trafikplikt

1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Ett beslut enligt denna paragraf får endast avse regional kollektivtrafik.

Överlämnande av befogenheter

2 § En regional kollektivtrafikmyndighet får efter beslut av den beslutande församlingen överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten är en gemensam nämnd, överlämnas befogenheten efter samstämmiga beslut av fullmäktige i var och en av de kommuner och, i förekommande fall, det landsting som samverkar i nämnden.

Myndigheten får i samma ordning som föreskrivs i första stycket även överlämna sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till en kommun inom länet i fråga om kollektivtrafik som bedrivs inom denna kommuns område, inklusive trafik längs eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner.

En regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet enligt första stycket får i samma ordning även överlämna sina befogenheter att upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap. 12 § till aktiebolaget.

Avtal om allmän trafik

3 § Ett avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller av den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 §. Ett sådant avtal får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats.

Förbud mot ensamrätt

4 § Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag

Anmälningsskyldighet

1 § Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional

kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med att bedriva sådan trafik.

Om anmälan berör trafik i fler än ett län, ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.

Gemensamt system för trafikantinformation

2 § Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Uppföljning och utvärdering

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

Bemyndigande m.m.

4 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälningsskyldighet enligt 1 §.

5 kap. Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, av dem till vilka befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § och av kollektivtrafikföretag på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.

Förelägganden och förbud

3 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas.

Ett beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.

6 kap. Överklagande

1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska delge beslutet om allmän trafikplikt enligt 16 § första stycket och 17 § första stycket delgivningslagen (1970:428).

2 § Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

3 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

4 § Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.
 2. Genom lagen upphävs lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.
 3. Trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 och 11 §§ ska upprättas senast den 1 oktober 2012.
 4. Ett avtal om allmän trafik får trots vad som föreskrivs i 3 kap. 3 § ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 juli 2012 och upphandlingen inleddes innan lagen trädde i kraft.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap. 3 §¹

Trafikverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommuner, *trafikhuvudmän* enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Trafikverkets beslut.

Trafikverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommuner, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* enligt lagen (2010:000) om kollektivtrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Trafikverkets beslut.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2010:93.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:735) om riksfärdtjänst dels att 10 § ska upphöra att gälla, dels att 2–4 §§ och 13 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Med *länstrafikansvariga* och *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Med *dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet* och *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i *lagen (2010:000) om kollektivtrafik*.

3 §

Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, *om det hör till de länstrafikansvariga*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* i länet. *Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.*

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, *om det hör till dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet.

4 §¹

Riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till *trafikhuvudmannen* i länet, av *trafikhuvudmannen* (tillståndsgivaren).

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet*, av *denna myndighet* (tillståndsgivaren).

13 §

Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart.* Prövnings-

Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

¹ Senaste lydelse 2006:1115.

tillstånd krävs vid överklagande
till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:736) om färdtjänst dels att 13 § ska upphöra att gälla, dels att 2, 4–6, 11 och 16 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Med *länstrafikansvariga* och *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Med *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet* och *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i *lagen (2010:000) om kollektivtrafik*.

4 §

Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *de länstrafikansvariga*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* i länet. *Uppgifterna får överlätas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.*

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet.

5 §

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en *trafikhuvudman* ansvarar *trafikhuvudmannen*, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får *trafikhuvudmannen* för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en *regional kollektivtrafikmyndighet* ansvarar *myndigheten*, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får den *regionala kollektivtrafikmyndigheten* för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

6 §²

Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det. Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är

¹ Senaste lydelse 2002:37.

² Senaste lydelse 2006:1114.

folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåts till *trafikhuvudmannen* i länet, av *trafikhuvudmannen* (tillståndsgivaren).

folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåts till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet, av *denna myndighet* (tillståndsgivaren).

11 §³

Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en *trafikhuvudman* tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de är *länstrafikansvariga*, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de är *länstrafikansvariga* och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till *de länstrafikansvariga*.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* får dock inte delta i beslutet. Kan enlighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, *skall* dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna *skall* vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Är en *regional kollektivtrafikmyndighet* tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de *ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de *ansvarar för kollektivtrafiken i länet* och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, *ska* dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna *ska* vara skäliga och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

16 §

Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. När ett *aktiebolag* är *tillståndsgivare* *skall bolaget därvid vara den enskildes motpart*. Prövnings-tillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövnings-tillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

³ Senaste lydelse 2006:1114.

5 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)¹
dels att 2 kap. 16–17 §§ och 7 kap. 1 § ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 2 kap. 16 § ska utgå,
dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 1 § och 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §²

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Med *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:000) om kollektivtrafik.

2 kap.

1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En *trafikhuvudman* får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

En *regional kollektivtrafikmyndighet* får driva linjetrafik utan särskilt tillstånd. Myndigheten får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

7 kap.

2 §³

Transportstyrelsens beslut i frågor om *taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Transportstyrelsens beslut i frågor om *yrkesmässig trafik* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse av

2 kap. 16 § 1998:491

2 kap. 17 § 2009:1356

7 kap. 1 § 2009:1356.

² Senaste lydelse 2001:572.

³ Senaste lydelse 2009:1356.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)¹
dels att 4 kap. 1 a § samt 5 kap. 2 b, 5 och 6 §§ ska upphöra att gälla,
dels att rubrikerna närmast före 5 kap. 5 och 6 §§ ska utgå,
dels att 4 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

3 §²

Regeringen eller den myndighet
 som regeringen bestämmer får
 meddela föreskrifter om den redo-
 visningsskyldighet som avses i 1 §
*och den skyldighet att lämna upp-
 gifter som avses i 1 a §.*

Regeringen eller den myndighet
 som regeringen bestämmer får
 meddela föreskrifter om den redo-
 visningsskyldighet som avses i
 1 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse av
 4 kap. 1 a § 2009:694
 5 kap. 2 b § 2009:694
 5 kap. 5 § 2009:694
 5 kap. 6 § 2009:694.

² Senaste lydelse 2009:694.

rubriken närmast före 5 kap. 5 § 2009:694
 rubriken närmast före 5 kap. 6 § 2009:694

7 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

I de fall då trafiken organiseras av en *trafikhuvudman* enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande *huvudmannen*, även om denne inte själv utför trafiken.

I de fall då trafiken organiseras av en *regional kollektivtrafikmyndighet* enligt lagen (2010:000) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande *myndigheten*, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

8 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

3 §

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med *trafikhuvudmän* om att utföra lokal och regional linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn.

Med *trafikhuvudman* avses detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med *regionala kollektivtrafikmyndigheter* om att utföra lokal och regional linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn.

Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses detsamma som i lagen (2010:000) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

BILAGA 3

Offentlig utfrågning om kollektivtrafiken

En attraktiv kollektivtrafik – vägen dit?

Program

Datum: Torsdagen den 5 november 2009 kl. 09.00–12.00

Plats: Riksdagens förstakammarsal

9.00 Inledning, trafikutskottets ordförande Lena Hallengren

9.05 Ulf Lundin, Utredningen om en ny kollektivtrafiklag – ”Hur ska kollektivtrafiken regleras?”

9.20 Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik – ”En branschgemensam affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik”

9.35 Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM konsult –

”Vad ska vi ta vara på och vad bör vi förändra inom kollektivtrafiken?”

9.50 Frågestund

Paus

10.30 Margareta Friman, universitetslektor, Karlstads universitet – talar över ämnet ”Resenärsperspektivet” men gör även en internationell utblick

10.45 Anna Grönlund, förbundsdirektör Bussbranschens Riksförbund – ”Svensk bussbransch i förändring för framtiden” Henrik Dagnäs, vice VD Swebus – ”Vad kan trafikföretagen göra för ökat resande?”

11.00 Frågestund

11.55 Avslutning, trafikutskottets vice ordförande Jan-Evert Rådhström

Stenografiska nedteckningar

Ordförande under utfrågningen var Lena Hallengren (s) och vice ordförande Jan-Evert Rådhström.

Ordföranden: Klockan är slagen, och jag vill börja med att hälsa alla välkomna till dagens utfrågning om kollektivtrafiken. När jag ser hur fullt det är i salen kan jag konstatera att intresset är stort för den här specifika frågan och sannolikt för kollektivtrafiken i sin helhet.

Jag heter Lena Hallengren och är ordförande i trafikutskottet, och det är jag och vice ordförande Jan-Evert Rådhström som håller i utfrågningen. Vi har ordnat den här utfrågningen därför att en utvecklad kollektivtrafik är alldeles nödvändig om vi ska klara de uppsatta mål som vi har för både hållbar tillväxt och transportpolitiska mål i Stockholm och i hela landet.

Även om kollektivtrafikresandet har ökat har ändå marknadsandelen stagnerat, och det är otroligt viktigt att alla vi här med olika positioner gör vad vi kan för att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik.

Trafikutskottet planerar att behandla förslag från regeringen när det gäller kollektivtrafikens reglering och ett antal motionsförslag som har dykt upp under den allmänna motionstiden. För att skapa bra underlag för kloka beslut har vi ordnat den här utfrågningen. Ni har ju alla sett programmet och har det förhoppningsvis framför er. Där kan ni se att vi har bjudit in ett antal intressanta personer som vi är övertygade om kommer att fördjupa våra kunskaper på området. Vi lämnar tid för frågor från ledamöterna i utskottet, och jag vill med anledning av det säga redan från början att alla uppmanas att verkligen ställa korta frågor, och de som svarar uppmanas att ge korta och distinkta svar så vi hinner med många frågor. Sedan har jag blivit ombedd att säga att man ska stänga av sin telefon så att vi respekterar den här gemensamma tiden och ägnar den åt kollektivtrafiken och inte känner oss störda.

Med de här orden vill jag börja med att ge ordet till regeringens särskilda utredare av en ny lagstiftning om kollektivtrafiken, generaldirektören för Rikstrafiken, Ulf Lundin.

Ulf Lundin, utredare: Tack så mycket för inbjudan att presentera vad utredningen har kommit fram till! Temat är: Hur ska kollektivtrafiken regleras?

Ja, det beror på, kan man säga! Vad vill man uppnå, hur ska målen uppnås och vilka problem ska man lösa? Mina utgångspunkter i det här arbetet har varit att vi vill att fler ska resa kollektivt och att det ska bli en kollektivtrafik som är attraktiv för fler resenärer. Problemet som ska lösas är att det är en bristande utveckling av relevanta kollektivtrafikprodukter i dagens kollektivtrafik. De medel som vi ska använda är ökad kundmakt, alltså ökad möjlighet för resenären att själv påverka, och att få in rätt drivkrafter hos trafikföretagen som opererar på den här marknaden. Där ska vi använda konkurrens som ett medel. Viktiga faktorer för kollektivtrafiken, som har tagits fram inom ramen för Koll-framåt-arbetet och som också har påverkat mig, är naturligtvis frågorna om pålitlighet, alltså att man kommer fram i tid, enkelhet, alltså att man enkelt kan förstå information och hitta det man söker, användbarhet, alltså att kollektivtrafikprodukten ska tillgodose resenärens behov, och mervärdet, alltså att man kan spara pengar eller få tid till annat om man använder kollektivtrafiken. Viktigt att behålla när man reglerar kollektivtrafiken är de effekter som vi har fått genom tidigare regleringar, alltså trafiksamordning, tidtabeller och biljetter och helhetsperspektivet, alltså nätverk och kvalitet. Hur ska det då gå till när man ska reglera och skapa en ny kollektivtrafiklag? Som jag ser det är det de här sakerna som man behöver reglera på kollektivtrafikmarknaden: Tillträde till marknaden – ska det vara begränsat eller helt öppet? Vilka krav ska vi ställa på trafikföretagen som agerar på en marknad? Hur ska rätten att ingripa på marknaden, för att erbjuda billigare och mer frekventa transporter eller transporter med högre kvalitet, se ut? Hur ska processen

för tilldelning av avtal om allmän trafik se ut? Hur ska avtalsformerna vara? Om vi också ska ha samordning med den särskilda kollektivtrafiken kan det också behöva regleras. Sedan är det resenärernas rättigheter och skyldigheter som ska regleras.

Med utgångspunkt från det här har jag tagit fram ett förslag till en ny kollektivtrafiklag. Förslaget innehåller i kapitel 2–3 vad en kollektivtrafikansvarig myndighet ska ha för uppgift. Kapitel 4 handlar om ett öppnare marknadstillträde och hur det ska organiseras, och i kapitel 5–7 beskrivs hur en ökad samordning av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken skulle kunna organiseras. Lagen är ett samlat ansvar för all kollektivtrafik. Förslaget innebär helt enkelt att den lag vi har i dag om ansvar för viss kollektiv persontrafik upphävs och ersätts av en helt ny lag. Reglerna om färdtjänst, riksferdtjänst, ersättning för sjukresor och handikappanpassning överförs till en ny lag. Kollektivtrafiken stärks i den fysiska planeringen genom att vi gör vissa ändringar i plan- och bygglagen. Ansvaret för skolresorna ändras genom att skollagen ändras. Linjetrafiktillstånd tas bort och det blir lite ökade krav på säkerhet genom att yrkestrafiklagen ändras. Samhällets roll förändras. Som jag ser det blir samhällets roll att sätta mål och säkerställa kollektivtrafiken men också att värna marknaden, som ska finnas även på det lokala och regionala planet. Samhället måste kunna ingripa på den här marknaden, för vi vet att inte mer än kanske halva marknaden över huvud taget är möjlig att bedriva på något slags kommersiell grund. Alltså behövs det ett samhällsingripande för att tillförsäkra att det finns en god kollektivtrafik. Man ska också från samhällets sida se till att tillförsäkra att det finns vissa gemensamma funktioner, till exempel terminaler. Man ska värna kollektivtrafiken i den fysiska planeringen så att man kan stärka förutsättningarna för kollektivtrafiken. Sedan är det vissa krav på samordning och normgivning som samhället måste ställa.

När det gäller vad en kollektivtrafikmyndighet ska göra och vara föreslår jag att det ska vara en kommunal fråga. Det ska vara en kommunal fråga där man också har regional utvecklingsplanering och länstrafikplanerna, det vill säga samverkansorgan i första hand, eller regioner om man har bildat sådana. Region är ju landsting, men har man inget sådant kan det också vara landstinget som utför uppgiften som kollektivtrafikansvarig myndighet. Uppgiften är att tillförsäkra att kollektivtrafik som har anknytning till länet finns för kommuninvånarna. Man ska bestämma nivån på kollektivtrafiken, och man ska pröva ansökningarna om färdtjänst, sjukresor och riksferdtjänst, och man ska också anordna skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Mitt förslag innebär att det ansvar som i dag finns på 21 trafik huvudmän, 290 kommuner och 21 landsting samlas på 21 kollektivtrafikansvariga myndigheter. Om man genomför en regionreform kan de bli färre. För statens del ser jag framför mig att man samlar frågorna om kollektivtrafik hos en nationell myndighet som får i uppgift att utvärdera, följa upp, normera och stödja. Själva marknadstillträdet – det är kapitel 4 i den här utredningen – föreslås vara ett öppet marknadstillträde för buss,

båt, spårväg, taxi, tunnelbana och tåg, medan spårväg och tunnelbana får undantas från det öppna marknadstillträdet om den regionala myndigheten tycker att det är lämpligare. Avtal om allmän trafik ska ingås med tjänstekoncession som huvudprincip eller tjänstekontrakt undantagsvis. För att reda ut om man kan och behöver ingripa på marknaden föreslår jag att man ska följa en process där man faktiskt söker marknaden. Jag har förslag på några steg som myndigheten ska ta.

Man ska uttrycka de samhälleliga målen i en trafikförklaring. Trafikföretagen ska sedan få anmäla vilken trafik de avser att bedriva kommersiellt. Den lokala kollektivtrafikmyndigheten ska värdera anmälningarna i förhållande till uppsatta mål, och för de linjer där den kommersiella marknaden inte klarar av att upprätthålla en tillfredställande kollektivtrafik kan man ingripa genom att inrätta en trafikplikt där den kommersiella trafiken kompletteras med en upphandlad trafik. Man anordnar en anbudsprocess som resulterar i en tjänstekoncession som eventuellt kan kompletteras med en ensamrätt. Det här följer en EG-förordning som finns om hur samhället ska kunna ingripa på kollektivtrafikmarknaden. Företagen får ett större ansvar. Det innebär också att vi måste ställa nya krav på kollektivtrafikföretagen som agerar på den här marknaden. Naturligtvis ska man uppnå de grundläggande kraven för trafiktillstånd som Transportstyrelsen kommer att ge i framtiden. Man ska delta i ett samordnat informations- och betalsystem. Man ska ansluta sig till en öppen bokningsfunktion. Man ska stanna för på- och avstigning på bytespunkter med full tillgänglighet. Man ska också samordna sina anslutningar med vissa av myndigheten utpekade bytespunkter, och man ska delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken. Sedan ska man ha vissa regler för hur tidtabellsförändringar och upphörande av trafik får gå till, och eventuellt också krav på miljö och fordonens tillgänglighet.

