

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU5

Kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika kollektivtrafikfrågor, bl.a. om ökad och hållbar kollektivtrafik, jämställd och jämlik kollektivtrafik, biljettsystem, kollektivtrafik på vatten, färdtjänsten samt om Gotlandstrafiken. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda eller pågående utredningar och översyner. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla klimat- och transportpolitiska mål och åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet understryker även att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och kunna leva ett aktivt och självständigt liv.

I betänkandet finns 26 reservationer (M, SD, C, V, KD, L, MP).

Behandlade förslag

Cirka 60 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
En ökad andel kollektivtrafik	7
Kollektivtrafik för alla	16
Färdtjänst.....	26
Biljettsystem.....	33
Ordningsfrågor	37
Marktransporter till Arlanda flygplats	40
Gotlandstrafiken	42
Reservationer	46
1. Ökad och hållbar kollektivtrafik, punkt 1 (C).....	46
2. Ökad och hållbar kollektivtrafik, punkt 1 (V)	46
3. Ökad och hållbar kollektivtrafik, punkt 1 (L).....	47
4. Nya mobilitetslösningar, punkt 2 (C, L).....	48
5. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (C)	48
6. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (V).....	49
7. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 4 (C).....	50
8. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 4 (KD).....	51
9. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 4 (L).....	52
10. Kollektivtrafik på vatten, punkt 5 (SD)	52
11. Kollektivtrafik på vatten, punkt 5 (KD).....	53
12. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 6 (C).....	53
13. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (SD).....	54
14. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (KD, L).....	56
15. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (V).....	57
16. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (MP).....	58
17. Särskilt om färdtjänst och synnedsättning, punkt 8 (C, V, KD, L, MP).....	59
18. Biljettsystem, punkt 9 (M).....	60
19. Biljettsystem, punkt 9 (SD)	61
20. Biljettsystem, punkt 9 (C).....	62
21. Biljettsystem, punkt 9 (V)	63
22. Ordningsfrågor, punkt 10 (M, KD).....	64
23. Ordningsfrågor, punkt 10 (SD).....	64
24. Marktransporter till Arlanda flygplats, punkt 11 (M, KD, L).....	65
25. Gotlandstrafiken, punkt 12 (V).....	66
26. Gotlandstrafiken, punkt 12 (L)	67
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	68
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22	68

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

En ökad andel kollektivtrafik

1. Ökad och hållbar kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 och 11 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 28.

Reservation 1 (C)

Reservation 2 (V)

Reservation 3 (L)

2. Nya mobilitetslösningar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 49 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10.

Reservation 4 (C, L)

Kollektivtrafik för alla

3. Jämställd och jämlik kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3 och 4 samt

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4.

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (V)

4. Kollektivtrafik i hela landet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1339 av Leif Nysmed (S),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 48,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9,

2021/22:3856 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62.

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (KD)

Reservation 9 (L)

5. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43.

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (KD)

6. Gränsöverskridande kollektivtrafik

Riksdagen avslår motion

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.1.

Reservation 12 (C)

Färdtjänst

7. Frågor om färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD),

2021/22:813 av Anna Wallentheim (S),

2021/22:869 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 103 och 104,

2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 50,

2021/22:3605 av Lars Beckman (M),

2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 34–39,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 64 och

2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkandena 31 och 32.

Reservation 13 (SD)

Reservation 14 (KD, L)

Reservation 15 (V)

Reservation 16 (MP)

8. Särskilt om färdtjänst och synnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:926 av Ida Karkiainen (S),

2021/22:1294 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2021/22:4165 av Pia Steensland m.fl. (KD) yrkande 34 och

2021/22:4170 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4.

Reservation 17 (C, V, KD, L, MP)

Biljettsystem

9. Biljettsystem

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1431 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 64 och 65,

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 8 och 9,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6–8 och
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Reservation 18 (M)

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (C)

Reservation 21 (V)

Ordningsfrågor

10. Ordningsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1526 av Camilla Brodin (KD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25,

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63.

Reservation 22 (M, KD)

Reservation 23 (SD)

Marktransporter till Arlanda flygplats

11. Marktransporter till Arlanda flygplats

Riksdagen avslår motion

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 24 (M, KD, L)

Gotlandstrafiken

12. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12–14,

2021/22:2693 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 39.

Reservation 25 (V)

Reservation 26 (L)

Stockholm den 27 januari 2022

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Marléne Lund Kopparklint (M) och Axel Hallberg (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 61 yrkanden om kollektivtrafik i motioner från den allmänna motionstiden 2021/22. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan. Utskottet kommer även att under våren 2022 behandla frågor om järnvägstrafik och transportinfrastruktur.

Utskottets överväganden

En ökad andel kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en ökad och hållbar kollektivtrafik samt nya mobilitetslösningar. Utskottet framhåller bl.a. att kollektivtrafiken är av stor vikt för att nå både klimat- och transportpolitiska mål. Vidare pekar utskottet på att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för att nå klimatmålen.

Jämför reservation 1 (C), 2 (V), 3 (L) och 4 (C, L).

Motionerna

Ökad och hållbar kollektivtrafik

I partimotion 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 28 framförs att all kollektivtrafik på väg och spår senast 2030 ska drivas med el eller fossilfria bränslen.

I kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 konstateras att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resorna med kollektivtrafiken behöver förbättras. I yrkande 11 framförs att det bör införas en kollektivtrafikbonus för att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken. Motionärerna framför att det är viktigt att öka andelen resor med kollektivtrafik för att minska klimatutsläppen och trängseln på vägarna.

I kommittémotion 2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 anförs att regeringen bör återkomma med ett förslag på en handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska kunna realiseras. Motionärerna framhåller att om klimatmålen ska kunna nås behöver samhället bli mer transporteffektivt och en ökad andel av persontransporterna behöver ske med gång, cykel och kollektivtrafik. I yrkande 2 anförs motionärerna att regeringen bör se till att det görs en översyn över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

Nya mobilitetslösningar

I kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 efterfrågas en översyn av lagstiftningen som rör kollektivtrafiken. Syftet med översynen ska vara att möjliggöra för nya kollektiva transportlösningar.

I kommittémotion 2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14 framförs att regeringen bör se till att lagstiftningen som rör kollektivtrafiken underlättar för nya och effektiva transportlösningar. Motionärerna pekar på att

bilpooler, elcyklar och framöver även självkörande bilar kan bli en del av framtidens kollektivtrafik, liksom delningsekonomin nya koncept för taxi. I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 49 av Helena Gellerman m.fl. (L) efterfrågar motionärerna en översyn av lagstiftningen som rör kollektivtrafiken. Syftet med översynen ska vara att möjliggöra för nya kollektiva transportlösningar.