Färdtjänst med mera finns i kapitel 5, 6 och 7 i betänkandet, och där är syftet att föra in reglerna i en och samma lag och överföra ansvaret till en kollektivtrafikansvarig myndighet så att matchningen kan underlättas mellan den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, så att vi utnyttjar de resurser som finns tillgängliga på bästa sätt. När det gäller tidsplanen för reformen är det tänkt att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna, som ska finnas i varje län, ska vara på plats den 1 januari 2012. Det öppna tillträdet till marknaden sker den 1 januari 2012, men gällande avtal löper ut som planerat. Framåt 2020 kan man vara i en situation då man har genomfört en reform fullt ut enligt de nya principerna.

Det var snabbt vad som ingår i mitt förslag till hur vi ska reglera kollektivtrafikmarknaden. Tack så mycket!

Ordföranden: Tack så mycket, Ulf! Då lämnar jag ordet till Charlotte Wärebom Schultz som ska presentera Svensk kollektivtrafiks modell för en fördubblad kollektivtrafik.

Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik: Det är roligt att det har kommit så mycket folk till den här hearingen, och jag uppskattar väldigt mycket att trafikutskottet har tagit det här initiativet eftersom kollektivtrafikfrågor är viktiga och angelägna för väldigt många människor. Man kan känna i det här rummet att det finns stora förväntningar i luften när det gäller att kollektivtrafiken ska spela en mycket större roll än vad den gör i dag för människors resande och inte minst för ett hållbart samhälle.

Det är inte så konstigt att förväntningarna finns, för det är snart två år sedan som vi i branschen presenterade vårt mål för Näringsdepartementet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. I denna partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik ingår förutom vi, Svensk kollektivtrafik, även Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting. Vi har lyckats samla hela branschen inklusive Sveriges Kommuner och Landsting, vilket är väldigt spännande och alldeles unikt i de här sammanhangen.

Det handlar om att vi under våren 2008 utarbetade en gemensam handlingsplan som presenterades för infrastrukturminister Åsa Torstensson vid ett seminarium; den 12 maj tror jag att det var. Vi underströk då att vi är beredda att ta vår del av ansvaret för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel förutsatt att staten fattar beslut om de nödvändiga förutsättningarna för att göra det här möjligt. Från branschens sida har vi satt i gång ett intensivt arbete i nära samverkan med alla berörda aktörer. Det som triggar oss på vägen mot fördubblingsmålet är branschens gemensamma vision om att kollektivtrafiken ska vara en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Det handlar om att kollektivtrafiken måste bli så bra att det blir ett reellt alternativ för människor att varje dag välja mellan en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik och den egna bilen. Där är vi inte ännu, det vet vi, men det är dit vi ska. Det är ingen som helst tvekan om att tiden är mogen för att ta nästa kliv för att ta kollektivtrafiken till nästa utvecklingsnivå.

Jag tror att alla i det här rummet håller med om att det efter mer än 30 år krävs en moderniserad lagstiftning som skapar de rätta förutsättningarna. Nu finns Ulf Lundins förslag, men det finns också ett annat förslag. Redan innan Ulf kom i gång med sin lagstiftningsöversyn satte vi i branschen i gång ett arbete med att ta fram en modell för hur vi anser att kollektivtrafiken bör styras och organiseras för att göra det möjligt att fördubbla marknadsandelen. Denna så kallade affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik beskrivs i en rapport som vi har tagit fram och som presenterades i maj i år. Rapporten har tagits fram av en bred branschgemensam expertgrupp med ett tjugotal representanter för trafikhuvudmän, operatörer, ägarsidan och för branschorganisationerna. Jag som har följt den här processen ser att det är ett modigt och engagerat gäng som har tagit fram det här förslaget och som har lyckats sätta resenärernas behov framför sina egna organisationers behov. Det tycker jag känns alldeles fantastiskt!

Låt mig börja med att understryka att vi i branschen står bakom den grundsyn som Ulf Lundin presenterar i sitt betänkande. Det handlar om att bättre utgå från resenärernas behov i allt det vi gör i vårt utvecklingsarbete. Det kräver att vi ger resenärerna möjlighet att välja mellan fler tjänster och alternativ än vad som erbjuds i dag. Det förutsätter också i sin tur en ökad mångfald av utförare och en konkurrens dem emellan för att öka effektiviteten. Det här kräver i sin tur en minskad detaljreglering, och beställarrollen måste bli mycket mer strategisk än vad den är i dag. Både Ulf Lundins förslag och vårt förslag innebär att nuvarande ensamrätt för trafikhuvudmännen att tillhandahålla trafik försvinner och att marknaden alltså öppnas för konkurrens. Men det finns också viktiga skillnader i uppfattningen om hur det här ska gå till, och jag skulle vilja ta upp två sådana skillnader som är viktiga att belysa från branschens sida och som har ett direkt samband med den kommande lagstiftningen. Den ena skillnaden handlar om vilka krav som man ska ställa på planeringen av kollektivtrafiken. Det här är strategiskt viktigt eftersom det är den grund som både beställare och utförare ska utgå från. Här menar vi att det är väldigt viktigt att dagens krav på trafikhuvudmännens så kallade trafikförsörjningsplaner skärps. Det handlar om att göra dem mer långsiktiga och mycket mer strategiska och låta dem ha sin utgångspunkt i hur människors behov av resor kommer att utvecklas och hur regioner kommer att utvecklas vad gäller befolkning, näringsliv, bebyggelse och miljö. Vi kallar de här planerna för regionala planer för hållbart resande, eftersom vi tycker att det speglar vad det handlar om. Ulf Lundin kallar det för trafikförklaringar. Det är olika namn på samma sak. Vi föreslår fyraåriga planer med årliga uppdateringar. Ulf Lundin föreslår endast ettåriga planer, vilket enligt min uppfattning innebär ett alldeles för kort tidsperspektiv. Det ger inte branschen tillräckligt bra planeringsförutsättningar.

Vi vill ha tydliga krav på att själva trafikplaneringen samordnas tydligt med infrastrukturplaneringen och med kommunernas samhällsplanering så att den blir en integrerad del i planeringen. De här regionala planerna bör dessutom så långt som möjligt genomföras i större geografiska områden som motsvarar naturliga förstorade arbetsmarknadsregioner, vilket mycket bättre än de gamla länsgränserna speglar dagens och morgondagens pendlingsmönster. Det ska ju motsvara människors resebehov, så klart. Det här tycker vi att vi kan åstadkomma genom att beställarna kopplar ihop sig redan i dag och kommer överens om att genomföra en planering av det här slaget. Här behöver vi dessutom inte invänta en ny lagstiftning för att visa vad vi menar. Vi planerar att redan nu tillsammans med Vägverket och Banverket genomföra en försöksverksamhet i någon lämplig region i landet. Det pågår just nu intensiva diskussioner, och det finns flera regioner som har visat ett stort intresse för detta. En väldigt viktig del av planeringsprocessen är att beställaren tillsammans med trafikföretagen identifierar var någonstans i regionen det finns förutsättningar att bedriva trafik som inte kräver någon finansiering från samhällets sida.

Då kommer vi in på den andra stora skillnaden mellan vår affärsmodell och Ulf Lundins betänkande. Det handlar om reglerna för marknadstillträde. Vi tycker att betänkandet går alldeles för långt. Ulf Lundin föreslår att marknaden ska vara öppen för operatörer att bedriva renodlad kommersiell trafik och att man kan köra i gång bara genom ett enkelt anmälningsförfarande. Det ska också med mycket kort varsel vara möjligt att upphöra med sin trafik. Det offentliga ska bara gripa in när det absolut är nödvändigt. Det här förslaget medför, menar vi, betydande risker för resenärerna och för hela samhället. Det finns en uppenbar risk att kollektivtrafiken som system slås sönder då kommersiella aktörer tillåts att utveckla sin trafik utan krav på helhetsansvar, långsiktighet och stabilitet. Det blir resenärerna som kommer i kläm, menar vi. Vi kommer inte att kunna upprätthålla samma utbud, service och tillgänglighet när kommersiella aktörer tillåts köra sin trafik utan ansvar för anslutningslinjer som inte bär sig.

Vi menar också att det finns en uppenbar risk att operatörerna kommer att höja priserna kraftigt i vissa delar av landet. Dessutom blir det en ryckighet i verksamheten med de korta in- och utträdestider för trafikföretagen som Lundin föreslår. Möjligheten att upphöra med trafik med kort varsel gör också att den samhällsköpta, kompletterande trafiken kommer att bli hängande i luften när delar av trafiken plötsligt försvinner. Summan av det här blir, om man går på Lundins förslag, att det finns risk för att kollektivtrafikresandet kommer att minska kraftigt som en följd av att den kommersiella trafiken tillåts att utvecklas separat utan ansvar för hela resan och utan ansvar för effektiviteten i systemet som helhet.

Vi i branschen har en helt annan utgångspunkt för vårt förslag, nämligen vår gemensamma vision, som jag berättade om, och målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Så det är inte så konstigt att vi med vårt tydliga fokus på att få fler att åka kollektivt och minska sitt privata bilresande i hela landet har landat i ett delvis annorlunda organisationsförslag. Vi värnar alltså om resenärerna. Det får konsekvenser när det gäller hur vi ser på trafikföretagens roll. För att stimulera till ett ökat resande vill vi ge operatörerna en större affärsmässig frihet att utveckla trafiken i nära dialog med resenärerna. Det kommer att bli vanligare med så kallade resandeincitamentsavtal eller koncessionsavtal i de fall som det finns förutsättningar för det. Vi är redan på väg bort från de renodlade bruttoavtalen som ger trafikföretagen lika mycket betalt oavsett om bussen är tom eller full. Jag ser det här mönstret väldigt tydligt hos mina medlemmar. Det finns en kraftfull rörelse i den här riktningen. Vår modell bygger också på att det trafikföretag som upphandlas måste ta ett helhetsansvar för trafiken inom ett avgränsat geografiskt område. Då kan den trafik som bedrivs på rent företagsekonomiska grunder inte ses isolerad från den kompletterande samhällsköpta trafiken utan måste vara en del av det samordnade utbud som erbjuds resenärerna. Just ansvaret för helheten, alltså både det som är samhällsköpt och icke samhällsköpt, är kanske det viktigaste

budskapet i vår affärsmodell, alltså att sätta helheten framför delarna. Sedan bör det enligt vår mening vara möjligt för andra trafikföretag att konkurrera med de företag som beställaren har träffat avtal med.

Jag håller med Ulf Lundin om att det krävs konkurrens inte bara vid upphandlingstillfället utan också i ett ytterligare led. Vårt förslag tillgodoser det, men den stora skillnaden är att vårt förslag bygger på att först tillgodoser kraven på långsiktighet, stabilitet och förutsägbarhet för resenärerna inom ramen för en sammanhållen kollektivtrafik. Glädjande nog har vad vi förstår väldigt många remissinstanser hakat på den här affärsmodellens förslag om vilka regler som ska gälla för marknadsstillträdet. Det finns, som jag bedömer det, goda förutsättningar för regeringen att lägga fram ett förslag till lagstiftning som kan få ett brett stöd i branschen.

Jag vet samtidigt att det historiskt har funnits ett bristande förtroende för branschens förmåga att klara av sin egen utveckling. Jag kan förstå den inställningen om man nöjer sig med att studera marknadsandelens utveckling, som har legat på samma nivå under många år. Men i dag är förutsättningarna helt annorlunda, bedömer jag. Branschens förmåga är uppenbar. Genom att vi fem branschorganisationer har gått samman och bestämt oss för att jobba tillsammans på ett nytt sätt för att nå vårt gemensamma fördubblingsmål, har vi lösgjort den nödvändiga kraften. Det finns mängder av exempel ute i landet på samarbeten mellan trafikhuvudmän, trafikföretag, kommuner och andra intressenter som visar att vi kommit ur startblocken och är på rätt väg.

Det är en ny tidsanda som är präglad av mod och beslutsamhet bland trafikhuvudmän och bland trafikföretagen att nå dit och att göra det tillsammans i branschen. Jag vill poängtera att det inte är någon enkel resa, och det kommer att vara en krokig resa. Men jag upplever väldigt tydligt att kraften finns. Vi klarar dock inte av det här alldeles ensamma. Vi behöver en lagstiftning som bidrar till att skapa rätt förutsättningar för oss. Men då är det viktigt att man hittar den rätta balansen mellan det tydliga ramverk som branschen behöver i form av lagstiftning och det vi kan göra själva. Det finns ju ingen anledning att lagstifta om det som vi i branschen kan åstadkomma av egen kraft. Våra olika roller i branschen kommer att förändras i den nya värld som öppnas i och med en ny lagstiftning. Beställarrollen kommer att förändras och bli mer strategisk. Trafikföretagen kommer att få ett större ansvar. Det här innebär att trafikhuvudmännen måste ställa om sin verksamhet. Samtidigt måste trafikföretagen vara beredda att lära nytt för att kunna ta till sig ett bredare och större uppdrag. Det är ett gemensamt ansvar vi har i branschen att leverera på det sättet.

Branschens övergripande mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel har redan fått genomslag internationellt. Vår internationella branschorganisation UITP har redan gått ut och rekommenderat sina medlemsländer att fördubbla marknadsandelen för kollektivtrafiken. Extra roligt är att man hänvisar till Sverige som det goda exemplet. Det är klart att det förpliktigar till att vi levererar. Det bästa sättet att göra det här är att vi i

Sverige arbetar tillsammans mot samma mål. För oss i branschen skulle det vara av mycket stort värde om Sveriges riksdag kunde ställa sig bakom målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Då visar vi gemensamt omvärlden att vi tror på kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för att kunna förverkliga ett hållbart samhälle och att vi tillsammans, politik och verksamhet, målmedvetet arbetar för detta.

Avslutningsvis vill jag säga att jag för resenärernas och branschens skull hoppas på ett snabbt riksdagsbeslut och ett snabbt genomförande. Vi behöver det här för att skingra osäkerheten om vad som kommer att gälla för att komma vidare. Jag hoppas också att ni politiker kan samverka över era gränser på samma sätt som vi gör över våra gränser och att ni kan enas om ett lagförslag som skapar långsiktiga och hållbara planeringsförutsättningar för oss. Vi behöver det för att kunna ge resenärerna det som de behöver.

Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM-Konsult AB: Jag ska försöka göra en liten utblick ur andra perspektiv och se vad vi behöver göra i Sverige. För att kunna göra det måste man emellertid ha historien klar för sig.

Vi hade huvudmannareformen för 30 år sedan. Det första årtiondet var det samordning och lägre priser. Det fanns en ambition att utveckla kollektivtrafiken. Vi hade ett kraftigt ökat utbud, kraftigt ökat resande och ökade kostnader för samhället. I den utvecklingen låg en ambition att utveckla trafiken. Det fanns dock stora låsningar eftersom trafikföretagen fortfarande hade sina ensamrätter. Avregleringen i 1989 års lagstiftning blev nästa steg i utvecklingen. Då låg fokus på effektivisering. Det handlade om kostnadsreduktioner på 20 procent i branschen, vilket gav möjlighet att fortsätta att utveckla trafiken och öka resandet. Men de senaste tio åren har det stagnerat, vilket alla känner till. Sedan mitten av 90-talet har det pågått en diskussion om förändrade roller. Många insåg nämligen att vi hade kommit till vägs ände med den modell som vi dittills hade jobbat med. Samtidigt som vi hade stagnationen blev kollektivtrafiken allt viktigare för uthållig tillväxt och hållbar utveckling. Hur ska man se på detta? Vilka mål och drivkrafter har vi för kollektivtrafiken när det gäller att satsa samhällets resurser? Om man ser sig om i världen inser man att det finns en mängd faktorer, men de är olika beroende på var man befinner sig. I de stora städerna, *megacities*, är det miljö- och trängselfrågorna som är de avgörande. Om vi ser på utvecklingsländerna utanför storstadsområdena är det i den sociala dimensionen, i den ekonomiska utvecklingen, som kollektivtrafiken har betydelse. Om vi ser på Västeuropa ligger fokus på miljö, på trängsel i de stora städerna och på attraktiva städer. Inte minst ser vi det i Frankrike och Spanien, där man gör stora satsningar på utbyggnad av spårvägsnät för att kanske få den attraktiva staden.

I Sverige har vi i dag fokus på miljö och regional utveckling. Vidgade arbetsmarknader har vi talat om i många år. Vi har en del trängsel på några ställen, men i ett internationellt perspektiv har vi ingen trängsel. Det finns någonting som är gemensamt, oberoende av var man befinner sig,

nämligen att kollektivtrafiken är ett medel för att nå en långsiktigt hållbar utveckling. Det förutsätter ett trafikutbud som är större än vad som är företagsekonomiskt möjligt. Detta är någonting generellt, oberoende av var i världen vi är. Samhället måste gripa in för att stärka den utveckling som man vill ha. Det andra gemensamma är samordning. Kollektivtrafiken är en del i en helhet. Den är ett medel när vi utvecklar staden och regionen. Den är en del i markanvändning, stadsplanering, infrastrukturinvesteringar etcetera – ett medel att nå övergripande samhällsmål. Vi har ibland haft en tendens att titta på kollektivtrafiken nästan som ett eget mål. När vi ser på kollektivtrafiken måste vi inse att kollektivtrafik inte är *en* sak. Jag brukar använda följande fyra grupperingar:

Vi har det obligatoriska åtagandet att samhället ska se till att barnen kommer till skolan. Om vi gör det mer attraktivt innebär det inte att det blir fler elever. Vi ska ha en grundläggande servicenivå som inte har med ekonomi alls att göra. Det är alltså ett politiskt beslut att vi ska erbjuda denna service. Sedan har vi det som har en samhällsekonomisk utgångspunkt, där man måste göra en avvägning mellan samhällsinsats och nytta. Slutligen har vi det som kan drivas företagsekonomiskt.

De två första är enbart effektiva lösningar. Där kan vi inte lägga in kostnadstäckningseffekter. I den tredje måste samhällsnyttan vara styrande och i den fjärde maximal vinst. Hur ser det ut i dag? Det är väldigt olika förutsättningar i olika delar av landet, och den kommersiellt lönsamma trafiken är sannolikt mycket begränsad. Jag har gjort en bedömning att i stadstrafik är en ganska stor del fortfarande det obligatoriska åtagandet. I Göteborgsområdet är 30 procent av resorna skolresor, det vill säga 30 procent av resurserna i kollektivtrafiken låses av det obligatoriska åtagandet. I landsbygdstrafiken är det mycket mer, och det finns delar i landet där den obligatoriska delen är 70–80 procent och endast en mycket liten del kan drivas kommersiellt. När man ser på hur dessa situationer ska mötas, när situationerna är så olika i de olika delarna, kan man se på det på flera sätt. Man kan se kollektivtrafiken som ett sammanhållet nät inom ett område; vi ska erbjuda resenären ett system. Då måste man ha ett samordnat agerande, integrerade trafiklösningar och en långsiktigt stabil struktur. Detta är en del i människors vardag. Man bosätter sig och väljer arbete utifrån en helhet. Om vi i stället ser kollektivtrafiken utifrån perspektivet enskilda linjer som planeras och drivs fristående, det vill säga att resenären erbjuds en linje, baseras kollektivtrafiken på ett agerande och på beslut av enskilda trafikföretag. Vilken syn man har på kollektivtrafiken är alltså väldigt avgörande.

Det andra är att om samhället ska ta ansvar för kollektivtrafiken och företagen komplettera med den lönsamma trafiken måste regleringen utgå från ett samhällsperspektiv. Om vi i stället väljer att säga att trafikföretagen ska ha ansvaret för kollektivtrafiken, och samhället komplettera med ur ett samhällsperspektiv nödvändig trafik, då utgår regleringen från ett företagsperspektiv. Därför menar jag att kompletterande trafik måste vara

den mindre delen. Det går inte att ha majoriteten som en kompletterande trafik. Detta ger olika förutsättningar i olika delar av trafiksystemet. Vad är viktigt för att nå framgång? I en utredning för den skotska regeringen 2003 gjorde man en sammanställning av tolv europeiska städer. Man rangordnade vad som var viktigast för att lyckas med kollektivtrafiken. Högst i rangordningen kom integrerade biljettsystem. Därefter kom investeringar i infrastruktur, alltså bra förutsättningar för kollektivtrafiken. På tredje plats kom ansvarig regional myndighet, det vill säga att detta måste hållas ihop i ett regionalt perspektiv. På fjärde plats kom konkurrensutsatt upphandling, nämligen köp av trafik tjänster i konkurrens. Och på femte plats kom samordning med markanvändning. Vi kanske ska lära oss lite grann av vad detta innebär när vi ser på hur vi utvecklar kollektivtrafiken. Vi kan se på kollektivtrafiken utifrån två dimensioner, dels som integrerade nät eller enskilda linjer, dels i form av avtal i trafikåtagandena eller fritt marknadstillträde, ytterligheterna således. I Västeuropa har vi i dag integrerade nät och avtal i trafikåtagandena. Det har lett till att vi har kollektivtrafiksystem framför allt i våra stora städer.

Många utvecklingsländer har i dag hamnat i en situation med avreglering och enskilda linjer, fritt marknadstillträde. Man brottas med en fragmenterad kollektivtrafik och splittrad konkurrens på marknaden – att komma först till hållplatsen – vilket många av er säkert har sett när ni varit ute och rest. Vi kan konstatera att man ingenstans lyckats åstadkomma ett integrerat nät i en situation med fritt marknadstillträde. Man kan se detta utifrån den situation vi hade på 70-talet med monopol, ensamrätten. Så var det i Sverige, och så var det runt om i världen. Man kan också se det utifrån dimensionen konkurrens om kontrakt eller konkurrens på marknaden, fritt marknadstillträde. På 80-talet gjordes en avreglering världen över, i utvecklingsländerna och i England. Vad ledde det till? Jo, till splittring, sämre utbud för resenärer, minskat resande. Man försökte på många håll att utveckla detta under förutsättningen konkurrens på marknaden och inte integrerade nät, men det misslyckades. Man försökte alltså ge sig in i ett omöjligt område. Trenden i dag är att man går tillbaka, återreglerar, hittar lösningar där man utgår från konkurrens om kontrakt – inte kontrakt enligt den svenska bruttovarianten utan kontrakt där företagen fortfarande har stort ansvar och inflytande. I Europa har vi i dag samma trend, vill jag påstå.

I Sverige hade vi på 70-talet våra kommunala stadstrafikföretag, och de hade ensamrätt. Vi genomförde trafikhuvudmannareformen, konkurrens om kontrakt, och i dag är frågan: Ska vi ge oss in i rutan om enskilda linjer och konkurrens på marknaden eller ska vi utveckla den nuvarande modellen, konkurrens om kontrakt? Det är egentligen där skiljelinjen i diskussionen går. Varför är det då inte möjligt att ha en kombination med fritt marknadstillträde i ett system? Det beror på att samhällets mål och trafikföretagens mål är vitt skilda. Samhällets mål är maximal samhällsnytta, trafikföretagens maximal vinst. Det är fråga om olika agerande, och det

måste vi acceptera. Så ser det ut. Därför måste samhället gå in och på något sätt styra detta, hitta ett regelverk, ett kontrakt, som gör att man får balans mellan dessa två krafter.

I dag bestämmer trafikhuvudmännen i stort sett allt – linjenätet, trafikutbudet, ned till minsta skruv och mutter. Trafikföretagen har hamnat i en situation där de nästan är bemanningsföretag. Därtill har vi en alltför svag koppling till den övriga samhällsplaneringen. Jag menar att vi måste hitta en annan balans där samhället fokuserar på de strategiska frågorna, har mer målstyrning, mer integrering med samhällsplaneringen i övrigt. Trafikföretagen måste få större ansvar och mer inflytande att påverka affären och mötet med resenären. Det gäller således att hitta rätt balans mellan samhället och trafikföretagen. Det handlar om inflytande och ansvar. Före huvudmannareformen hade vi en situation med ensamrätt för trafikföretagen. Sedan började det gå dåligt. De fick subventioner, det vill säga samhället tog ansvaret. Det har hela tiden varit en fråga om balans mellan inflytande och ansvar. Vi måste hitta den. Om vi ska se på målet att öka kollektivtrafikresandet drar jag några slutsatser av detta. För det första måste vi ha ett integrerat system med samordnad trafik, information, biljetter. Resenären måste få detta; det måste vara ett samlat ansvar för kollektivtrafiksystemet. Om vi ska klara ett ökat utbud och få en attraktivare kollektivtrafik måste vi ha både ett ökat samhällsåtagande och större affärs-mässighet. Vi måste få en starkare koppling till den övriga samhällsplaneringen. Kollektivtrafiken måste vara en del i helheten. Det betyder att vi måste hitta former för att utveckla den lokala och regionala samverkan.

Sist men inte minst måste vi hos alla parter ha drivkrafter som leder mot målen. Det innebär att vi måste ha nya kontraktsformer. Vi måste ha ett ökat ansvar hos trafikföretagen. Myndigheterna eller samhället måste alltså dra sig tillbaka lite grann, kanske ägna sig mer åt målstyrning, och trafikföretagen måste gå in och ta ett större ansvar för affärsutvecklingen. Det är den stora utmaningen i dag. Sammanfattningsvis kan man säga att det inte finns en modell som passar överallt. Det måste till lokala och regionala lösningar, men inom ett sammanhållet system. Vi kan inte göra likadant i Stockholm som i Norrbotten. Det måste till samordning och integration, en helhetssyn. Vi måste få till en bättre regional samverkan. Kollektivtrafiken är ett medel för att nå ett samhällsmål. Det måste vara ett samhällsansvar. Och vi måste arbeta inom området konkurrens om marknaden.

Slutligen måste vi få balans mellan myndighet och trafikföretag. Båda måste ha drivkrafter. Vi måste alltså utveckla nya kontraktsmodeller, kanske mer i form av partnerskapslösningar, samverkan mellan trafikföretag och myndigheter.

Ordföranden: Därmed har vi lite tid över för frågor från ledamöterna.

Pia Nilsson (s): Fru ordförande! Många vill att kollektivtrafiken ska öka. Det vill även Ulf Lundin. Han säger att utgångspunkten bland annat är att fler ska resa kollektivt. Det ska vara attraktivt, vi ska ha ökad kundmakt,

stor pålitlighet, enkelhet och lite annat. Det stämmer väl överens med de direktiv som finns för den utredning som Ulf Lundin nu har slutfört. WSP Analys & Strategi har analyserat de förslag Ulf Lundin lagt fram och kommit fram till att biljettpiserna för den som reser i princip kommer att fördubblas och att resandet kommer att minska med nästan 30 procent, vilket i sin tur leder till ett mindre trafikutbud. I stället för att kollektivtrafiken ska öka pekar det mesta alltså på att den kommer att minska. Det går stick i stäv med det utredningsdirektiv som förelåg utredningen och den vilja som flera av oss riksdagsledamöter har, nämligen att öka kollektivtrafiken. Att avreglera är en återvändsgränd ur ett resenärsperspektiv. Hur ser Ulf Lundin på det?

Ulf Lundin, utredare: Till att börja med tolkar jag inte WSP:s rapport på det sätt som Pia Nilsson gör. Det är ett räkneexempel och handlar om att se vilka potentialer som finns om marknaden öppnas, att ta reda på hur stor del som skulle kunna vara kommersiell. Det finns en metodmässig svårighet i detta eftersom vi inte vet hur en sådan marknad agerar, och ingen vet hur företagsamheten och utvecklandet av nya reseprodukter kommer att se ut. Tyvärr är den beräknad i en statisk modell där vi sammantaget har gjort bedömningen att det kommer att ge effektivitetsvinster, och det kommer naturligtvis att innebära prisjusteringar om vi låter prissättningen vara fri. Det finns fortfarande möjlighet för det allmänna att subventionera kollektivtrafiken. Det har vi inte tagit bort i vårt förslag. Det får bara göras på ett annat sätt. Man får alltså bestämma sig för på vilken nivå man vill att priset ska slå igenom, och det behöver således inte bli i den utsträckning som räkneexemplet visar.

Malin Löfsjögård (m): Tack så mycket för föredragningarna! Att vi måste göra något när det gäller kollektivtrafiken och öka åkandet är väl de flesta överens om, ifall vi ska klara transportsektorns klimatutmaningar i framtiden. Det finns många frågor att ställa. Vi har olika förutsättningar att bedriva kollektivtrafik beroende på var i landet vi befinner oss. Jag tänkte komma in på detta med konkurrensutsättningen och hur vi bör hantera konkurrensen mellan den samhällsstödda trafiken och den privata trafiken utifrån att vi har dessa olika förutsättningar. Jag tycker att det vore olyckligt om de olika förutsättningarna hindrade oss från att prata om konkurrens, incitament och utveckling. Jag riktar frågan till både Ulf Lundin och Charlotte Wäreborn Schultz.

Ulf Lundin, utredare: Sverige har olika förutsättningar att bedriva kollektivtrafik. Det gäller naturligtvis både tätortstrafik och landsortstrafik. Mitt förslag innebär att det finns en kraftfull regional myndighet som kan ingripa på marknaden. Man kan utnyttja konkurrensen om resenären där det finns möjlighet, och där det inte finns möjlighet kan samhället gripa in och via en bra kontraktsform arrangera trafiken så att det ändå finns rätt drivkrafter på marknaden. På det sättet anser jag att man kan utnyttja kund-

makt, resenärens möjlighet att välja där sådana möjligheter finns, och man kan också påverka och reagera på den trafik som bedrivs upphandlad men med rätt drivkrafter i kontraktet.

Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik: Jag håller med om det som sades om olika situationer i landet, att det finns väldigt olika förutsättningar. Sverige är ett glesbefolkat land med några storstadsområden. Det gör att våra lösningar blir extra komplicerade, om man säger så. Vårt förslag bygger, precis som Ulf Lundins förslag, på att det finns en strategisk beställarroll på regional nivå som ska fånga upp de regionala och lokala skillnaderna och beskriva hur trafiken ska se ut, hur den ska komma att utvecklas och så vidare. Utifrån de regionala planerna för hållbart resande är det tänkt att man sedan, efter att ha undersökt hur marknaden ser ut, ska komma fram till vilka olika typer av avtalsformer man behöver ha. Här har vi konstaterat att det råder avtalsfrihet i landet, det vill säga vi vill inte reglera hur avtalen ska se ut. Däremot arbetar vi intensivt med att ta fram avtalsrekommendationer som kommer att ge ett ökat incitament för ökat resande och så vidare. Det finns både koncessionsavtal och resandeincitamentsavtal med olika hög grad av resandeincitament. Sedan menar vi att när man gjort en upphandling enligt de olika lagstiftningarna ska det i nästa steg vara möjligt att fritt konkurrera med det företag som har fått anbudet. Där kan det naturligtvis också se olika ut. Jag skulle tro att detta framför allt rör den interregionala busstrafiken. Vi talar ju om att vi tar bort invändningsrätten, och det ligger också med i vårt förslag. Det innebär att det i glesbefolkade områden kanske blir mindre konkurrens, medan det i mer tätbefolkade områden blir mer konkurrens. Det viktiga är dock att vi i ett första steg tar ansvar för helheten och i nästa steg gör det möjligt för bussföretag och andra kollektivtrafikföretag att fritt utveckla sina produkter.

Sven Bergström (c): Tack för intressanta föredrag! Det finns säkert anledning för oss på politikersidan att utöva självkritik på det här området. Precis som Stenerik säger har kollektivtrafiken under den senaste tioårsperioden stagnerat och på sina håll delvis gått tillbaka. Därför är det glädjande och bra att både bransch, utredare och politiker från alla möjliga håll nu inser att det är dags att gå till handling för att på allvar öka kollektivtrafiken. Charlotte var i sin inledning lite kritisk mot Ulf och utredningen. Det kunde vara intressant att komplettera bilden genom att få höra Ulfs synpunkter på branschens samlade förslag till en ny affärsmodell för att fördubbla kollektivtrafiken. Ser du några brister i deras förslag, eller är det bra på alla punkter? Låt mig även ställa en liten fråga till Charlotte. Något som vi alla vill är att snabbt öka kollektivtrafiken. En del säger att vi måste satsa på spårtrafik och på spektakulära och dyrbara lösningar, men min bild är att om vi snabbt ska få resultat är det busstrafiken, som kan köra på befintliga gator och vägar, som är den stora potentialen. Den utgör redan 60–70 procent av kollektivtrafiken om man ser det över hela

landet. I Stockholm är det dock mest spårbunden trafik. Delar Charlotte min bild att vi måste få fart på busstrafiken för att snabbt få effekt av en ökad kollektivtrafik?