Bakgrund

Etappmål om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik

I skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling anför regeringen att stadsplaneringen behöver inriktas mot hållbara samhällsstrukturer inklusive transportsystem som underlättar för människor att gå, cykla och resa kollektivt i stället för att åka bil. I skrivelsen framhålls att hållbar stadsplanering även omfattar strukturer för hållbar pendling och hållbara godstransporter ut och in i städerna. Utformningen av gaturummet behöver utgå från de gående, olika grupper av cyklister och kollektivtrafikresenärer så att framkomligheten, tryggheten och tillgängligheten för dessa trafikantgrupper förbättras. Regeringen framhåller i strategin att kommuner och regioner inom ramen för det kommunala självstyret, har ett stort ansvar för att inom transport- och bostadssektorn bidra till en minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. Som en del i strategin beslutade regeringen om ett nytt etappmål i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik: Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1, utg.omr. 20) anges att det framgår av resvaneundersökningen för 2019 att resultatet för måluppfyllelsen är nära målnivån på 25 procent men med hänsyn till felmarginalen kan nivån vara aningen högre eller lägre. Det går därför inte att se en tydlig riktning för utvecklingen av måluppfyllelsen. I propositionen framhålls vidare att antalet resor med kollektiva färdssätt minskade avsevärt under 2020 som en följd av restriktioner och rekommendationer kopplade till covid-19-pandemin.

Regeringen gav den 30 augusti 2018 i uppdrag åt Trafikanalys att följa upp etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, till exempel utifrån befolkningsmängd eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar. Trafikanalys redovisade uppdraget den 15 april 2019. Myndigheten föreslog fyra indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar. De indikativa målen motsvarar mål för genomsnittet för kommunerna i respektive grupp, och ska tillsammans motsvara en ökning av gång-, cykel- och kollektivtrafiken till 25 procent av persontransportarbetet 2025. Föreslagna målnivåer är dock inte direkt tillämpbara för kommunerna. Den målnivå som är relevant för

respektive kommun beror bl.a. på nuvarande andel gång-, cykel- och kollektivtrafik, demografi, geografi, klimat, topografi, andel befolkning inom centralorten, befintliga cykelvägar etc. Regeringen anger i proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan att den ser positivt på att kommuner sätter egna mål med utgångspunkt i Trafikanalys förslag och att den avser att följa utvecklingen.

Klimatpolitiskt ramverk

År 2017 beslutade riksdagen om ett klimatpolitiskt ramverk (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. En del i riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket var etappmålet för inrikes transporter. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Klimatpolitisk handlingsplan

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. I enlighet med klimatlagen överlämnade regeringen i december 2019 den första klimatpolitiska handlingsplanen till riksdagen (prop. 2019/20:65). I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn.

En klimatstrategi för Sverige

I april 2018 överlämnade regeringen skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen presenterade regeringen de åtgärder som vidtagits för att nå klimatmålen och riktningen för det fortsatta arbetet. Skrivelsen innehåller en handlingsplan för bl.a. fossilfria transporter och elektrifiering med en rad åtgärder som syftar till att ställa om till effektiva fordon och fossilfria drivmedel. Regeringen framhåller att det för att klimatmålen ska nås behövs en aktiv politik och en löpande uppföljning och att styrmedlen inom transportområdet utvecklas. Den aktuella handlingsplanen står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. I handlingsplanen betonar regeringen bl.a. nödvändigheten av ett transporteffektivt samhälle som särskilt i och mellan olika städer underlättar för en ökad andel kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik samt för ett effektivare transportsystem med låga utsläpp av växthusgaser, en fortsatt omställning till förnybara och hållbara drivmedel

där de fossila drivmedlen fasas ut samt en övergång till fossilfria och energieffektiva fordon. I skrivelsen framhåller regeringen att de stora ökningarna av kollektivtrafik främst bör kunna ske i de områden av landet som har goda förutsättningar vad gäller tillgänglighet, befolkningsunderlag och resmönster.

Infrastrukturpropositionen

I den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) framhåller regeringen att i det transporteffektiva samhället är det transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Regeringen konstaterar att infrastrukturåtgärder kan bidra till ökad transporteffektivitet bl.a. genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon och genom ökad möjlighet till längre och tyngre fordon.

Skrivelsen om nationell plan

I regeringens senaste skrivelse om den nationella planen (skr. 2017/18:278) konstateras att Sverige har många världsledande företag i transportsektorn och har en stor potential att utveckla transportsystemet till att bli långsiktigt hållbart samtidigt som svenskt näringsliv stärks. Regeringen framhåller att Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa på elektrifiering, digitalisering, fjärrstyrning och automatisering, bl.a. uppkopplade transporter och ökad resenärsinformation. Den nationella planen bidrar till detta med finansiering av åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. Regeringen framhåller i skrivelsen att digitaliseringen påverkar såväl resmönster som transporter. Det är angeläget att Trafikverket bedriver ett arbete för att på sikt åstadkomma en infrastruktur som är anpassad till och integrerad med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. Särskilda satsningar på tester och demonstrationer samt ett större fokus på förkommersiell upphandling tillsammans med inhämtande av internationell kunskap ska göras för att åstadkomma höjd innovationstakt och öka tillämpningen av forskningsresultat.

Trafikverkets förslag till nationell plan 2023–2033

Trafikverket framhåller i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2023–2033 att förutom omställningen till fossilfria drivmedel kan transportsektorns utsläpp av växthusgaser minskas genom minskad vägtrafik, vilket även bidrar till att minska trängsel, olyckor, buller och andra typer av utsläpp. I planförslaget går omkring 85 procent av medlen för namngivna investeringar till järnvägs- och sjöfartsinvesteringar, och Trafikverket finansierar också en mängd åtgärder för cykel och kollektivtrafik.

Trafikverket framhåller att sådana investeringar och åtgärder kan skapa mycket stora samhällsnyttor genom att de ökar tillgängligheten för medborgare och näringsliv utan att ge ökade klimatutsläpp.

Stadsmiljöavtal

Regeringen fattade 2015 beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket ge stöd enligt förordningen till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik eller hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör enligt förordningen särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029. Av budgetpropositionen för 2022 framgår att tolv ansökningar om stöd från stadsmiljöavtalen om sammanlagt 695 miljoner kronor beviljades under 2020. Stödet har exempelvis gått till att rusta upp och bygga nya resecentrum och centrumnära hållplatser, utveckling av kollektivtrafik samt utbyggnad och utveckling av gång- och cykelinfrastruktur i flera kommuner.