Ulf Lundin, utredare: När det gäller Svensk kollektivtrafiks förslag kan man säga att det första jag riktar kritik mot är det som jag kallar trafikförklaring. Det gäller kanske inte innehållet i själva trafikförklaringen så mycket som tidsperioden. Jag vill förtydliga mig och säga att jag ser trafikförklaringen som en rullande ettårsomprövning av den strategi man har. Egentligen tror jag inte att det är någon stor skillnad mot att man fastställer den för fyra år och omprövar varje år. Nästa steg, och det är väl där jag är kritisk till Svensk kollektivtrafik, är hur vi ska få ingripa på marknaden. Är det så att det offentliga ska göra det först och sedan ska det privata få komma in med företagsamhet och entreprenörskap och ta risker på en marknad som redan är åtgärdad med subventioner? Eller ska man göra som jag har föreslagit, att vi först genom en trafikförklaring undersöker vad marknaden kan bära och sedan ingriper på den marknaden? Då ska själva ingripandet förhålla sig till de mål man har satt upp i trafikförklaringen. Om vi inte gör som jag säger kommer vi inte att få den utvecklingskraft genom entreprenörskap och ny produktutveckling som egentligen är syftet med lagförslaget och det uppdrag som jag har haft. Jag tror inte att man får tillräckligt mycket utveckling med Svensk kollektivtrafiks förslag. Däremot kanske man får stabilitet.

Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik: På frågan om busstrafiken är viktigast vill jag svara att vi i vårt utvecklingsarbete har samverkat med alla företrädare för alla fordonsslag. För oss är det viktigast att se till resenärernas behov av att få hela resan att fungera. Där ingår även den egna privata bilen, att ta bilen till bussen, bussen till tåget och så vidare. Sedan är det precis som Sven säger att busstrafiken står för lejonparten av trafiken. Självklart är den trafikformen väldigt viktig att utveckla. Jag skulle dock inte ensidigt vilja säga så, utan det handlar om att utveckla trafiken så att den blir anpassad efter människors behov. Det handlar om att koppla sig samman med taxiföretag och bilpoolsföretag. Det handlar också om att säkerställa att våra bytespunkter mellan buss och tåg och liknande fungerar bra. Hela systemet är alltså mycket viktigt. Apropå den fråga som Sven ställde till Ulf skulle jag vilja hänvisa till en person som jag har med mig, nämligen Ingvar Sander, som hjälpt oss att översätta vårt förslag till lagparagrafer. Kanske han kunde kommentera lite grann just vad som kommer först och vad som kommer sedan för att säkerställa både en stor grad av utveckling och en stor grad av sammanhållet system.

Ingvar Sander, Svensk kollektivtrafik: Det vi tryckt på i affärsmodellen är att det med möjligheten att bedriva kommersiell trafik på en öppen marknad också måste följa skyldigheten att göra det långsiktigt. Där skiljer sig affärsmodellen kraftigt från Lundins förslag, eftersom man där kan tillträda och frånträda marknaden med kort varsel. Det skapar inte stabilitet

och inte heller långsiktighet och överblickbarhet för resenärerna, och det är resenärernas perspektiv som måste vara utgångspunkten. Dessutom finns det trafik som aldrig kommer att vara möjlig att bedriva på kommersiell basis. Den måste handlas upp i konkurrens eller bedrivas i egen regi. Om den trafiken ska samverka med den kommersiella trafiken måste det finnas en stabilitet och en långsiktighet i den kommersiella trafiken. Den samhällsfinansierade trafiken kan inte få hänga i luften eller bli alldeles självständig, helt för sig själv utan att samverka med de medel som den kommersiella trafiken kan bedriva.

Nina Larsson (fp): Det är spännande tider, får man lov att säga, när det gäller kollektivtrafiken, och det är oerhört givande att få vara delaktig i detta. Jag tror att vi genom alla remisser som kommit in kommer att hitta fram till ett mycket väl grundat förslag framöver. Jag har två konkreta frågor. Den första gäller det samordnade biljett- och informationssystemet som alla efterfrågar. Jag undrar om ni – jag vänder mig till samtliga tre föredragshållare – lite grann kan redogöra för hur ni ser på statens roll, om staten bör reglera detta, och i så fall varför eller varför inte. Jag undrar alltså om ni kunde beröra båda aspekterna. Den andra frågan gäller Rikstrafikens uppdrag och hur ni ser på att kanske lägga över det på en regional nivå nu när vi ser starkare regioner växa fram, samt huruvida eventuella lokala och regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller vilken form det nu blir, i stället kan ta det ansvaret och samverka.

Ulf Lundin, utredare: När det gäller biljettsystem finns det i lagförslaget krav på att man ska ansluta sig till informationssystem, alltså obligatoriska krav för alla på marknaden. Man ska kunna få information om resan och kunna köpa biljett som gäller genom flera operatörers led. För att detta ska fungera krävs det driftskompatibilitet i de elektroniska systemen, kan man säga. Då talar jag om att det ska vara möjligt att köpa en resa hela vägen. Sedan kan det finnas olika principer för biljettprissättning på dessa sträckor. Det ska alltså finnas ett system där man kan cleara så att den som utfört tjänsten också får betalt för den och den som har köpt biljetten av någon annan. Så måste systemet hänga ihop. Statens roll är, som jag ser det, att övervaka och ingripa om det behövs. I första hand kan branschen lösa detta själv, men när det kommer till vissa tekniska frågor och normeringsfrågor kan staten behöva ingripa. I mitt förslag har jag föreslagit att det ska finnas en nationell myndighet med föreskriftsrätt som kan sätta standarderna. Dessutom utvecklas sådana biljettkravsstandarder även internationellt, på EU-nivå i synnerhet på järnvägssidan. När det gäller Rikstrafikens uppdrag finns i mitt förslag inga skarpa länsgränser för tillträde till marknaden. Det finns alltså inga sådana begränsningar. Det är de lokala och regionala myndigheterna som här har möjlighet att ingripa på marknaden. Rikstrafiken bedriver en stor del av sin verksamhet som samverkansavtal med trafikhuvudmän. Det kan med fördel överlåtas till den

myndighet som ansvarar för att ingripa på marknaden att göra detta. Rikstrafikens uppdrag handlar som jag ser det om Gotlandstrafiken och flygtrafiken till Norrland, som man kan ta sig ytterligare en fundering på.

Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik: Jag ska svara härnäst, när det gäller informations, betalnings- och bokningssystem. Jag svarar på samma sätt som Ulf, nämligen att det här är en utpräglad branschfråga. Sedan vet vi att det är en fråga som är väldigt komplicerad och att det ibland kan vara så att omvärldens förändringar springer fortare än vi kan leverera resultat. Men det är min bestämda uppfattning att detta är branschens fråga. Staten ska naturligtvis vara påläst och ha intresse av det och så vidare. Men vi ser inte framför oss någon nationell myndighet som lägger sig i det och inte heller någon föreskrivningsrätt, utan detta ska vara branschens ansvar.

Jag vill också poängtera att vi just nu befinner oss i en situation där vi behöver glutta på vad andra branscher gör när det gäller betalsystem och förstå och acceptera att det finns andra branscher som kanske är bättre än vi på detta, som är proffs på att hantera betalströmmar. Det betyder att vi för en dialog med bank- och finansbranschen för att se om vi skulle kunna "benchmarka" med andra branscher och få någon annan att hjälpa oss att lösa våra problem. Det är alltså branschens fråga, inte statens. Staten ska betrakta detta och se fram emot att vi löser detta själva.

När det gäller Rikstrafikens roll delar jag också Ulfs synpunkt, nämligen att det i vår värld är förstörade arbetsmarknadsregioner som utgör grunden för vårt förslag, som motsvarar resenärernas behov. De är större än dagens länsgränser. Det betyder att gränssytor finns mellan färre regioner. Det kommer att underlätta för de regionala myndigheterna att ta ökat ansvar. Samtidigt är det naturligtvis viktigt att man ser över finansieringen. Man får både ansvaret för och finansieringen av de här frågorna.

Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM-Konsult AB: Jag har en liten kommentar om biljettsystem, som är en svår och komplicerad fråga. Det är en långdragen diskussion. Som Charlotte säger är det ett branschansvar, men det är egentligen alla trafikhuvudmäns enskilda ansvar. Svårigheten har varit att se det enskilda intresset mot helhetsansvaret. När det gäller att klara detta har vi, vill jag påstå, brustit lite grann i Sverige. Vi kan titta runt om i våra nordiska länder. I Danmark har man hittat ett nationellt system där man inom Amtsrådsforeningens ram gått in i ett sådant samarbete. I Norge har Samferdselsdepartementet gått in och agerat ihop med Vegvesendet för att få ihop ett biljettsystem. Det behövs, tror jag, någon form av påtryckning, så att man enas om någonting och ansvaret för helheten tar över det enskilda intresset.

Annelie Enochson (kd): Tack för intressanta föredrag! Jag skulle vilja ta fasta på en punkt som Stenerik pratade om, det här med samordning med övrig samhällsplanering. I förslaget står det ganska mycket om PBL, om att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska komma in som en aktör

när man gör detaljplaner, översiktsplaner och så vidare. Det tycker jag är väldigt bra. Det stämmer helt med våra tankar i alliansen om transportövergripande synsätt. Då bör man även ha ett samhällsplaneringsövergripande synsätt. Det förekommer ett antal utredningar nu som går i den riktningen. Jag tror att det kommer att bli väldigt spännande. Där ligger man helt rätt. En del av de frågor jag hade tänkt ta har mina kolleger i alliansen redan tagit upp, så jag tänkte ta en fråga som Västtrafik, som sitter här i salen, har ställt till mig. I utredningen står det att trafikhuvudmännen, till exempel vår Västtrafik, inte kan vara aktiebolag. Jag vill fråga Ulf: Varför kan de inte vara det framöver?

Ulf Lundin: Jag ser inte framför mig att man som myndighet ska driva någon som helst trafikverksamhet i egen regi. Men det anser jag att det är fråga om när det gäller Västtrafik. Det som Region Västra Götaland ska göra är att hantera de strategiska frågorna om vilken målsättning man ska ha för trafiken och sedan ingripa på den marknaden på det förfaringsätt som jag har redovisat här i dag och följa den processen. Det innebär att man inte har någon egen trafik i Västtrafiks namn, utan har ett antal aktörer som bedriver kollektivtrafik i Västra Götaland i eget namn.

Peter Pedersen (v): Jag tänkte ställa min fråga till enbart Ulf Lundin, så att vi hinner med hela frågestunden. Om man ser transportsektorn som ett problembarn när det gäller hur vi ska klara av klimatmålen kan en del av lösningen vara att vi får en ökad andel kollektivt resande av det totala resandet. Då är frågan: På vilket sätt bidrar en avreglering i sig till att detta uppstår? Det hade varit mer intressant om utredningsdirektiven hade gått ut på att vi har en problembild och du hade fått ett mer öppet mandat att redovisa alternativa lösningar för ett ökat kollektivt resande.

Har jag rätt om jag påstår att du från början var väldigt bunden av att redovisa hur avregleringen av kollektivtrafiken ska gå till? Då blir det precis som Stenerik förut sade. I stället för att se kollektivtrafiken som ett mål i sig ska man se det som ett medel för att uppnå andra mål. Avregleringen kan man väl säga blir ett mål i sig med den uppläggning som direktivet hade. Kan det vara en korrekt beskrivning? Hur ser du på det?

Ulf Lundin, utredare: Det uppdrag som jag hade var grundat på tidigare utredningar som har gjort precis den typ av analyser som du efterfrågar. Jag uppfattar att kollektivtrafikutredningarna under tidigt 2000-tal och framåt tillsammans har visat på brister i dagens system, varav en brist är att resenärens inflytande är för litet och inte sätts i centrum och att det är bristande drivkrafter i de avtal som finns på marknaden. Det tror jag är bakgrunden till att jag har fått ett väldigt tydligt direktiv om vad jag ska analysera. Man var alltså inte intresserad av en ny utredning som analyserar problembilden, utan nu ville man hitta lösningarna. En del av lösningen för en större marknadsandel för kollektivtrafiken är relevanta reseprodukter för dem som inte åker kollektivt i dag utan väljer andra alter-

nativ. Det gäller att komma dithän att de väljer kollektivtrafiken. Då är det inte priset som är frågan, utan produktens innehåll: linjesträckning, kvalitet etcetera.

Karin Svensson Smith (mp): Klimatmötet i Köpenhamn börjar om mindre än en månad. I Sverige står transporterna för 40 procent av klimatpåverkan. Vägverket och flera andra svarar att max en femtedel av det som måste göras på transportområdet går att ordna genom att man byter bränsle. Resten måste ske genom att man använder mindre energi. Vi sitter här i dag och har en utfrågning om kollektivtrafiken. Det är det smartaste systemet för att använda mindre energi för persontransporter. När vi då ska klara det får vi se hur andra länder gör. Hur ser det ut i andra länder? Vilka åtgärder leder till att man ökar eller minskar kollektivtrafikens andel av persontransporterna? I Lundins utredning framhåller han Storbritannien och Nya Zeeland som goda exempel och förebilder för Sverige när Sverige ska avreglera kollektivtrafiken. Men när man ser på hur de här exemplen beskrivs av Lundin själv kan man läsa följande om privatiseringen i Storbritannien: ”De negativa effekterna är att antalet resenärer minskade, biljettpriserna ökade och samordningen minskade.” Därför har jag en fråga till Stenerik Ringqvist, som mer beskrev ett historiskt och globalt perspektiv. Vad är bra och dåligt om man vill att kollektivtrafiken ska öka? Finns det något exempel i världen där avreglerad kollektivtrafik har lett till att andelen kollektivtrafik ökat?

Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM-Konsult AB: Svaret är enkelt: Nej.

Ordföranden: Vi har sagt att vi ska bryta tio över tio för kaffepaus. Det är om två minuter, så vi släpper inte in fler frågor. Vi tackar dem som så långt har deltagit, både från panelen och med frågeställningar. Vi återsamlas halv elva igen och fortsätter med fler intressanta föredrag.

Ordföranden: Vi återsamlas efter en liten kaffepaus och fortsätter med intressanta diskussioner och duktiga föreläsare. Jag säger välkommen till Margareta Friman som är universitetslektor i Karlstad och som ska tala om resenärsperspektivet. Du är varmt välkommen, och ordet är ditt.

Margareta Friman, Karlstad universitet: Jag kommer från Karlstads universitet. Där är jag föreståndare för ett forskningscentrum inom detta område som kallas för Samot. Det står för en service- och marknadsorienterad kollektivtrafik. Jag kommer nu att säga något om hur man mäter en upplevelse. Det är för att jag vill göra er uppmärksamma på skillnaden mellan det objektiva utbudet och kundens subjektiva upplevelse. I min forskning har jag gått igenom en hel del internationella studier som genomförts i syfte att kartlägga vad en attraktiv kollektivtrafik är. Jag kommer att visa vad de som reser med kollektivtrafiken verkligen anser är en attraktiv kollektivtrafik. Ett vanligt skäl till varför inte bilister byter färdmedel är att de uppfattar kollektivtrafiken som oattraktiv. Jag kommer också att säga någonting om vad bilister menar när de talar om attraktiv respektive oattrak-

tiv kollektivtrafik. Till slut tänkte jag avsluta med att reflektera lite kring frågan om det räcker med en attraktiv kollektivtrafik för ett fördubblat resande.

Kvalitet handlar om måluppfyllnad. Men tvärtemot en objektiv kvalitet handlar den upplevda subjektiva kvaliteten om kundernas upplevelse. Det är därför många menar att den är mycket svårare att definiera och att mäta. Vanligt är att man gör en indelning i hårda respektive mjuka egenskaper, där de hårda står för det kvantifierbara som är lätt att mäta, till exempel tiden, medan det mjuka står för det som är lite svårare att mäta. Det gäller allt från förarnas beteende till den upplevda komforten inne i fordonen. I vanliga fall mäts resenärens upplevelse av kollektivtrafiken utifrån ett antal olika egenskaper, både mjuka och hårda. Bra exempel på detta är Svensk kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer eller för den delen den europeiska BEST-databasen. Redan på 90-talet konstaterade många forskare att det finns en brist; standardiserade definitioner av de egenskaper som beskriver en attraktiv kollektivtrafik. Ett skäl till det var – och enligt min uppfattning kanske fortfarande är – att mätningarna ofta involverar *lite* diskussion med forskare. Mätningarna genomfördes då och görs fortfarande av branschorgan, konsulter och enskilda operatörer. Det leder till att mätningarna inte har någon teoretisk grund. Flera av mätprojekten omfattar egenskaper som definieras utifrån operatörens verksamhet snarare än utifrån kundens upplevelse. Om man tittar ut i det internationella forskningssamfundet finns det en hel del vetenskapliga studier som har genomförts i syfte att visa vad en attraktiv kollektivtrafik är ur ett resenärsperspektiv. Jag tänkte sammanfatta några av dem. En del av studierna fokuserar hela kollektivtrafiksystemet i allmänhet medan andra tittar på en viss typ av färdmedel. Om vi nu erbjuder ett stort eller för den delen excellent utbud, återspeglas det då i våra kund- och tillfredsställelsemätningar?

Vi har i ett projekt vid Karlstads universitet studerat sambandet mellan det objektiva utbudet, till exempel antalet fordonskilometer eller hastigheter, och hur nöjda resenärer är i sex stora europeiska städer. Vi har kommit till slutsatsen att det finns få samband mellan vad som objektivt erbjuds och hur nöjda resenärerna är med tjänsten. Hur ska man tolka ett sådant resultat? En slutsats är att det är väldigt svårt att få ett utbud att matcha resenärens behov. Kollektivtrafik erbjuds, men kanske inte på de tider eller de platser som resenären behöver. Bristen på samband mellan den objektiva och den subjektiva kvalitetsupplevelsen indikerar också att den subjektiva upplevelsen inte enbart eller kanske inte ens primärt baseras på det faktiska utbudet i kollektivtrafiken. Mer kollektivtrafik leder automatiskt inte till fler tillfredsställda resenärer. Det resultatet är helt i linje med tjänsteforskning som beskriver en upplevd kvalitet som en funktion av vad kunden får men framför allt hur han eller hon får det. Vår slutsats är att det objektiva utbudet har en viss påverkan på individens upplevelse men att det enbart är delvis ansvarigt för hur attraktivt resenären upplever systemet. Vad tycker då resenärerna?

Om man tittar på studier som har genomförts i USA, Europa och Australien får man fram ett antal viktiga faktorer. En väldigt viktig faktor är förstås tiden. Hög turtäthet, kort restid och kort väntetid, allt detta signalerar ett attraktivt system. Men systemet ska också vara pålitligt. Man ska kunna lita på att bussen kommer och att den avgår i tid eller att den över huvud taget kommer på utsatt tid. Det är helt klart viktigt och attraktivt att ha nära till hållplatsen. Avståndet bör inte vara för långt vare sig vid start- eller ändhållplats. Fordonen och hållplatsens utformning har betydelse. En attraktiv kollektivtrafik utmärks av en hög komfort, det vill säga att det är rent och att det är sittplatser inuti fordonen, och av att man känner sig säker.

Föraren har en viktig roll för resenärens upplevelse. En förare ska besitta en hög kompetens, vara engagerad och praktisera en behaglig körstil. Information ska tillhandahållas om systemet. Men den informationen ska inte bara vara användbar. Den ska också vara användarvänlig.

Sedan har vi detta med priset. En del av resenärens kvalitetsvärdering handlar förstås om priset för att åka kollektivt. Men tyvärr är resenärerna väldigt känsliga för hur man ställer frågan och påverkas ofta av att billig är lika med låg kvalitet. Vi vet att för användare är det ofta viktigare att minska restiden än att sänka priset. Vi vet också att en attraktiv kollektivtrafik kännetecknas av ett enhetligt och enkelt biljettsystem. När samtliga dessa faktorer fungerar väl signalerar det att resenären är viktig och att kollektivtrafiken prioriteras och ges en hög status i samhället. Ett bra exempel på ett sådant system, som vi har haft förmånen att titta lite närmare på, är kollektivtrafiken i Zürich.

Vad tycker då de som inte åker kollektivt? Det finns inte så många studier som fokuserar vanebilisters faktiska upplevelse eller erfarenhet av kollektivtrafik. I stället drar man ofta slutsatser utifrån bilisters föreställningar eller förväntningar om kollektivtrafiken. En studie från Storbritannien visade att 85 procent av de anställda vid två stora företag pendlade till jobbet med bil. Men väldigt många av dem angav att de visst skulle kunna tänka sig att åka kollektivt till jobbet om bara tjänsten förbättrades och priset sänktes. Detta är bara ett exempel på studier som pekar på behovet av en attraktiv kollektivtrafik men utan att de egentligen specificerar vad som behöver göras för att den ska bli attraktiv så att bilisten kan byta färdmedel. Andra studier från till exempel Australien visar att bilister upplever att ingenting kan göra kollektivtrafik mer attraktiv.

Priset är en sådan aspekt som ofta kommer fram i många studier när man frågar bilister vad som kan få dem att åka kollektivt. Priset ska vara lågt, säger man då. En förklaring är att man inte jämför kostnaden för en kollektivtrafikresa med den faktiska kostnaden för motsvarande bilresa. Bensin- och försäkringskostnader inkluderas oftast i den totala hushållsbudgeten. Men vi vet att priset inte är det stora hindret för att byta färdmedel.

I någon studie har långa restider angetts som ett hinder för byte av färdmedel. I en studie som vi har genomfört vid Karlstads universitet har bilister uppgivit ett ökat utbud och kortare restider som svar på den

direkta frågan: Vad kan få dig att åka mer kollektivt? Vi har också haft förmånen att följa ett testresenärsprojekt i Lund. Från det vet vi att vanebilister i allmänhet missbedömer sin framtida tillfredsställelse med kollektivtrafiken. Vi fann att när de slöt avtal och väl började åka kollektivt upplevde de sig mer tillfreds med tjänsten än vad de initialt trodde att de skulle bli när de skulle ingå i projektet. Det finns alltså vissa svårigheter att dra slutsatser om en attraktiv kollektivtrafik utifrån bilister föreställningar eller förväntningar om kollektivtrafiken.

I stället för att fråga vad som utmärker en attraktiv kollektivtrafik har man i Edinburgh ställt frågor om vad man ogillar med kollektivtrafiken. Vid Karlstads universitet har vi gjort många studier om vad man upplever som kritiskt i kollektivtrafiken. För vi samman detta får vi en lista över vad som kännetecknar en oattraktiv kollektivtrafik. En oattraktiv kollektivtrafik är besvärlig att använda. Den ger upphov till många så kallade kritiska händelser, det vill säga oönskade känsloupplevelser. Det innebär till exempel att man blir arg när föraren bromsar så abrupt att man nästan ramlar omkull när man står i bussen eller att man blir arg när bussen avgår före den utsatta avgångstiden. I en oattraktiv kollektivtrafik känner man sig inte säker och trygg utan tycker att det är otrevligt och obehagligt att till exempel vänta vid hållplatsen. Det är oattraktivt att känna att man inte har kontroll över situationen. Sedan har vi detta med priset. Ett högt pris uppfattas som oattraktivt. Att inte få bekräftelse på sin egen självbild och identitet – att jag är rik, oberoende, kan köra bil och så vidare – gör kollektivtrafiken väldigt oattraktiv för många. Att vara beroende av någon annan uppfattas av många som oattraktivt. Många menar att kollektivtrafiken är obekvämlig, och därför är den oattraktiv.

Vad vinner vi då med att utveckla en attraktiv kollektivtrafik? De egenskaper som jag talade om när det handlar om en attraktiv kollektivtrafik driver till viss del tillfredsställelsen hos användarna. Mindre av en viss egenskap gör dem mer missnöjda och mer gör dem mer nöjda. Det gäller speciellt om vi fokuserar på hur vi levererar tjänsten. I studier från andra serviceområden har man noterat sambandet mellan tillfredsställelse och ett upprepat köpbeteende, det vill säga att man får mer lojala resenärer. På samma sätt finns det också ett väl dokumenterat samband mellan tillfredsställelse och en positiv ryktesspridning, det vill säga att man berättar för sina vänner och arbetskamrater hur bra man tycker att tjänsten är. Det kan i sin tur leda till en positivare inställning till kollektivtrafiken bland allmänheten.

Att utveckla en attraktiv kollektivtrafik innebär att man höjer resenärens och för den delen också kollektivtrafikens status i samhället. Men viktiga frågor är: Vinner vi fler resenärer? Hur ser sambandet ut mellan en attraktiv kollektivtrafik och nyttillkomna resenärer? Svaret är att vi definitivt kan attrahera nya resenärer. Ett bra exempel är förstå Karlstadsbuss från Värmland, men det finns många fler. Vi vet samtidigt att en attraktiv kollektivtrafik har en begränsad effekt på vanebilister. För dem är det fortfarande

en uppoffring att välja kollektivtrafiken. För att attrahera de inbitna vanebilisterna bör, visar forskning, en attraktiv kollektivtrafik erbjudas i kombination med andra åtgärder. Jag tänkte kort säga någonting om det. Genom att påverka de psykologiska faktorerna som förväntningar, attityder och vanor vet vi att vi med hjälp av så kallade mjuka policyåtgärder kan påverka människors färdval och resbeteende. En vanlig sådan åtgärd att man använder individualiserad marknadsföring. Den går helt enkelt ut på att man informerar personer som visat ett intresse för förändring av sina resvanor.

Individualiserad marknadsföring, här förkortad indimark, har genomförts på rätt så många olika ställen. Den har inte dokumenterats i jättehög grad, men på några ställen, och de har vi tittar närmare på. I till exempel South Perth i Australien fann man att det ledde till en mer positiv inställning till kollektivtrafiken. Man såg en ökning i antalet nöjda resenärer och en minskning i antalet missnöjda resenärer. Med individualiserad marknadsföring kan man alltså påverka förväntningarna och attityderna även om utbudet i kollektivtrafiken är detsamma. Ett mer storskaligt projekt som genomfördes i Tyskland, där man kombinerade en attraktiv kollektivtrafik, det vill säga en förhöjning av kollektivtrafiken, med individualiserad marknadsföring, visade på en ökning av antalet resor per år. Resultatet visade en fördubbling av antalet resor när man gjorde den kombinationen mellan attraktiv kollektivtrafik och individualiserad marknadsföring jämfört med om man enbart tillhandahöll marknadsföringen. I städer med en låg andel kollektivtrafik var effekten ännu större.

Avslutningsvis: En attraktiv kollektivtrafik har väldigt många positiva effekter som kan få ännu större genomslag om vi kombinerar dem med andra åtgärder som till exempel individualiserad marknadsföring.

Ordföranden: Tack så mycket. Jag välkomnar fram Anna Grönlund som är förbundsdirektör för Bussbranschens Riksförbund för att tala om bussbranschen i förändring för framtiden. Varsågod, Anna.

Anna Grönlund, Bussbranschens Riksförbund: Hej, och tack för att jag har fått komma hit. Jag heter Anna Grönlund och är alltså förbundsdirektör för Bussbranschens Riksförbund.

Det är trevligt att få komma hit och möta alla er. Det är också väldigt trevligt att få stå här och vara en representant för 400 entreprenörer runt om i hela Sverige som bedriver alla typer av busstrafik. Det är expressbusstrafik, upphandlad trafik, turist- och beställningstrafik. Som tur är har jag med mig en av mina medlemmar här. Vi ska tillsammans ge er en bild av hur vi från operatörssidan ser på de förändringar som vi anser vara nödvändiga för att vi ska kunna utveckla kollektivtrafiken och uppnå framtida förändringar för fler resenärer.

Sven Bergström talade tidigare om att bussen är ryggraden i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Siffror ger honom rätt. Här i salen har jag också mina kolleger från tåg och taxi och de andra transportslagen. Jag talar kanske här i dag i egenskap av företrädare för det största transportsla-

get. Samtidigt har vi ett gott och genuint samarbete. Tillsammans utgör vi ett alternativ till bilen, som Charlotte Wäreborn Schultz så riktigt påpekade. Bara för att ni ska få en bild kan jag berätta att det i dag finns 12 500 bussar i yrkesmässig trafik. Vi sysselsätter knappt 23 000 personer, och vi kan sysselsätta fler. Vi behöver rekrytera fler förare till branschen. Därför är ett annat utredningsarbete som riksdagen har på sitt bord om sänkt förarålder viktigt för oss.

Vi har talat om transportsektorns miljöpåverkan. Inte nog med att vi ska få fler att resa kollektivt för att förbättra de siffrorna, kollektivtrafiken är redan i sig mycket bättre för miljön än många andra transporter. I dag drivs till exempel tio procent av bussarna med förnybar energi. Det gör oss nästan bäst i Europa. En buss där man kan sitta 50 personer jämfört med en och en eller maximalt fyra i en bil, drar bara tre liter milen och tar i snitt 50 passagerare. Det är siffror som talar ännu mer för en ökad kollektivtrafik. Vi står kvar vid hållplatsen i den utveckling som nu pågår i vårt samhälle. Vi har hört fler exempel på det. Vi upplever en stagnerande marknadsandel. Vi har fått föredragningar om resenärernas behov och krav. Men vi menar att dagens system inte styrs av resenärernas behov. Entreprenörernas roll är alltför detaljreglerad. Jag vet att det finns kompetens ute bland alla våra medlemmar och hos alla våra entreprenörer. Det är kompetens som gör att vi både kan och vill anta utmaningen att ta ett större ansvar för en utvecklad kollektivtrafik.

Precis som Charlotte sade i sitt anförande är det få som gör det när det lönar sig bättre att köra runt med en tom buss. Om det kostar mig mer som företagare att städa bussen efter 50 resenärer, och jag inte får ett dugg mer ersättning för det än om jag bara behöver städa efter en, då ser inte jag till att det kommer ombord 50 resenärer. Vi är en utpräglad småföretagarbransch. Av de 400 medlemsföretagen är 350 mindre och medelstora företag. I dagsläget, när entreprenörsandan inte uppmuntras och våra företag inte kan utveckla relevanta produkter, är man också hänvisad till stora upphandlingar med kontrakt som inte styr mot ett ökat resande. Detta gör att många småföretag stängs ute i dag. Du har ett företag på en ort. Garaget sitter ihop med huset. Hela familjen arbetar i företaget. Du vet att de närmaste tio åren kommer den trafik som bedrivs i din region att utföras av den som kanske lägger det lägsta priset i ett anbudsförfarande. Då är det hårda villkor att jobba under om man inte vinner. Det är den verkligheten som många småföretag och många av våra medlemmar i dag lever i. Det behövs en annan modell för upphandling av kollektivtrafiken om vi också vill gynna entreprenörskap och mindre och medelstora företag över hela landet.

Vi har talat om nationella krav och samordnade system. Vi har länge fört fram behovet av ett nationellt regelverk och nationella krav inte minst på våra fordon. Det driver vi i dag tillsammans med svensk fordonsindustri. Det är inte så att Volvo bygger en buss för Västra Götaland och en annan för Norrbotten med någon större lönsamhet. Man vill bygga samma

buss för hela Sverige och hela Europa om man ska klara av att behålla produktionen här hemma och vi ska kunna ha den teknikutveckling på kollektivtrafiksidan som vi är bortskämda med. Då måste vi också ha en standardisering och en kravställning som utgår från ett större och globalt perspektiv. Vi såg Stenerik Ringqvists bilder över hur man tidigare moderniserat kollektivtrafiken och också vunnit effektivisering och ekonomi. Samtidigt har vi visat i ett otal rapporter att dagens kollektivtrafiksystem egentligen inte effektivt utnyttjar de skattemedel som sätts in i systemet. Fordonskraven är ett sätt. Det vore bättre att få mer kollektivtrafik för pengarna och använda dem på ett vettigt sätt. Det skulle förutom att gynna samhället och dem som reser också gynna entreprenörerna. Just nu ska vi forma en lagstiftning som ska gälla för en hel bransch kanske de närmaste 30 åren. Vi ska skapa en modell som gör att fler reser, att våra företag kan verka över hela landet och att vi kan ge jobb till många fler. Kompromissa inte bort den möjligheten, ni som har den politiska möjligheten att påverka och välja. Det är alldeles för viktigt för alldeles för många.

Vi är eniga om många av de krav som har förts fram här i dag. Vi har en stor och stark medlemskår i ryggen när vi säger att vi vill ha en myndighet med en strategisk beställarfunktion. Vi vill att dagens trafikhuvudmannamonopol slopas så att det också blir möjligt att starta och driva kollektivtrafik ur ett entreprenörsperspektiv. Vi vill ha en tydligare relation mellan resenären och entreprenören. Vi vill ha nationella funktions- och miljökrav inte minst på våra fordon. Vi som bransch vill ha regleringar i det här avseendet. Det gynnar oss, och det gynnar alla våra kunder. Vi delar den synpunkt som har förts fram om att vi måste vara norm i kommunernas planering och en naturlig del i hela infrastrukturen. Kollektivtrafiken är minst lika beroende av sina mjuka värden, till exempel informationssystem, som av sina hårda värden, det vill säga fordon. I detta ligger också att vi har påpekat att det måste bli ett tydligare ansvar för stationer och terminaler. Det måste bli ett transportslagsövergripande synsätt. De noder i kollektivtrafiksystemet som terminalerna är måste få den plattformen. Vi måste få ett tydligt ägarskap, en tydlig rollfördelning och inte minst ett tydligt incitament som säger att terminaler och hållplatser i första hand är till för dem som reser i kollektivtrafiken och inte för fastighetsförvaltningen.