Elbusspremie

Energimyndigheten har i uppdrag av regeringen att betala ut premier för elbussar. Satsningen sträcker sig fram till 2023. Syftet med elbusspremien är att främja introduktionen av elbussar på marknaden och på så sätt bidra till ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller. Premien regleras i förordningen (2016:836) om elbusspremie och trädde i kraft den 26 juli 2016. Elbusspremien riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommuner och aktiebolag som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har gett befogenhet att ingå avtal om allmän trafik samt till trafikföretag som bedriver kollektivtrafik. Premien kan betalas ut till elbussar, laddhybrider, bränslecellsbussar och trådbussar med en transportkapacitet på mer än 14 passagerare. En elbusspremie kan betalas ut till bussar som beställts efter den 31 december 2015 för att användas i kollektivtrafik.

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom Kollektivtrafiksverige. Det övergripande målet för partnersamverkan är att kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel. I Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik ingår de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen samt Sveriges Kommuner och Regioner samt Trafikverket och

Jernhusen. Partnersamverkan tar bl.a. fram vägledning som blir konkreta verktyg i det dagliga arbetet med kollektivtrafik.

Klimatkommunerna

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Klimatkommunerna är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat. Flera av Klimatkommunerna uppger att deras medlemmar, genom strategiska åtgärder, har lyckats med att öka kollektivtrafikresandet och flera har också en helt fossilfri kollektivtrafik som kör på förnybart bränsle.

Stockholm var i september 2018 världens första huvudstad med 100 procent fossilfri busstrafik.

Nya mobilitetslösningar

Utvecklingen av kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som tjänst eller mobility as a service, MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel.

Mobilitet som tjänst i stor skala ingår inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter och en nationell färdplan för kombinerad mobilitet har tagits fram. Projektet Kompis är ett projekt som syftar till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Det är initierat av regeringens nämnda samverkansgrupp. Programmet samordnar, utvecklar och förvaltar bl.a. färdplanen för kombinerad mobilitet, identifierar och bedriver pilotstudier inom policy- och regelområdet, ger stöd till pilotstudier och uppskalning av mobilitetstjänster och stöder även kollektivtrafiken i dess arbete med digitalisering av biljettutbudet. Därutöver underlättar programmet samverkan mellan MAAS-ekosystemets alla aktörer, utvärderar effekter och konsekvenser för hållbarhet samt främjar information och kunskapsspridning om MAAS och kombinerad mobilitet. Färdplanen för kombinerad mobilitets långsiktiga mål är att normen för hur vi reser förändras från att resa ensam i egen transportresurs mot delad mobilitet. Det innebär att utgångspunkten ska vara att resorna görs med delade resurser, cykel eller gång, om det är möjligt och att man har tillgång till bil i olika former när det behövs.

Regeringens forskningsproposition

I februari 2021 yttrade sig trafikutskottet till utbildningsutskottet med anledning av regeringens forskningsproposition (prop. 2020/21:60, ytr. 2020/21:TU4y). Trafikutskottet underströk att forskning och innovation är av

strategisk betydelse för många av frågorna inom trafikutskottets beredningsområde. Forskning och innovation har också väsentlig betydelse för att uppnå såväl de transportpolitiska som de digitaliseringspolitiska målen. Utskottet framförde att det delar regeringens uppfattning att klimatfrågan är vår tids ödesfråga och att Sverige ska vara ledande i klimatomställningen och bli ett fossilfritt föregångsland. Utskottet underströk vidare att satsningar på forskning och innovation är angelägna för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet liksom för att fullt ut kunna tillvarata möjligheterna med den snabbt ökande digitaliseringen och ny teknik som artificiell intelligens (AI). Vidare framhöll utskottet att det är viktigt med forskning om bl.a. hur olika transportsätt och tjänster kan kombineras för att möta förändrade beteenden och krav från resenärerna.

Forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden

Utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har låtit göra en forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden (2019/20:RFR10). I rapporten presenteras forskning om olika mobilitetslösningar som skulle kunna öka tillgängligheten på landsbygden. Det konstateras att på kort sikt kan nya former av kollektivtrafik, bildelning, kombinerade transporter och elbilar öka tillgängligheten på landsbygden. På längre sikt kan självkörande minibussar, drönare och elflygplan bidra till ökad tillgänglighet. Utskottets arbetsgrupp framför bl.a. att teknikutvecklingen inom digitalisering, automatisering och elektrifiering kan innebära en förbättring av befintliga mobilitetslösningar och underlätta för nya innovativa mobilitetstjänster på landsbygden. Gruppen konstaterar samtidigt att den rådande teknikutvecklingen ställer nya krav på kollektivtrafikmyndigheterna och på en väl utbyggd infrastruktur, både fysisk och digital, och att det är viktigt att skaffa och sprida kunskap om vilka mobilitetslösningar som fungerar var.

Skriftliga frågor och interpellationer

Infrastrukturminister Thomas Eneroth framförde i sitt svar på en skriftlig fråga från den 24 februari 2021 (fr. 2020/21:1845) att kollektivtrafiken är ett klimatsmart sätt att resa på och helt nödvändig för att nå klimatmålen. Statsrådet konstaterade vidare att en fungerande kollektivtrafik för många också är en förutsättning för att kunna ta sig till jobb och skola och att en attraktiv och effektiv kollektivtrafik är en prioriterad fråga för regeringen.

Infrastrukturministern Thomas Eneroth har i ett svar på en skriftlig fråga om tjuvåkning under pandemin anfört att finansiering och uppföljning av kollektivtrafiken är ett regionalt ansvar (fr. 2020/21:629). Regionerna beslutar själva om vilken taxa som ska gälla i den regionala kollektivtrafiken, på vilket sätt resenärer ska betala för sin resa och hur biljetter ska visas.

I en interpellationsdebatt den 3 mars 2020 framförde infrastrukturminister Thomas Eneroth bl.a. att det enligt kollektivtrafiklagen är regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala

kollektivtrafiken (ip. 2019/20:310). I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Infrastrukturministern påminde om att staten har möjlighet att främja kollektivtrafiken, och att regeringen har tagit flera initiativ inom området. Den nationella planen bidrar genom investeringar i t.ex. järnvägar och busskörfält, och kommuner kan söka statlig medfinansiering för infrastruktur för kollektivtrafik genom stadsmiljöavtal och genom förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar. Vidare ger regeringens elbusspremie möjlighet till ett visst bidrag till införskaffande av elektriskt drivna bussar.