Vi måste ha en sund konkurrens mellan privat och offentligt verksamhet. Den skärningspunkt som vi nu diskuterar måste också vara så tydlig att en entreprenör som upparbetar ett område eller ett system inte kan bli föremål för en del i en offentlig plan längre fram. Det måste finnas ett produktskydd också för de nya tjänster som utvecklas inom kollektivtrafiken. Och det måste finnas ett skydd för alla dem som lägger ned tid, kraft, engagemang och egna resurser på att utveckla ett system för oss alla så att de kan fortsätta att bedriva verksamheten.

Innan jag lämnar över ordet vill jag säga att detta faktiskt fungerar redan i dag. Vi har hört exempel på motsatsen, men jag skulle vilja lyfta fram ett antal goda exempel – förutom Karlstadbus – på att det fungerar bra. Den avreglerade expressbusstrafiken i Sverige ökar både vad gäller andelen resenärer och andelen nöjda kunder. Den bedrivs helt kommersiellt. Den betjänar stora delar av vårt land. Den håller ett lågt pris. Turist- och beställningstrafiken är en stor del av inte minst många föreningars, bland annat idrottsrörelsens, kollektiva resor i vårt land. Den bedrivs på samma sätt. Den är en del av kollektivtrafiken även om den inte är linjelagd. Tillsammans i branschen har vi lyft fram ett antal pilotprojekt där vi visar upp nya modeller och försöksverksamhet för nya avtalsformer och det arbete som vi bedriver i de sammanhangen.

Med detta vill jag rikta mig direkt till den politiska församlingen och säga: Fatta nu kloka beslut så att vi kan verka och få fler att resa och uppfylla de mål som ni har satt för transportpolitiken! Vi kan, vi vill och vi tror att vi hittar nya modeller. Men vi behöver en lagstiftning som reglerar de punkter som vi har lyft fram för att det gemensamma bästa ska överväga.

Ordföranden: Tack så mycket, Anna! Nu ska Henrik Dagnäs, vice vd för Swebus, få prata lite grann om vad trafikföretagen kan göra för att öka resandet.

Henrik Dagnäs, Swebus: Tack så mycket för inbjudan! Vad kan trafikföretagen göra för ett ökat resande? Jag måste säga att jag känner mig glad att kunna konstatera att vi alla är överens om att vi verkligen behöver få till en förändring – en förändring som ska skapa utveckling. Det känns också bra att vi har enats om den bilden; vi har stillastående marknadsandelar och en kundnöjdhet som ligger relativt still, men självfallet finns det undantag.

Kostnaderna ökar mer än intäkterna. Jag skulle vilja säga att vi har ett relativt lågt resursutnyttjande i branschen. Som ett exempel kan jag nämna att fler än var fjärde förartimme som vi producerar inte kommer kunden till del. Det tror jag är en jättepotential – att öka tillgängligheten för kunden. Vi har ingen gemensam drivkraft för att få fler att välja kollektivtrafiken. Vårt arbetssätt mellan kommun och landsting och beställare och operatör är stuprörsorienterat. Vi tror att vi kan förbättra vårt arbetssätt radikalt. Våra intäkter kommer i huvudsak från att vi producerar kilometer. Vi omsätter på Swebus 4 ½ miljard på årsbasis. Ungefär 4 procent av de intäkterna kommer direkt från kunden. Hur bör då en modell för att öka resandet se ut? Jag tror att det är oerhört viktigt att man bestämmer sig för att det är det som är utgångspunkten i modellen. Man måste bestämma sig för att det är ett ökat resande man vill åstadkomma. Det gäller också att ha en modell som inte bara fokuserar på vad som kan vara kommersiellt eller vad som inte kan vara kommersiellt. Det gäller att skapa en modell som skapar drivet i hela kedjan, i hela systemet och i hela modellen. Här tror vi att det förslag som Charlotte presenterar har

bättre förutsättningar att lyckas nå ett ökat resande och på så sätt också en högre samhällsnytta. Potentialen är stor. En studie i Göteborg för några år sedan visade att 54 procent av de bilister som fanns där gjorde valet att köra bil av subjektiva skäl. Mer än varannan bilist i Göteborg är alltså en potentiell kollektivtrafikresenär. Hur tar vi hand om den potentialen i branschen i dag? Och vilken position har vi som trafikföretag när det gäller att jobba med den potentialen? Om vi tittar flödesorienterat har vi i de allra flesta fall vår position i den lilla ringen på den bild som jag visar här. Vi ligger alltså i slutet av kedjan där vi ska leverera tjänsten.

Det jag tror att vi som operatör kan bidra med är att involveras i hela den värdeskapande kedjan. Utifrån vad samhället vill åstadkomma med kollektivtrafiken ska vi vara med och förverkliga de mål som samhället sätter upp. Då är det viktigt att vi är involverade i skapandet av en målstyrd verksamhet. Vi ska integrera våra kompetenser i den produktutveckling som måste ske för att möta potentialen. Jag tror också att vi skulle kunna göra ett bra jobb när det gäller att ha en marknadsnära kommunikation. Vi skulle kunna göra lokala marknadsföringsinsatser och ett lokalt försäljningsarbete. Där ligger vi alldeles för långt från kunden i dag. Vi måste komma mycket närmare kunden på den här linjen, på det här området och i det här stråket. Då skapar vi också en mycket bättre förståelse för hela kedjan när vi väl ska leverera trafiken. Vi blir beroende av resultatet av hela kedjan och inte bara beroende av den sista rutan, som handlar om att leverera en tjänst.

Vi vet att det här fungerar. Jag vill lyfta fram två exempel. Margareta har redan tagit upp Karlstad. Där har vi via ett starkt partnerskap med Karlstadbus lyckats få ett ökat resande med nästan 40 procent sedan 2005. Vi har också samtidigt ökat kundnöjdheten från 77 till 87 procent. Det jag tycker är fascinerande är att vi har lyckats göra det här med precis lika många fordon som vi tidigare hade. Där har vi lyckats skapa resultat med ett starkt partnerskap. Ett annat bra exempel är Swebus Express, som under 2009 på helt egna meriter trots lågkonjunktur har lyckats öka resandet med 13 procent.

Vad är det då vi behöver förändra? Vi behöver finna ett arbetssätt mellan oss branschaktörer som driver utvecklingen i hela modellen. Vi måste låta operatörerna köra trafik fritt för att skapa utvecklingen och fler resmöjligheter. Ta bort monopol och invändningsrätt! Om vi inte kan finna det här partnerskapet och de lösningar som resenärerna vill ha ska det inte finnas något förbud om det är någon som på egna meriter vill köra kollektivtrafik. Det är viktigt att ge beställarna en tydlig strategisk roll och då också ge förutsättningar för en stark beställare med långsiktighet och involvera entreprenörskapet i hela värdekedjan. Det är också viktigt att vara långsiktig med terminalfrågan och infrastrukturen. Övervärdera inte långsiktigheten i de kommersiella delarna! Vi är också bra på väldigt mycket. Det är lätt att i det här läget tro att allting är mindre bra. Men det vi är riktigt duktiga på i dag är att kunna erbjuda ett sammanhållet system. Då

är det också viktigt att behålla möjligheten att även i framtiden erbjuda samhället hållbara transportsystem. Vi är också duktiga på – och det måste vi fortsätta vara – att bevara möjligheten för alla att ta sig till arbete och skola och att göra andra nödvändiga resor. Det gäller att vi skapar en modell som är förutsägbar vad gäller utbud och pris.

Som sista bild vill jag skicka med att vi ska komma ihåg att kollektivtrafik är lönsamt. Det vi åstadkommer är kund- och samhällsnytta.

Ordföranden: Ett stort tack till Henrik och till alla som under den senaste delen här har bidragit med inlägg från talarstolen! Det finns nu möjlighet för ledamöterna att ställa frågor inte bara till de tre senaste talarna. Nu samlar vi ihop helheten och går ett varv genom samtliga partier. Beroende på hur kort ni ställer frågorna och hur korta ni håller svaren har vi kanske möjlighet att gå ännu en runda efter det.

Marie Nordén (s): Jag vill tacka alla föredragande. Det var en intressant förmiddag. Vi är många som tycker att det är dags att göra någonting. Det är otroligt viktigt att vi gör något och att vi gör det rätt. Därför känns det intressant att höra de föredragningar som har visat på de internationella erfarenheterna. Jag önskar att vi hade dragit mer lärdom av de andra ländernas avregleringar innan vi lägger fram ett förslag som på något sätt ska gälla under en längre tid. Det är viktigt att vi har ett sammanhållet system, som många har sagt tidigare. Det är viktigt att vi har ett system som fungerar från dörr till dörr. Charlotte med flera har sagt att helhetsperspektivet är viktigt. Det är viktigt att vi koncentrerar oss på hur vi ska öka utbudet och hur det ska bli enklare att resa. Vi brukar säga att det ska gå rätt och tätt och att det ska vara snyggt och tryggt. Men det ska också gå fort och det ska gå att resa på samma kort. Det är många problem som ska lösas.

Jag har några frågor som den som känner sig manad kan svara på. Hur ska vi kunna använda upphandlingsformen för att få ökad drivkraft hos trafikföretagen? Jag skulle vilja höra hur man ser på den befintliga lagstiftningen här. Hur ska man kunna beräkna vilken linje som är lönsam? Och hur ska vi kunna göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att sätta resenären i centrum? Det ska inte vara som nu – att vi tittar på systemet, vilket jag upplever framför allt i Lundins förslag.

Jag skulle också vilja att Lundin utvecklar behovet av pålitligheten i systemet. Där finns ett förslag från dig där du lyfter fram möjligheten att gå in och ur ut systemet som företag. Detta kan lite grann leda till tillkortakommanden för resenären. Hur ser du på det förslaget? Och var kommer det ifrån?

Ulf Lundin, utredare: Den första frågan gällde upphandlingsformen. Enligt mitt förslag ska man följa en process som först avgör om det finns en marknad som är tillräckligt bra eller om det finns behov av att ingripa.

Om man ingriper på marknaden ska man tillämpa de EG-rättsliga principerna för hur man får göra det. Det handlar i grunden om att inte ge statsstöd som blir otillåtna.

Min modell bygger på att man kan ingripa på ett sådant sätt att man lever upp till statsstödsreglerna och de kriterier som konventionen har ställt upp för att ge stöd till aktörer på en marknad. Om man gör det använder man sig också av upphandlingsformen och får konkurrens i upphandlingsskedet. Det blir också rätt drivkrafter i produktionsledet gentemot resenären. Det är på det sättet jag också anser att man sätter resenären i centrum. Rätt drivkrafter på marknaden ger för resenärerna att påverka genom sina aktiva val. Det är resenären i centrum för mig.

Jag tror att du syftar på pålitligheten i systemet när det handlar om hur man får gå in och ut på marknaden om man inte har ett kontrakt om allmän trafik, det vill säga om man driver den på den öppna marknaden. Det finns regler som säger att man får gå in och ut och upphöra med trafik inom en respektive tre månader och så vidare. Man kan fundera på vilken tidsperiod som är lämplig. Ska den vara ett år? Ska den vara två år? Eller hur lång ska den vara för att man ska få gå in och ut på marknaden?

Ambitionen har varit att få en marknad som kan medge dynamik. Jag har gjort en bedömning av vad som kan vara lämpligt, och har då hamnat i de tidsperioder som jag redovisade tidigare i dag. Dessutom finns det en möjlighet vid konkurs, när någon faller bort från marknaden, att ingripa utan upphandling under en kortare tid genom så kallad nöddåtgärd. De reglerna finns i EG-rätten, så de finns inte med i mitt lagförslag.

Henrik Dagnäs, Swebus: Jag kan säga någonting gällande hur man kan använda upphandlingsformen. Det är oerhört viktigt att ha en dialog med marknaden innan man bestämmer sig för vad man vill. Man måste i sin upphandlingsform vara tydlig med vad man vill åstadkomma, det vill säga vilka målsättningar man har. Utifrån dessa målsättningar gäller det att skapa en drivkraft i avtalet så att samtliga ingående parter är beredda att nå målen. Det tror jag är en viktig utgångspunkt.

Margareta Friman, Karlstad universitet: Jag tänkte på din fråga om hur vi gör systemet mer attraktivt. Jag kan inte låta bli att tänka på alla de bilister som säger att det inte finns någonting som kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Ett skäl till att de säger så är att de har för lite kunskap om vilken kollektivtrafik vi har i dag. Det kanske egentligen inte krävs så kostsamma investeringar i många fall, utan det handlar om att faktiskt visa de här bilisterna vilket system vi har och hur det fungerar för att de ska kunna använda sig av det.

Jan-Evert Rådström (m): Tack för mycket intressanta föredragningar! Stenrik Ringqvist fick en fråga före pausen om huruvida en helt avreglerad marknad skulle ge ett ökat resande. Det blev ett kort och koncist svar på

detta. Det är väl ganska självklart att svaret var kort och koncist, för detta är en fråga som inte alls gäller de förslag som Lundin eller Svensk Kollektivtrafik har lagt fram.

Jag skulle vilja ställa om frågan till Stenerik och göra den något mer nyanserad: Ser du, utifrån de förutsättningar och de förslag som föreligger, att ett ökat marknadstillträde kan ge en ökad kollektivtrafikandel? Du får gärna utveckla svaret något mer än i ett ord.

Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM-Konsult AB: Frågan om fullständig avreglering är inte aktuell i Sverige. På så sätt är det riktigt. Jag tror att det viktiga är att få in drivkrafter hos parterna. Drivkrafter hos trafikföretag är att kunna driva företag med vinst. Det kan man säkert göra i delar av marknaden. Men det gäller att inse att det är delar av marknaden som på något sätt måste fungera ihop med helheten. Det är det här som är den komplicerade frågan.

Svaret är alltså: En annan form av reglering – inte en avreglering utan en omreglering – där företagen får en större frihet och en större möjlighet att agera på marknaden kan skapa drivkrafter. Men det måste ske i balans så att man fortfarande säkerställer systemet. Det leder enligt mitt sätt att se det fram till ökad form av partnerskap, samverkan, öppenhet, förtroende och tillit mellan beställare och utövare. Det är här man måste ha fokus i förändringar framöver.

Charlotte Wärebörn Schultz, Svensk kollektivtrafik: Jag skulle vilja understryka det som både Henrik Dagnäs och Stenerik Ringqvist säger: Just partnerskapet är nog det allra viktigaste. Vi måste upphöra med vi-och-de-tänkandet och att sitta på varsin sida om ett förhandlingsbord. Vi måste sätta visionerna och målet i centrum och se hur vi tillsammans kan åstadkomma en bra kollektivtrafik.

Detta att vi nu tillsammans i branschorganisationen har enat oss om en fördubblad marknadsandel innebär att det på regional, kommunal och lokal nivå är tänkt att man kan bryta ned de övergripande målen och sätta regionala och lokala fördubblingsmål. Vi måste se var någonstans det är möjligt och hur man kan bidra till fördubblingen. Genom att göra detta och involvera de olika aktörerna – operatörerna och resenärsorganisationerna, viktiga stora arbetsgivare och så vidare – och få dem att ena sig om den målsättningen får man ett partnerskap inte bara i relation till ett avtal. Det blir också ett partnerskap i relation till vad man över huvud taget vill åstadkomma tillsammans. Och hur ska den vägen gå? Hur ska vi följa upp våra gemensamma mål? Vi måste bort från förhandlingskulturen och mer se till vad det är vi vill uppnå tillsammans. Vi jobbar nu i branschen med en form av rekommendation för hur en sådan här process ska kunna gå till. Man ska gå igenom målen, vår gemensamma vision och våra gemensamma värderingar och attityder och se efter hur vi ska umgås med varandra. Vad är det för typer av aktiviteter vi ska göra och hur ska vi följa upp dem? Vi måste få hela kedjan klar. De här frågorna är ingenting som man kan reglera i lagstiftning, utan det handlar om ett förändrat bete-

ende och attityder hos oss i branschen och hur vi jobbar tillsammans. Det är den resan vi måste göra nu, och vi måste göra detta i olika försöksverksamheter och så vidare.