Infrastrukturminister Thomas Eneroth framhöll i en interpellationsdebatt i oktober 2017 (ip. 2017/18:26) att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till konceptet mobilitet som tjänst. Statsrådet pekade bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och på det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygden som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU8, avstyrkt motionsyrkanden om ökad kollektivtrafik. Utskottet har dock framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppnå de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag. Utskottet har även behandlat frågor om nya mobilitetslösningar tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU16. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men välkomnade aktiviteter inom området och framförde att det avser att följa utvecklingen av mobilitet som tjänst med intresse. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Ökad och hållbar kollektivtrafik

Utskottet vill påminna om att transportsektorn i dag står för nära en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser, och transportsystemets omställning är därför också central om de långsiktiga klimatmålen ska nås. Utskottet vill också lyfta fram klimatmålet för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Utskottet har mot den bakgrunden vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet vill understryka att en viktig del i att nå klimatmålet för transportsektorn är att öka resandet med klimatsmarta transporter. Det innebär bl.a. att fler människor ska

välja att resa med kollektivtrafik och att kollektivtrafikens andel därmed ska ökas. Utskottet vill i sammanhanget därför påminna om etappmålet i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik: Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utskottet vill dock samtidigt påminna om att det enligt kollektivtrafiklagen är regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen. Det är också regionerna som beslutar om vilken taxa som ska gälla i den regionala kollektivtrafiken. Staten har möjlighet att främja kollektivtrafiken, inte minst genom de satsningar på infrastruktur som görs i den nationella planen men också genom stadsmiljöavtalen och de möjligheter dessa ger. Utskottet vill också peka på att det bl.a. har införts en elbusspremie som ger möjlighet till ett visst bidrag till införskaffande av elektriskt drivna bussar. Utskottet välkomnar också det viktiga arbete som görs i kommunerna och regionerna för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och för att minska kollektivtrafikens klimatpåverkan. Utskottet kan även konstatera att många kommuner har en fossilfri busstrafik. Utskottet välkomnar vidare de initiativ som har tagits av branschen för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och effektivitet.

Utskottet anser sammanfattningsvis att frågor om en attraktiv och effektiv kollektivtrafik samt en fossilfri transportsektor är av stor vikt för att nå både klimat- och transportpolitiska mål och vill understryka att en viktig del i det arbetet är att få fler människor att resa klimatsmart med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet välkomnar därför infrastrukturminister Tomas Eneroths uttalanden om att kollektivtrafiken har hög prioritet för regeringen. Mot denna bakgrund anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:3198 (V) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3679 (C) yrkandena 5 och 11 samt 2021/22:4199 (L) yrkande 28 avstyrks därmed.

Nya mobilitetslösningar

Utskottet anser att arbetet med innovationer på transportområdet är avgörande för möjligheterna att nå klimatmålen. Ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossilfria välfärdsland, och en omställning av transportsektorn spelar då en central roll. Utskottet vill framhålla att en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Utskottet anser att digitaliseringen påverkar hela samhället och konstaterar att utvecklingen går fort och vill påminna om att självkörande fordon som drivs fossilfritt och framförs säkert kan få genomgripande konsekvenser och vara en viktig del i den framtida kollektivtrafiken. Utskottet

ser också mycket positivt på de initiativ som har tagits för att bl.a. utveckla och modernisera kollektivtrafiken till konceptet mobilitet som tjänst. Utskottet följer därför också med stort intresse, regeringens arbete med att förenkla för delningstjänster som kan komma att bidra till att utveckla och tillgängliggöra kollektivtrafiken. Utskottet följer utvecklingen mycket noga och tvekar inte att vidta de åtgärder som krävs för att främja nya mobilitetslösningar. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2021/22:3378 (L) yrkande 14, 2021/22:3394 (L) yrkande 49 och 2021/22:3679 (C) yrkande 10.

Kollektivtrafik för alla

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om jämställd och jämlik kollektivtrafik, kollektivtrafik i hela landet, gränsöverskridande kollektivtrafik och kollektivtrafik på vatten. Utskottet understryker vikten av ett välutvecklat kollektivtrafiksystem och förutsätter att det har hög prioritet för regeringen. Utskottet hänvisar även till pågående arbete. Vidare framhåller utskottet att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammas och att utskottet aktivt följer frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik.

Jämför reservation 5 (C), 6 (V), 7 (C), 8 (KD), 9 (L), 10 (SD), 11 (KD) och 12 (C).

Motionerna

Jämställd och jämlik kollektivtrafik

I kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4 önskar motionärerna att regeringen ska se till att ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken främjas. Motionärerna framhåller att ökad kollektivtrafik gynnar kvinnor som på grund av brister i kollektivtrafiken har mindre arbetsmarknadsregioner än män.

I kommittémotion 2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 framförs att regeringen bör ta fram en handlingsplan för hur kollektivtrafik och transportplanering ska öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt transportsystem. I yrkande 4 framhåller motionärerna att det bör tas fram förslag på hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar kan främjas vid planeringen av infrastruktur och kollektivtrafik.

Kollektivtrafik i hela landet

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 9 framhåller Anders Åkesson m.fl. (C) att det bör initieras en översyn av den regionala kollektivtrafiken för att se över möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de

nuvarande länsgränsernas inlåsning. Motionärerna framhåller att de vill förenkla för personer att åka tåg över länsgränser.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 framhåller motionärerna betydelsen av investeringar i kollektivtrafiken på landsbygden.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 48 påminner motionärerna om principerna för utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i hela landet. Motionärerna framhåller att en välfungerande kollektivtrafik är centralt för att människor enkelt ska kunna ta sig till jobb och skola samt bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen.

I motion 2021/22:1339 av Leif Nysmed (S) framförs att arbetstagarna inom kollektivtrafiken har fått en mer otrygg vardag på grund av upphandlingen av kollektivtrafik. Motionären påpekar att arbetstagarna kan bli tvingade att söka om sina jobb efter varje ny upphandling och att det dessutom kan innebära att arbetsgivare ges tillfälle att lämna tidigare överenskommelser. Motionären anser att en viktig åtgärd vid operatörsbyten är att ställa krav på personalövertagande.