Sven Bergström (c): Jag tänkte avvika från frågorna och börja med att göra reklam för ytterligare ett arrangemang här i huset som jag hoppas intresserar många av er. Jag och några till har tagit initiativ till ett seminarium den 25 november som heter *Inte bilen under milen*. Det är en kampanj som drivs av Gröna bilister, Sveriges sjukgymnaster och några andra engagerade personer. Ni som är intresserade av detta – lägg den 25 november på minnet och anmäl er gärna till mig eller ta kontakt!

När det gäller dagens övning är det mycket som sammanfaller i det som Charlotte och Ulf har presenterat. Det gäller kundorientering, ökad affärs-mässighet, resenären i centrum och strävan efter att verkligen öka andelen som åker kollektivt. Jag tror att vi fick en nyckelfråga belyst, nämligen: Hur gör vi det hela mer attraktivt? Många som liksom jag är inbitna bilister sitter väldigt mycket fast i bilen och har svårt att upptäcka att det faktiskt är klokt att använda det bästa transportsättet i olika situationer – bilen till tågstationen, tåget en bit och kanske bussen en annan bit. Det är en nyckelfråga att bryta den vanan, som så många sitter fast i. Har ni som forskare på området hittat några sätt många fler få den aha-upplevelsen, och ganska snart, så att vi lyckas nå målet? Och vilka är de mer praktiska åtgärderna i stadsplanering och annat? Om vi får bussen att gå fem minuter snabbare varje morgon till jobbet tror jag att många skulle överväga att ta bussen eller tåget i stället för bilen.

Jag ställer frågan till er som forskar och till er som utövar det här i praktiken från Swebus med flera. Om vi nu får en lagstiftning på plats – vilka är då de viktigaste åtgärderna ute i kommuner, landsting och regioner för att skapa praktiska förutsättningar för att öka snabbheten och attraktiviteten i bussar och tågtrafik?

Margareta Friman, Karlstad universitet: När det gäller att bryta folks vanor finns det en hel del forskning. Om man tittar på trafikområdet kan man jobba med frivilliga åtgärder och man kan jobba med tvingande åtgärder. När det handlar om de frivilliga åtgärderna kan det vara så enkelt som i Lund, där man erbjuder ett testresenärsprojekt. Där får man prova på kollektivtrafiken. I andra städer får man som nyinflyttad kanske ett trafikkort, ett dagkort eller vad det nu kan vara. Man får då prova på, och upptäcka fördelarna med, kollektivtrafiken.

Andra, kanske mer tvingande, åtgärder kan vara att man som arbetsgivare drar in på parkeringsplatserna. Man jobbar med cykelparkering, och man jobbar med att informera om andra resealternativ i en sammanhållen transportpolicy för företaget. Det finns många sätt att påverka människors vanor. Vi har också flera sådana pågående projekt när det gäller kollektivtrafiken. Men visst finns det möjligheter både till frivilliga och tvingande åtgärder.

Henrik Dagnäs, Swebus: När det gäller att få fler att ställa bilen och ta kollektivtrafiken måste vi ha en långsiktighet i vad det är vi ska åstadkomma, det vill säga långsiktiga satsningar på infrastruktur. Vi måste skapa en attraktivitet när det gäller hållplatser, terminaler, anläggningar och så vidare så att man når en viss grund i det hela. Detta är egentligen inget märkvärdigt jämfört med andra branscher. Man måste attrahera människor genom att få dem att förstå vad som är just deras fördel med att åka kollektivt i stället för bil. Man måste belysa de produktfördelar som träffar just var och en i hjärtat. Jag tror också att vi kan bli mycket bättre på att öka kunskapen om den produkt som redan finns i dag. Jag tror att vi har väldigt lätt att marknadsföra ett helt system eller att vi har ett 30-dagarskort. Men här handlar det om att möta den enskilda individens behov. Han eller hon har behov av att åka mellan två bestämda punkter. Då måste man ha tillräcklig kunskap som kund om hur man gör.

En annan grej som jag också tror är viktig är att man måste bestämma sig för vad man ska vara bra på. Man kan inte vara bra på allting. En trafikplanerare kanske traditionellt säger: Ja, det går alldeles utmärkt att åka mellan A och C. Det tar 45 minuter, och med bilen tar det 5 minuter. Men man *kan* åka! Det kanske inte är just detta vi är bra på, utan vi ska välja ut de delar i kollektivsystemet som vi är bra på och kommunicera ut det.

Anna Grönlund, Bussbranschens Riksförbund: Jag skulle bara vilja tillägga att de diskussioner som vi har haft och som finns i förslagen för nationella system vad gäller till exempel information är oerhört viktiga i den här aspekten. Om man ska kunna göra sig bekant med ett system är den första delen att man måste hitta information om systemet. Informationen ska vara så pass välkänd att alla hittar till den. Det arbete som samtrafiken har inlett och nu fortsätter med är oerhört viktigt här, men man behöver göra ännu mer för att göra den typen av gemensamma lösningar och informationssystem kända. All vår trafik måste också finnas i det systemet. Därför är just de nationella kraven, som vi har diskuterat i dag, oerhört viktiga.

Charlotte Wärebörn Schultz, Svensk kollektivtrafik: Diskussionen i dag har kommit att handla mycket om frågan om avtal, gemensamma drivkrafter och så vidare kopplat till marknadstillträde med mera. Det är alldeles klart att det är viktigt att ha gemensamma drivkrafter för att locka till sig nya resenärer. Men man får inte heller glömma bort det som jag tror att Annelie Enochson lyfte fram, nämligen samhällsplaneringen. Kollektivtrafiken har alltid fått stå i bakgrunden. Bilen har alltid betraktats som norm i samhällsplaneringen. Även om man kan tycka att det är långsamma processer, att det tar tid och att det kanske är osexiga frågor är det viktigt att vi tar oss an just den biten och tittar på hur vi kan se kollektivtrafiken som norm i den lokala samhällsplaneringen och i översiktsplaneringen. Vi har precis initierat ett arbete där vi ska försöka ta fram en handbok där man vänder på synsättet. Där blir kollektivtrafiken och inte bilen norm. Vi ska göra detta som en verktygslåda för kommuner och regionala planerare som

de kan använda sig av. Där finns, som jag bedömer det, en del åtgärder som har lite långsammare karaktär och en del som har snabb karaktär. Man kan skapa bussfiler, cykelparkeringar och mycket annat rätt så snabbt. Men det viktiga är att vi skruvar om den mentala bilden så att det blir kollektivtrafiken som är norm.

När det gäller att locka till sig nya resenärer för vår bransch kan man inte nog understryka att det inte bara är kunddriven kollektivtrafik som är viktig. Det handlar också om innovationsdriven kollektivtrafik. Det är inte alltid så att kunderna vet vad de behöver. Man behöver ha innovationskraft för att stimulera till nya produkter och så vidare. Som jag sade tidigare gäller det att spana på helt andra branscher. Titta på andra branscher för att se hur de jobbar med avreglering och omreglering och hur de tar till sig nya kunder! Titta på hur de tar till sig ungdomar och hur de använder sig av sociala medier, till exempel, för att kommunicera! Där måste vi i branschen sluta vara tunnelseende och öppna oss på ett helt nytt sätt. Vi måste jobba mycket mer utifrån innovationskraft som drivkraft i kollektivtrafikens utveckling.

Christer Winbäck (fp): Tack för en bra redogörelse för utredningen, Ulf Lundin! Den var lite kort. Det skulle vara intressant att få en längre dragning vid tillfälle. Jag vill börja med att säga att jag tror att alla som sitter här är besjälade av att ha en god och fungerande kollektivtrafik som ökar. Däremot har vi kanske lite olika syn på lösningar och annat. Jag tycker att det har varit många att- och vad-frågor från olika föreläsare och ganska lite om hur man ska komma framåt här. Jag tror att det är viktigt att tydliggöra att resenärsperspektivet måste stå i fokus snarare än branschperspektivet. Det ska vara attraktivt för alla, och vi vet alla att det finns grupper som inte använder kollektivtrafik i dag. Dem måste vi på olika sätt fokusera på. Det kan vara män, som vi vet kör bil oftare. Det kan vara funktionshindrade som inte kan använda kollektivtrafiken på ett tillräckligt bra sätt och mycket annat. Hela resan handlar inte bara om att se hur kollektivtrafiken samverkar med olika trafikslag i sig utan även hur bilen till hållplatsen och bilen från hållplatsen fungerar, så att vi inte glömmar den delen. Jag tror att det är viktigt eftersom olika delar av landet är ganska glest befolkade, och det gäller även här i Stockholmstrakten. Förut lades det fram här att många, 54 procent närmare bestämt, inte använder kollektivtrafiken av subjektiva anledningar. Då får man ställa sig frågan: Vilka anledningar är det? Vi vet, som har påpekats från flera håll, att samhället är planerat för bil. Efter arbetet ska man handla, hämta barn och göra andra saker. Köpcentrum läggs utanför stadskärnorna.

Jag har tre korta frågor. Margareta Friman nämnde att individpåverkan är viktig för att förändra förväntningar. Jag fick aldrig klart för mig om det handlar om att öka eller minska förväntningarna, om det ska vara noll förväntningar så att vi ska få människor att upptäcka fördelarna eller om det är så man har för stora förväntningar så att man ska minska förväntningarna och ändå ta kollektivtrafiken.

Stenerik Ringqvist nämnde att man måste samverka, man måste ha gemensamma lösningar etcetera. Min fråga är: Finns det något som Stenerik tycker är bra i utredningen som pekar på de här sakerna?

Sedan har vi den tredje snabba frågan. Anna Grönlund sade att det var för få incitament att driva resandet framåt, och hon pratade mycket utifrån branshperspektivet när det gäller att få de incitamenten. Frågan är vad Anna tycker att det finns för resenärincitament som ska till för att öka drivkrafterna.

Margareta Friman, Karlstad universitet: Jag kan säga något om de subjektiva skälen för att ta bilen som bilister ofta framför. Det handlar om att man uppskattar det privata, att man tycker sig ha kontroll, att man tycker att det är bekvämt, att man lyssnar på musik och att det stärker ens självbild. Man tycker faktiskt att bilen i sig är sexig. Den är attraktiv i sig själv och ger en boost för det egna valet. När det gäller förväntningarna vill jag bara säga att de bilister som vi har följt i Lund inledningsvis hade en väldigt positiv bild av kollektivtrafiken, och den positiva bilden stärktes ännu mer när man faktiskt provade kollektivtrafiken. Den allmänna bilden i Sverige av kollektivtrafiken är många gånger relativt positiv, och när man väl använder kollektivtrafiken ser man ännu mer dess fördelar.

Anna Grönlund, Bussbranschens Riksförbund: Jag måste bara fråga om jag uppfattade din fråga rätt. Du sade att jag har nämnt incitament att driva kollektivtrafiken framåt ur ett bransch- eller företagsperspektiv och att du också efterlyser vilka resenärincitament jag ser behövs. Är det korrekt uppfattat?

Christer Winbäck (fp): Du sade att det finns för få incitament som driver resandet, och sedan nämnde du många incitament som var bra för branschen som sådan men inte vilka incitament som krävs för resenären för att öka resandet.

Anna Grönlund, Bussbranschens Riksförbund: Det som du frågar om är faktiskt ett av problemen. Eftersom företagen i dag i den modell som finns i svensk kollektivtrafik egentligen inte behöver bry sig om vad resenärerna tycker, tänker, vill eller önskar – man kör på ett helt annat system – är det inte heller intressant för oss som bransch eller för mina medlemsföretag att ta reda på vad resenärer vill, önskar eller behöver. Jag menar att om man får ett annat system får man också ett annat driv hos företagen att ta reda på detta. När man börjar fråga dem man ska betjäna vad de vill ha, inser man också vilka drivkrafter det är som lockar dem till trafiken och kan anpassa den, inte bara på ett övergripande sätt, som vi har pratat om på ett generellt plan här i dag, utan också lokalt och regionalt på de platser där företagen verkar. Av de fåtal exempel som finns på den typen av trafik vet vi att en dialog med till exempel olika idrottsföreningar, olika arenor och annat ger inspel till trafik som är lokalt och regionalt driven

och där man tillgodoser det här behovet just för att man har en dialog. Vi har ju pratat om dialog i andra former också. När den dialogen kommer till får vi också fram dessa resenärsincitament i en annan form.

Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM-Konsult AB: Frågan är om det finns något i utredningen som stöder mina tankar. Ja, det finns delar. Den stärkta regionala samordningen är en sådan viktig del där kollektivtrafiken kommer in i den övergripande planeringen. Det handlar om den strategiska rollen för kollektivtrafiken med kopplingen till plan- och bygglagen och så vidare. Det andra som är påtagligt är den ökade affärsmässigheten som måste in i branschen. Trafikföretagen måste få en större roll och mer inflytande för att kunna vara med i utvecklingen av värdeskapande kollektivtrafik, kundnytta och samhällsnytta. Frågan är inte om utan snarare hur man gör detta på bästa sätt för att det verkligen ska bli ett bra resultat.

Irene Oskarsson (kd): Tack för bra föredragningar! Många frågor är redan ställda. Jag ska försöka koppla in på några spår som vi inte riktigt har varit inne på. Anna Grönlund sade att i dag används inte de offentliga resurserna effektivt. Vi använder inte pengarna på bästa sätt, och då vaknar ju politikerörat. Hur utnyttjar vi inte de resurser vi redan i dag avsätter på det mest effektiva sättet? Kan du utveckla det lite grann? Det knyter på något sätt an till den bild vi såg från din kollega, det vill säga att med samma bussar ökar man 38 procent. Vad har vi missat i det system vi har i dag? Flera av er har berört knutpunktsdiskussionerna och stationsdiskussionerna – byt- eller brytpunkt. Vilka behov ser ni där? Det är kanske Charlotte som i första hand har den bilden. Vad är det vi behöver reflektera över där? Vad är det de regionala huvudmännen och aktörerna behöver se? Jag tycker inte att någon av er har berört tillgänglighet, och då menar jag ur funktionsnedsättningsperspektivet. Hur kan vi bli bättre där? Där tror jag att vi också har mycket kvar att göra utifrån en internationell utblick.

Anna Grönlund, Bussbranschens Riksförbund: Då ska jag börja med att lämna en rapport till dig. En del av dessa exempel tog Henrik upp i sin föredragning. I den här rapporten listas många fler. För er som är intresserade finns den också på vår webbsida. Jag passar på att också svara direkt på en av dina andra frågor som du i och för sig ställde till Charlotte. Innan Charlotte svarar skulle jag gärna vilja göra ett inspel här. Det gäller terminaler, bytespunkter och hållplatser. Det är förvisso ett kommunalt ansvar i dag. Många av våra större terminaler ägs också av våra trafikhuvudmän. Samtidigt har vi i dag ett problem på många av de här stationerna och terminalerna just för att ägarbilden ser ut som den gör och för att man inte tar ett helhetsgrepp över alla transportslag. Vi har förskräckande exempel där till exempel den interregionala busstrafiken, det som vi kallar för expressbuss, hänvisas till hållplatser bakom parkeringsplatser eller lagerbyggnader.

Vi vill ha ett annat synsätt. Vem som äger stationerna eller vad driftsformen säger kan inte vara avgörande. Det är inte det som ska styra hur resenären möter de olika transportslagen på stationerna.

Charlotte Wäreborn Schultz, Svensk kollektivtrafik: På den fråga som ställdes till mig angående stationer och ansvarstagande hänvisar jag till Anna Grönlunds svar. Det är precis vad mitt svar också skulle vara. När det gäller stationer skulle jag också vilja säga att bortsett från att vi behöver ha ett gemensamt ansvarstagande – i dag är det väldigt uppsplittrat – behöver vi även på stationerna utveckla en ökad affärsmässighet, där det finns möjligheter till ett ökat serviceutbud, ett ökat utbud av kringtjänster och så vidare för att öka attraktiviteten för hela resan. Man ska kunna använda stationen för att ta del av andra typer av tjänster som man behöver under sin resa. När det gäller frågan om ett effektivt utnyttjande av skattekronor och varför det inte fungerar i dag vill jag säga att det egentligen också är grunden för hela den här diskussionen. Vi har inte gemensamma drivkrafter för att få in fler resenärer, men vi har inte heller gemensamma drivkrafter för att utnyttja systemet så effektivt som möjligt. Jag vill påstå att kollektivtrafiken i Sverige är ett väldigt effektivt system i och för sig. Men vi har varit kaxiga i vår affärsmodell och sagt att vi tror att man genom att arbeta mindre stuprörsorienterat och mer tillsammans i partnersamverkan kan frigöra resurser på uppemot 20 procent av de resurser som är bundna i att vi jobbar så väldigt fragmentiserat. Genom att vi jobbar tillsammans, att operatörer, resenärsgupper och beställare tillsammans jobbar längs med hela värdekedjan, kan man minska stuprörstänkandet och frigöra resurser och jobba mycket mer effektivt.

Frågan om de funktionshindrade är naturligtvis väldigt viktig. Självklart är den det. Samtidigt är det också viktigt att inte se kollektivtrafikresenärerna som en stor grå skara människor som ska transporteras från A till Ö. Man måste titta på olika resenärsgruppers behov. Funktionshindrade har specifika behov, och ungdomar har andra specifika behov. Människor som pendlar har vissa specifika behov. Om man vill åka långt och bekvämt har man andra specifika behov. Man måste sätta in hela den här paletten av olika resenärsbehov i ett sammanhang och inte spjälka ut vissa kategorier. Därför måste man arbeta mycket närmare resenärernas olika behov, och då inte bara utifrån ett objektiva planerarperspektiv utan verkligen subjektivt. Hur vill funktionshindrade ha det? Hur vill ungdomar ha det för att uppleva detta på ett bra sätt?

Margareta Friman, Karlstad universitet: Jag vill gärna knyta an till detta med bytespunkter. Människors behov tar sig uttryck i de aktiviteter vi utför. Under en dag kan det handla om att vi, förutom att vi ska ta oss till arbetet, ska åka och träna och åka och storhandla. Ett skäl till att man tar bilen är att det är mycket enklare att utföra alla dessa aktiviteter som man har bestämt sig för att göra under en viss dag. Om vi då kan utnyttja de här bytespunkterna för att underlätta människors vardagliga aktiviteter kommer vi att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Ulf Lundin, utredare: I själva lagförslaget har vi försökt angripa problematiken med den splittrade ägarbilden. I det första delbetänkandet har vi definierat förvaltaren av en bytespunkt och en massa skyldigheter. Man får inte diskriminera olika företag som vill angöra de här bytespunkterna. I det andra betänkandet om passagerares rättigheter har vi försökt hantera att länsmyndigheten för kollektivtrafiken ska definiera det geografiska område som är bytespunkten. Inom den bytespunkten är de olika ägarna skyldiga att samarbeta för att lösa just de problem som kan uppstå för funktionshindrade när det gäller behov av ledsagning eller när det gäller annan service som ska erbjudas, information till exempel.

Peter Pedersen (v): Mycket viktigt har sagts här i dag. Det gäller att ha ett helhetsperspektiv och långsiktighet. Man måste veta vilket perspektivet är, det vill säga om det är samhällsekonomisk nytta eller företagsekonomisk vinst i huvudsak. Det handlar om resenärsperspektivet kontra entreprenörsperspektivet. Jag tror att flera har varit inne på att en lösning inte fungerar för hela landet.

Jag ser att Henrik Dagnäs har skrivit i sin rubrik: Vad kan trafikföretagen göra för att öka resandet? Jag utgår ifrån att det handlar om att öka det kollektiva resandet. Det är ju inget självändamål att öka resandet i sig. Det vi diskuterar är ju hur vi ska öka det kollektiva resandets marknadsandel. Jag tycker att det är en sak som saknas. Vi glömmer bort att det finns konkurrens på marknaden. Alla kollektiva entreprenörer konkurrerar ju med privatbilismen. Det finns en allvarlig konkurrenssituation, och hittills är det väldigt mycket plus för privatbilismen. Då är frågan: Vad kan man göra för att öka det kollektiva resandets attraktivitet? Jag tycker att det är märkligt att bilbranschen alltid för fram att det kostar för mycket att åka bil. Det får man höra hela tiden. Det är olika prissättningar, förmånsbeskattning och allting. Men det sägs väldigt lite om detta på den kollektiva sidan, åtminstone ut till slutkund. Då är min fråga: Finns det verkligen några vetenskapliga belägg för att de som reser kollektivt är mindre priskänsliga än de som reser med egen bil? Det skulle vara intressant att få se vad det skulle gå ut på. Är det så att man om man har en lägre inkomst bryr sig mindre om vad det kostar att köpa någonting än om man har högre inkomst? Kan det vara så att de som reser kollektivt inte har någon valmöjlighet? Man kan alltså inte påverka det hela. Då är frågan varför man inte också tar en övergripande diskussion. Är det inte så att vi för att få fler att resa kollektivt måste göra det relativt sett dyrare att välja egen bil?

I Mälardalsområdet finns de flesta som gör reseavdrag trots att det uppenbart finns tunnelbana, buss och andra sätt att ta sig fram. Det är inte de som bor i Norrlands inland som gör mest reseavdrag. Man kan tänka sig att om man sänker priset på kollektivt resande och tar bort eller minskar reseavdraget skulle man kunna få en överströmning. Vi skulle få ett färre antal som säger att det inte spelar någon roll, man väljer att köra egen bil. Där har rimligtvis priset en betydelse i någon mån. Eller är trafikmarkna-

den en speciell marknad? Saknar priset helt betydelse för vilket alternativ man väljer här? Jag ställer frågan i första hand till Margareta Friman och Stenerik Ringqvist.

Margareta Friman, Karlstad universitet: Det var många frågor i en fråga. Jag har redan berört detta med priset. När det gäller bilisters syn på kollektivtrafikpriset handlar det om att de inte tar hänsyn till sina egna kostnader. Där kan man upplysa i större utsträckning än vad man gör i dag. Man kan hjälpa kunderna eller resenärerna att beräkna kostnaderna för olika typer av resor. Du har också helt rätt i att många av dem som åker kollektivt i dag inte har något annat reellt alternativ. På något vis är de fångade i kollektivtrafiken. Men det säger inte att de skulle byta med en gång om det skulle komma ett alternativ, om det är så att de inte är tillfreds med den tjänst som erbjuds.

Stenerik Ringqvist, kollektivtrafikexpert, RTM-Konsult AB: Jag har också en reflexion. Pris används ofta i en argumentation, men när man kommer bakom detta är det prisvärdhet man pratar om. Kollektivtrafiken erbjuder inte den attraktiva lösningen och alltså lyfter man fram priset. Hade kollektivtrafiken varit attraktivare hade man säkert varit beredd att betala mer. Det här är en svår fråga. Det hänger ihop med vilken trafik man erbjuder.

Bilister underskattar kostnaden att köra bil. Man överskattar hur lång tid det tar, det vill säga man tror att det går fortare att åka bil och att det kostar mindre än vad det gör. Man upplever att kollektivtrafiken tar längre tid än den verkligen gör och att den är dyr eftersom man jämför med kontantpriset. Det här är också ett bekymmer inom kollektivtrafiken. Åker man sällan är det dyrast. Åker man ofta är det billigare. Den som ska pröva på möter det höga priset.

Karin Svensson Smith (mp): Här har det ställts många kritiska frågor till Ulf Lundin angående hans utredningsresultat. Jag är mer bekymrad över att han har haft i uppdrag att utreda hur avregleringen ska fungera och att han inte har haft i uppdrag att utreda vad det är som behövs för att vi ska fördubbla kollektivtrafikandelen. Jag är väldigt nöjd med att så många här har samlats kring att det borde vara målet att öka kollektivtrafikandelen av transporterna.

Stenerik Ringqvist redovisade före pausen två faktorer som var överst när det gällde de städer som verkligen hade lyckats med kollektivtrafiken. Jag uppfattade det så att den ena handlade om ett sammanhållet, integrerat biljettsystem så att det var enkelt för resenärerna att åka. Den andra handlade om investeringar i kollektivtrafiken. Jag skulle vilja fråga två aktörer ute i salen om det stämmer överens med deras erfarenheter. Hur viktigt är ett sammanhållet system och investeringar i kollektivtrafiken jämfört med en avreglering av trafiken? Den ena jag vill fråga är Skånetrafiken, och den andra jag vill fråga är en som säljer fordon i kollektivtrafiken, det vill säga Bombardier. Man säljer fordon i många länder. Är detta med investeringar och ett sammanhållet system viktigare än avreglering? Hur ser man

på de två frågorna? Jag har ytterligare en fråga. Den handlar om det som togs upp tidigare om de funktionshindrade. Jag skulle vilja fråga dem själva eftersom de har organisationer här. De synskadade och handikapporganisationerna är här. Vad tror ni? Underlättar eller försvårar fler aktörer på marknaden och en avreglering för människor med funktionshinder att resa kollektivt?

Sven Tu vesson, Skånetrafiken: Jag kommer från Skånetrafiken. Det är en spännande fråga om utgångspunkten för att sammanhållet system och enkelheten att komma in i systemet. Vi har en historia med oss som går tillbaka cirka tio år. Då var bilden i Skåne uppdelad och ganska splittrad. Det fanns två aktörer och två län som var och en tyckte att man jobbade i rätt riktning, men man jobbade inte på det sättet som kunderna egentligen förväntade sig. En av de första åtgärderna när man bildade Region Skåne var att ta ett ganska fast grepp om hela trafikapparaten. Skånetrafiken är en del av Region Skåne. Det innebär att regionen såg det här som en av sina framgångsfaktorer för att bygga både kundnytta och samhällsnytta. Det har inte byggts av en, utan där har länets 33 kommuner varit oerhört viktiga aktörer genom de investeringar som sedan har gjorts i infrastruktur.

Det vi känner i det här arbetet – och det har vi också fört fram till Ulf när vi har träffat honom några gånger – är den finess som det sammanhängande systemet ger. Det handlar om den tydlighet som man kan skapa mot kunden och den typ av löfte som man samtidigt kan ge kunden. Man vet vad man kan förvänta sig när man går in i en butik, som i och för sig kan bestå av lite olika tjänster beroende på var man är i Skåne men som ändå gör att man får det hela att hänga ihop. De som jobbar med detta, oavsett om det är vi själva eller kommunerna som jobbar med hur vi ska lösa de olika uppgifterna, känner ett oerhört engagemang. Det gör att när vi fokuserar tillsammans får vi en helt annan kraft. Utgångspunkten är att de här delarna skapar helheten. För att avsluta det här lite längre svaret vill jag säga att det också gör att vi kan bjuda in våra samverkansparter, våra trafikentreprenörer, till en helt annat resa än den vi gjorde tidigare. Vi jobbade mycket med bruttoavtal i Skåne innan vi gick in i Skånetrafiken. Under den här perioden när vi har utvecklat trafiken tillsammans med våra entreprenörer har vi prövat andra former av utveckling. Flera av de företrädarna är här i dag. Vi vet att det ger ett helt annat fokus när man affärsmässigt kan driva saker och ting mot gemensamma målbilder. Tillsammans med Arriva har vi till exempel förändrat trafikförutsättningarna i Helsingborg från att vara en stadstrafik som gick ganska mycket på knä till ett helt annat upplägg.

Vi tycker att hela upplägget med att fördubbla projektet ger utgångspunkter för en affärsmässighet som skapar drivkraft, men vi är bekymrade över den ordning som finns i Ulf Lundins förslag när det gäller hur man ska gå till väga för att skapa de här drivkrafterna.

Sören Hansson, Handisam: Handisam står för Myndigheten för handikappolitisk samordning. Samordningen av trafiksystemen är oerhört betydelsefull för personer med funktionsnedsättning. Man måste kunna lita på att detta fungerar när man ska byta färdslag på olika ställen. Det måste fungera hela vägen. Man måste kunna komma ombord, förstå och höra var man är. Jag måste kunna lita på att kvaliteten håller genom hela systemet så att den inte plötsligt förändras, vilket kan innebära att jag måste avbryta min resa och hitta något annat sätt att ta mig vidare på eftersom jag kanske inte klarar av det. Jag måste kunna lita på hela resan från dörr till dörr. Samordningen är oerhört viktig för att jag ska våga ge mig ut i kollektivtrafiken och släppa till exempel färdtjänsten.

Klas Wählberg, BombardierTransportation: Jag kommer från Bombardier Transportation. Tack, Karin, för möjligheten att få kommentera! Om man ska säga ja eller nej till ett sammanhållet system vill jag säga att våra erfarenheter är att sammanhållna system ökar både marknadsandel och resande i kollektivtrafiken. I det här sammanhanget brukar vi gärna titta på Schweiz och kanske framför allt Zürich där marknadsandelen för kollektivtrafiken ligger på över 50 procent, och det är inte bara en fråga om vilken typ av färdmedel man använder. Där har man hela paletten med regiontåg, dieselbuss, trådbuss, spårvagn och så vidare. Det är knappast brist på alternativa resmöjligheter. Där väljer folk kollektivtrafiken därför att man har lyckats skapa snabb framkomlighet och hög standard, god kvalitet och förutsägbarhet.

När det gäller avreglering och vilka möjligheter det kan ge ser vi ett scenario i till exempel Frankrike där ett antal stora operatörsbolag tar hand om hela åtaganden, till exempel i Lyon där Keolis har hela ansvaret för kollektivtrafiken. Det finns även i Holland. Det är en typ av avreglering där den offentliga sidan har minimerat sin beställarfunktion. Det kanske rör sig om två tre personer som gör ett avtal och sedan följer upp att entreprenören sköter hela det åtagandet. Där har man lagt det i en tjänstekoncessionsversion. När det gäller avregleringen i sig kan vi se England som ett exempel. Vi är verksamma där och har sålt ett ganska stort antal både fordon och underhållskontrakt i England. Där kan vi se att det har blivit en kraftig ökning av resandet till och från London. Det är de starka stråken där det är en entreprenör som kör kanske i konkurrens med andra entreprenörer på olika linjer med slutmål och målpunkter. Där har avregleringen varit en framgång när det gäller järnvägstrafiken.

När det däremot gäller färdfunktionella relationer, relationer där man ska byta mellan olika operatörer för att ta sig från ett ställe till ett annat, har avregleringen inte varit en framgång. Då har man i stället fått gå in med korregerande åtgärder därefter. Resan har varit ganska lång i England innan man nu börjar hitta någon form av balans. Där hade man också ett ganska bra underlag från början från British Rail om vilka förutsättningar som fanns innan avregleringen gick i gång. Kort sagt är det svårt att prata

om en generell modell, men ett sammanhållet system har fördelar om man vill öka resandet. Har man däremot som idé att bara åka mellan två olika destinationer fungerar en linjesträckningstankegång alldeles utmärkt också.

Jimmy Pettersson, Synskadades Riksförbund: Förutsättningen för att en marknadsöppning ska fungera för grupper med synskador, som jag representerar, är att man kan lita på hela resekedjan, som Handisam var inne på tidigare. Det handlar också om att man, lite beroende på hur omfattande man gör marknadsöppningen, kan ta del av information om priser, vilka företag som trafikerar och så vidare. Där måste det finnas flera olika sätt att få informationen, via till exempel Internet men också via telefon. En synskada är ju i mångt och mycket ett informationsfunktionshinder. Det är inte alltid man kan ta del av Internet till exempel. Det är också viktigt att det finns ett bra system för ledsagning som är synkroniserat. Det handlar mycket om att få ihop hela kedjan. Det är viktigt.

Ulf Lundin, utredare: I slutbetänkandet om passagerares rättigheter hantearas skyldigheten för företagen när det gäller att hantera personer med nedsatt funktionsförmåga. Det är omhändertaget, liksom systemkonceptet.

Ordföranden: Ett viktigt påpekande! Det har varit mycket intressant. Jan-Evert Rådhström ska skicka med några avslutande ord.

Vice ordföranden: Jag vill å utskottets vägnar tacka för en mycket intressant förmiddag. Det har varit intressant att höra på alla lysande föredrag, framför allt alla bra svar på våra frågor. Det står alldeles klart att allihop i den här lokalen och alla i vårt land har en uppgift att gemensamt utveckla kollektivtrafiken för att möta framtidens krav. Jag tror också att det är en styrka att vi har kunnat få se så många samlade här i dag. Det visar på ett stort intresse och ett stort engagemang för de här frågorna. Jag är övertygad om att vi med den diskussion och det underlag som nu finns kommer att kunna presentera ett slutligt förslag som kommer att gagna den framtida kollektivtrafiken och ett ökat kollektivtrafikresande. Min förhoppning är att svensk kollektivtrafiks mål åstadkomma en fördubbling är ett alldeles för lågt mål, när vi ska göra en resumé någon gång i framtiden. Det är också många här i lokalen som jag vet har ett stort engagemang och som skulle ha velat säga någonting, men inte har fått tillfälle. Jag är glad att vi hade en liten paus; vi har fått möjlighet att växla några ord. Men det finns också möjligheter efteråt och framdeles att hålla kontakt. Tack också till alla er som inte har fått möjlighet att säga någonting, men ändå har varit här!

Jag önskar allihop en fortsatt god dag och ett fortsatt starkt engagemang för att vi tillsammans ska utveckla kollektivtrafiken! Därmed är dagens hearing avslutad.