I motion 2021/22:3856 av Johan Andersson m.fl. (S) påtalas vikten av att samordna kollektivtrafiken på landsbygden. Motionärerna understryker att det är viktigt att fortsätta satsa och bygga ut kollektivtrafiken. De framhåller att det kan ske genom att utveckla resmöjligheter och samordna trafikutbudet.

Kollektivtrafik på vatten

I kommittémotion 2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 framhålls att kollektivtrafiken på vatten bör stärkas. Motionärerna pekar på att samtidigt som belastningen på kollektivtrafiken på land ökar finns det en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43 föreslås att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten. Motionärerna framhåller att det är angeläget med goda förbindelser mellan öar och fastlandet.

Gränsöverskridande kollektivtrafik

I kommittémotion 2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.1 framhåller motionärerna vikten av ett ökat nordiskt samarbete när det gäller kollektivtrafik och gemensamma biljettsystem. Motionärerna lyfter bl.a. fram att för att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden är det centralt att transporter och kommunikationer fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Gällande rätt

Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) är ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige delegerat till kommuner och regioner, och uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Det är kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för att trafikförsörjningsprogram upprättas. Programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, dvs. all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgränser som till störst del består av vardagsresande, detta eftersom dagens regioner inte alltid slutar vid länsgränsen utan kan bestå av större arbetsmarknadsregioner där människor dagligen pendlar över länets gränser.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar fram trafikförsörjningsprogram är utgångspunkten de transportpolitiska målen och andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. Av kollektivtrafiklagen följer även att trafikförsörjningsprogram ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska också ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

I augusti 2012 utökades kollektivtrafiklagen till att dessutom gälla kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter är ansvariga för den offentligt organiserade kollektivtrafiken även till sjöss. De krav som gäller för kollektivtrafikföretag, t.ex. skyldigheten att informera om den trafik de bedriver, gäller också för kollektivtrafik på vatten.

Trafikverket tecknar avtal som finansierar kompletterande trafik för att uppnå en tillfredsställande tillgänglighet med kollektivtrafik mellan inter-regionala resmål, där trafiken inte kan bedrivas kommersiellt.

Bakgrund

Mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Funktionsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Regeringen har sex delmål för att uppnå det övergripande målet. Sedan 1994 har den huvudsakliga strategin inom svensk jämställdhetspolitik varit jämställdhetsintegrering, i kombination med särskilda jämställdhetsåtgärder, för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Jämställdhetsintegrering innebär att ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv.

En klimatstrategi för Sverige

Av regeringens skrivelse En klimatstrategi för Sverige framgår att andelen transporter med låga utsläpp av växthusgaser behöver öka för att klara det högt ställda klimatmålet för transportsektorn till 2030. Regeringen anger vidare att förutsättningarna för att använda kollektivtrafik i landsbygden behöver förbättras.

Strategi för Levande städer

I regeringens skrivelse Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling (skr. 2017/18:230) framför regeringen att det är färre kvinnor och män som har tillgång till bil i grupper med lägre inkomster. Regeringen framhåller vidare att grupper med lägre inkomster i större utsträckning använder kollektivtrafiken och ett välutvecklat kollektivtrafiksystem är också en bra investering för jämställdheten och jämlikheten.

En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder

I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) lyfter regeringen att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygderna. Regeringen pekar på att kollektivtrafiken på landsbygderna är svagt utvecklad och att turtätheten ofta är låg. Vidare framhåller regeringen att tack vare digitaliseringen erbjuds inom ramen för delningsekonomi möjligheter att utveckla nya lösningar för person- och godstransporter.

Mobilitet på landsbygden

Utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framstegsfrågor har gjort en forskningsöversikt och nulägesbeskrivning av mobilitet på landsbygder (2019/20:RFR10). I översikten anförts att det är angeläget att det omfattande offentligt finansierade transportnätet används på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. I rapporten pekar man på att det kontinuerligt görs viktiga satsningar på infrastruktur samtidigt som en övervägande del av den regionala kollektivtrafiken i Sverige subventioneras av det offentliga. Vidare upprättas trafikavtal för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet och transportförsörjning på landsbygder där det saknas förutsättningar för

kommersiell drift. Det behövs dock enligt rapporten kompletterande åtgärder och nya mobilitetslösningar som kan främja en hållbar och ökad tillgänglighet på landsbygden. Det kommer enligt rapporten sannolikt att behövas offentlig styrning och ändrade regelverk för att fullt ut realisera potentialen i olika hållbara mobilitetslösningar på landsbygden.

Samverkansprogram

Regeringen har tagit fram fem strategiska samverkansprogram som ska bidra till att möta flera av de samhällsutmaningar som Sverige står inför. Ett av samverkansprogrammen handlar om nästa generations resor och transporter. Programmet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att klara det anger regeringen att Sverige behöver vara ett samhälle där transporterna används smartare och med mer resurseffektiva fordon och fossilfria bränslen. Nästa generations resor och transporter har ett trafikslagsövergripande perspektiv och inkluderar väg, järnväg, flyg och sjöfart. Alla trafikslag måste samverka för att lösa kvinnors och mäns behov av resor och behovet av transporter av gods.

En maritim strategi

Regeringen beslutade den 27 augusti 2015 om en maritim strategi som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Regeringen anger i strategin att konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserade regler och goda villkor ska bidra till att utveckla de svenska maritima näringarna.

Fossilfritt Sverige

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har sjöfartsnäringen tagit fram sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Av denna framkommer bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklister, besökande, turister och boende. Den kan också utgöra en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggsleden. Av färdplanen framkommer att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklingsprogram, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram samt åtgärdsvalsstudier. Det framhålls att många aktörer är involverade i stadsutveckling, planering och trafikering, vilket ställer krav på utvecklad samverkan. Färdplanen konstaterar att urbaniseringen och den snabba bebyggelseutvecklingen innebär stora utvecklingsmöjligheter för vattenvägarna, men det medför också en stor risk för att bra lägen för båttrafik byggs bort.

Nordiska rådet

Inom Nordiska rådet har Gränshinderrådet i uppdrag att underlätta den fria rörligheten inom Norden genom att avlägsna gränshinder. Det ska vara möjligt att flytta, pendla, studera och driva företag över landsgränserna i Norden utan att man riskerar att hamna i en gråzon eller hindras av otydliga lagar och regler.

Infrastrukturpropositionen

I den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) framhåller regeringen att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. Regeringen pekar på att regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket sedan lång tid tillbaka har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta om exempelvis gränsöverskridande infrastruktur.

I infrastrukturpropositionen framhåller regeringen vidare att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Detta innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojkars transportbehov ska väga lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. När behoven för alla som nyttjar transportsystemet speglas bättre medför det ett bredare perspektiv i planeringen och utförandet. Det finns i dag skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster och tillgänglighet. Män reser oftare med bil och i genomsnitt längre till arbetet. Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Gapet mellan mäns och kvinnors bilanvändning är dock mindre i de yngre generationerna. Regeringen pekar på att utmaningen därför inte bara ligger i att tillgodose både kvinnors och mäns behov av transporter, genom att som exempel beakta trygga miljöer i transportsystemet, utan även i en önskvärd beteende- och värderingsförändring mot mer miljömässigt hållbara resmönster och ökad trafiksäkerhet. Sådana värderingar och beteenden är enligt regeringen i dag vanligare hos kvinnor.

Verksamhetsövergång

Den arbetsmarknadsmodell som sedan länge tillämpas i Sverige innebär att arbetsmarknadens parter ges möjlighet att ta ansvar för villkoren på arbetsmarknaden, detta för att kunna skapa stabilitet på arbetsmarknaden och på ett lämpligt sätt anpassa villkoren till de förutsättningar som råder i respektive bransch. När det gäller frågan om skyddet för anställda mot uppsägningar och möjligheten till förhandling för arbetstagarorganisationer vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar finns vissa skyddsregler som är tillämpliga i dessa situationer. I lagen (1982:80) om anställningsskydd (förkortad LAS) och lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (förkortad MBL) finns skyddsregler när det är fråga om övergång av

verksamhet. Vid en övergång av verksamhet övergår överlåtarens rättigheter och skyldigheter på grund av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid övergången till den nya arbetsgivaren. En övergång är i sig inte saklig grund för att säga upp en arbetstagarare. Detta innebär dock inte ett hinder för uppsägningar av ekonomiska, tekniska eller organisatoriska skäl, där förändringar av arbetsstyrkan ingår. I MBL finns bestämmelser om att när en arbetstgares anställningsavtal och anställningsförhållanden har övergått till en ny arbetsgivare är den nya arbetsgivaren under ett år från övergången skyldig att tillämpa anställningsvillkoren i det kollektivavtal som gällde för den tidigare arbetsgivaren, om inte kollektivavtalets giltighet har löpt ut eller ett nytt kollektivavtal har börjat gälla för de övertagna arbetstgarna.

I EU:s kollektivtrafikförordning anges att utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att de utvalda kollektivtrafikföretagen erbjuder den personal som tidigare anstälts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstgares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (2001/23/EG). Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbudshandlingarna och avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstgarna anses bli knutna till tjänsterna.

Reglerna om övergång av verksamhet gäller enligt EU-domstolen inte bara i de fall där det är fråga om ett direkt avtalsförhållande mellan två företag utan även när två företag efter varandra i en offentlig upphandling har tilldelats driften av en verksamhet. När en offentlig upphandling leder till en övergång av verksamhet i den mening som avses i LAS blir alltså leverantören skyldig att ta över personalen. Arbetsmarknadens parter har också möjlighet att i kollektivavtal närmare reglera vad som ska gälla vid övergång av verksamhet när det gäller frågan om arbetstgarnas rättigheter vid övertagande av personal.

Svar på skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt den 3 mars 2020 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth att det är viktigt för regeringen att hela Sverige ges goda förutsättningar att växa och utvecklas (ip. 2019/20:310). Han framhöll att en utgångspunkt för regeringens politik inom transportområdet självklart är det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, och det ska bidra till ökad hälsa. Infrastrukturministern påminde om

att det enligt kollektivtrafiklagen är regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. I maj 2018 beslutade regeringen om en ny nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Det är en satsning på över 700 miljarder kronor på svensk infrastruktur, vilket möjliggör stora satsningar i hela landet, på nybyggnation men också på upprustning och underhåll av befintlig infrastruktur. Det innebär också den största järnvägssatsningen i modern tid. Regeringens uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan inkluderade ett uppdrag att redovisa vad social hållbarhet innebär när det gäller transportinfrastruktur och hur social hållbarhet kan integreras i transportplaneringen. Trafikverket har därefter fortsatt att bedriva ett utvecklingsarbete för att ännu tydligare kunna svara mot denna hållbarhetsaspekt. Bland annat finansieras forskning om transportplanering ur ett socialt perspektiv och metodutveckling av planeringsunderlag som fångar sociala dimensioner av tillgänglighet. Infrastrukturministern påminde om att staten även har möjlighet att främja kollektivtrafiken, och regeringen har tagit flera initiativ inom området. Den nationella planen bidrar genom investeringar i t.ex. järnvägar och busskörfält, och kommuner kan söka statlig medfinansiering för infrastruktur för kollektivtrafik genom stadsmiljöavtal och genom förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar. Vidare ger regeringens elbusspremie möjlighet till ett visst bidrag till införskaffande av elektriskt drivna bussar. Avslutningsvis underströk statsrådet att arbetet för ökad social hållbarhet är mycket angeläget, inte minst i transportsystemet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2020/21:TU8, behandlat motionsyrkanden om kollektivtrafik i hela landet. Utskottet har framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet har dock avstyrkt motionsyrkandena och riksdagen har beslutat i linje med utskottets förslag. Utskottet har tidigare också behandlat frågan om jämställdhet i transportsektorn, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet framförde då att det förutsatte att frågan kommer att ha fortsatt hög prioritet för regeringen och att utskottet kommer att följa utvecklingen noga. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag. Utskottet har även behandlat frågor om kollektivtrafik på vatten tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU8. Utskottet välkomnade regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av att transportera bl.a. personer. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Jämställd och jämlik kollektivtrafik

Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Utskottet välkomnar därför det som regeringen framhåller i den senaste infrastrukturpropositionen om att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Regeringen anser att det innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojkers transportbehov ska väga lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. Utskottet instämmer fullt ut i detta och anser att det är en mycket viktig utgångspunkt för transportpolitiken. Utskottet vill även peka på det som regeringen uppmärksammar i skrivelsen Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling om att i grupper med lägre inkomster är det färre kvinnor och män som har tillgång till bil och att grupper med lägre inkomster därför i större utsträckning använder kollektivtrafiken. Utskottet instämmer i det som infrastrukturminister Tomas Eneroth har framfört om att arbetet för ökad social hållbarhet är mycket angeläget, inte minst i transportsystemet. Utskottet vill framhålla att en jämställd och jämlik kollektivtrafik är av hög prioritet för utskottet och att ett välutvecklat kollektivtrafiksystem också är en bra investering för jämställdheten och jämlikheten. Utskottet avser att följa frågorna och förutsätter att en jämställd och jämlik kollektivtrafik har fortsatt hög prioritet för regeringen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:3198 (V) yrkandena 3 och 4 samt 2021/22:3679 (C) yrkande 4.

Kollektivtrafik i hela landet

Utskottet anser att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet vill återigen påminna om att kollektivtrafiken är en fråga för regionala och kommunala överväganden. Staten har dock möjlighet att främja kollektivtrafiken, exempelvis genom den nationella planen och investeringar i jämvägar och busskörfält. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden om att främja kollektivtrafiken på landsbygder och förutsätter att potentialen i olika hållbara mobilitetslösningar på landsbygder utnyttjas. Utskottet vill i sammanhanget påminna om den forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden som genomförts av utskottet. Enligt rapporten behövs det bl.a. kompletterande åtgärder och nya mobilitetslösningar som kan främja en hållbar och ökad tillgänglighet på landsbygden. Utskottet vill även påminna om att syftet med reformen på kollektivtrafikmarknaden, som skedde i samband med att lagen (2010:1065) om kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 2012, bl.a. var att skapa

förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Reformen bidrar även till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären.

Utskottet finner inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:1339 (S), 2021/22:3394 (L) yrkande 48, 2021/22:3679 (C) yrkande 9, 2021/22:3856 (S) och 2021/22:3879 (KD) yrkande 62 avstyrks.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottet vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både vart och ett för sig och i kombination. Utskottet har tagit del av det arbete som görs inom ramen för exempelvis den maritima strategin men också av Fossilfritt Sverige. Utskottet anser, liksom tidigare år, att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammas. Utskottet finner således inte att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2021/22:2954 (SD) yrkande 15 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 43 som därmed avstyrks.

Gränsöverskridande kollektivtrafik

Utskottet välkomnar regeringens uttalanden i den senaste infrastrukturpropositionen om att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. Utskottet ser också mycket positivt på det som regeringen framför om att regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket sedan lång tid tillbaka har ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta om exempelvis gränsöverskridande infrastruktur. Utskottet välkomnar också det nordiska samarbetet i bl.a. olika transportfrågor inom Nordiska rådet. Utskottet vill framhålla att det ska vara möjligt att flytta, pendla, studera och driva företag över landsgränserna i Norden. Det var också mot den bakgrunden som utskottet i november 2021 besökte det danska parlamentet för att diskutera gemensamma trafik- och infrastrukturfrågor. Utskottet följer frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik aktivt men finner inte att det för närvarande finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Motion 2021/22:3248 (C) yrkande 5.1 avstyrks därmed.

Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om färdtjänst. Utskottet understryker betydelsen av färdtjänst och framhåller att det följer frågorna mycket noga. Utskottet förutsätter vidare att frågorna har hög prioritet för regeringen och att regeringen vidtar åtgärder om det behövs.

Jämför reservation 13 (SD), 14 (KD, L), 15 (V), 16 (MP) och 17 (C, V, KD, L, MP).

Motionerna

Frågor om färdtjänst

I kommittémotion 2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6 framförs att det bör göras en översyn av bl.a. färdtjänstlagen. Motionärerna framhåller bl.a. att personer som behöver specialrullstol till sitt idrottsutövande inte alltid får ha med sig den på sin resa med färdtjänst. Vissa personer har också ett tak för antalet färdtjänstresor som inte räcker till för resor även till idrottsanläggningen. I kommittémotion 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 103 framförs att rättighetsperspektivet i färdtjänstlagen bör stärkas. Motionärerna framhåller att färdtjänstlagen bör bidra till ökad inkludering och lika möjligheter och att det ska framgå av lagen att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning, att precis som andra, fritt bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. I yrkande 104 framhåller motionärerna att det är hög tid att se över färdtjänstlagen. De påpekar att det skiljer sig åt mellan olika regioner hur regelverket tolkas vilket gör att det finns stora regionala skillnader i den praktiska tillämpningen. I kommittémotion 2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 34 framhålls att färdtjänstlagen måste kompletteras med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att få bosätta sig, arbeta och studera var man vill och samtidigt ha en aktiv fritid. I yrkande 35 anser motionärerna att färdtjänstlagen bör kompletteras så att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan. I yrkande 36 framhåller motionärerna att rätten till färdtjänst även i en annan kommun behöver lagstadgas. I yrkande 37 anser motionärerna att regleringarna av färdtjänsten bör återföras till socialtjänstlagen. I yrkande 38 anförs att det bör införas fritt antal färdtjänstresor i landets alla regioner. I yrkande 39 framhåller motionärerna att barn under 18 år alltid och utan kostnad ska kunna vara medresenärer under resor med färdtjänsten. Motionärerna framhåller att färdtjänsten ska vara en flexibel samhällsservice så att personer med funktionsnedsättning kan arbeta, vara föräldrar och ha en meningsfull fritid.

I kommittémotion 2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del framförs att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning om särskilda persontransporter och att en ny färdtjänstlag behövs som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 64 understryker motionärerna vikten av rätt och ändamålsenlig kompetens hos förarna inom färdtjänsten när det gäller bemötande av personer med funktionsnedsättning. Motionärerna framhåller att resan med färdtjänst ska vara en trygg och förutsägbar upplevelse.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 50 önskas en undersökning av möjligheterna för personer som är bosatta i gränsområdena att kunna resa med färdtjänst över gränserna i Norden. Motionärerna framhåller att de nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem för personer med funktionsnedsättning och att det inte finns någon möjlighet att resa över gränserna med färdtjänst i dag.

I kommittémotion 2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkande 31 framhålls att det behövs en komplettering av färdtjänstlagen för tillfälliga resor. I yrkande 32 påtalas vikten av rutiner när ett färdtjänstillstånd går ut. Motionärerna lyfter fram att människor som verkligen är i behov av att förflytta sig, som inte kan göra det på egen hand och som saknar ekonomiska möjligheter att ta taxi inte ska komma i kläm.

I motion 2021/22:813 av Anna Wallentheim (S) framförs att regeringen behöver se över kommunernas regelverk för färdtjänst till och från idrottsträning och idrottstävlingar. Motionären framhåller att det är nödvändigt för att öka möjligheten för alla med funktionsvariation att idrotta.

I motion 2021/22:869 av Saila Quicklund (M) framhåller motionären behovet av att se över möjligheterna att förtydliga färdtjänstreglerna. Motionären pekar på att utan tydligt stöd i lagstiftningen finns det en risk att kommunerna tolkar reglerna olika.

I motion 2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) framhåller motionären behovet av att utreda språkkunskap för färdtjänstpersonal. Motionären anför att det bör ingå ett godkänt språkprov i den taxilegitimation som krävs för att få köra färdtjänst.

I motion 2021/22:3605 av Lars Beckman (M) framförs att möjligheten att ställa tydligare kvalitetskrav vid upphandlingar av resor för personer med funktionsnedsättning bör utredas. Motionären pekar bl.a. på tydliga krav på trafiksäkerhet när den offentliga sektorn upphandlar samhällsbetalda transporter, exempelvis av Centrala studiestödsnämnden.

I motion 2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD) framhålls att det behövs en översyn av färdtjänstens funktion och tillsyn. Vidare framhåller motionären att det behövs en översyn av sanktioner och kompensation till drabbade kunder.

Särskilt om färdtjänst och synnedsättning

I partimotion 2021/22:4170 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4 framhålls att färdtjänsten måste värnas. Motionärerna framhåller vidare att färdtjänsten ska vara av god kvalitet och så flexibel som möjligt för den enskilde.

I kommittémotion 2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del framförs att det behövs en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd. Motionärerna pekar bl.a. på att Synskadades Riksförbund har rapporterat om att blinda personer kan nekas färdtjänst vilket går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter.

I kommittémotion 2021/22:4165 av Pia Steensland m.fl. (KD) yrkande 34 framhåller motionärerna att det behövs en översyn av färdtjänstlagen. Motionärerna framhåller att det är angeläget att bevaka den rättspraxis som utvecklas när det gäller färdtjänstillstånd för personer som är blinda eller som har en grav synnedsättning då det för dessa personer i vissa fall kan vara förenat med livsfara att använda kollektivtrafiken.

I motion 2021/22:926 av Ida Karkiainen (S) framhåller motionären att synskadades rätt till färdtjänst måste säkras. Motionären lyfter fram att enligt Synskadades Riksförbund varierar generositeten och kvaliteten stort mellan olika delar av landet.

I motion 2021/22:1294 av Johanna Haraldsson m.fl. (S) framförs att regeringen ska överväga att se över lagen om färdtjänst. Motionärerna pekar på att många blinda och synskadade inte kan ta sig till arbete eller studier eller i vissa fall över huvud taget lämna sin bostad utan färdtjänstillstånd.

Gällande rätt

Lagen om färdtjänst

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

Av lagens förarbeten framgår att färdtjänst inte ska betraktas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå utan som en särskild transportform som utgör en del av kollektivtrafiken. Även om färdtjänsten alltjämt är ett uttryck för social omsorg ska den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för personer med funktionsnedsättning (prop. 1996/97:115 s. 35). Vidare anges att om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och

vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sitt handikapp, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer, ska tillstånd till färdtjänst meddelas (s. 51).

Lagen om riksfärdtjänst

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

Bakgrund

Transportpolitiska mål

Av de transportpolitiska målen följer att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning.

Agenda 2030

Av Agenda 2030 delmål 11.7 följer att senast 2030 ska universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning, tillhandahållas.

Funktionshindersmål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas (prop. 2016/17:188 Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken).

Pågående arbete

Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning

I mars 2017 utsåg regeringen en särskild utredare för att analysera reglerna för särskilda persontransporter, exempelvis färdtjänst och sjukresor. Syftet med utredningen var att identifiera problem som utgör hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter samt föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder.

Betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) presenterades i juni 2018. Utredningen föreslår inget obligatoriskt huvudmannaskap på regional nivå med hänsyn främst till det kommunala självstyret. Utredningens förslag remitterades under hösten 2018 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Myndigheten för delaktighet

Frågan om kvaliteten i färdtjänsten har behandlats i ett särskilt regeringsuppdrag av Myndigheten för delaktighet (MFD). Av rapporten Kvalitet i färdtjänsten (2018:19) framgår att kvaliteten i färdtjänsten brister. MFD konstaterar att många resenärer överlag är nöjda, men när färdtjänsten inte fungerar får det stora konsekvenser för den enskilde. MFD framhåller att möjligheten att använda färdtjänst för många är en förutsättning för att kunna vara delaktiga i samhället på lika villkor som andra. De problem som kartläggningen visar handlar bl.a. om bristande likvärdighet i färdtjänsten, om att regelverket ser olika ut i kommuner och regioner och om brister i utförandet av färdtjänsten, t.ex. när det gäller punktlighet, säkerhet, flexibilitet och bemötande. I rapporten lämnar MFD ett antal förslag på åtgärder som kan förbättra kvaliteten i färdtjänsten. Förslagen bygger på resenärernas syn på god kvalitet och en kartläggning av hur utförare av färdtjänst arbetar med kvalitetsutveckling.

Trafikanalys

Trafikanalys har haft i uppdrag av regeringen att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Rapporten Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2019:3) överlämnades den 29 mars 2019. I slutrapporten diskuteras myndigheternas insatser och funktionshindersrörelsens perspektiv, samt undersökningar, forskning och statistik.

Färdtjänst över de nordiska gränserna

Gränshinderrådet har de nordiska regeringarnas uppdrag att bekämpa de gränshinder som bromsar jobb och tillväxt i Norden. Frågan om färdtjänst över

de nordiska gränserna har varit föremål för diskussion inom ramen för Nordiska rådet. Nordiska medborgare som beviljats färdtjänst i hemlandet, har inte automatiskt rätt till färdtjänst i ett annat nordiskt land. Det gör det extra besvärligt för personer med funktionsnedsättning att utnyttja sin fria rörlighet. Färdtjänst för personer med funktionsnedsättning är därför ett av 20 hinder som Gränshinderrådet vill förmå regeringarna att snabbt lösa.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt från den 6 april 2021 (ip. 2020/21:577) framförde statsrådet Thomas Eneroth bl.a. följande. Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i samhället. Färdtjänsten bidrar till målet genom att ge möjlighet till särskilt anordnade transporter för personer med funktionsnedsättning. Färdtjänstillstånd ska enligt färdtjänstlagen ges för dem som på grund av funktionshinder har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med kollektivtrafiken. Statsrådet påminde om att det i färdtjänstlagen tydligt står att varje kommun eller region ansvarar för att tillhandahålla färdtjänst av god kvalitet. Färdtjänstlagen trädde i kraft 1998 och är en ramlag. Det innebär att kommuner och regioner, med den närhet till medborgarna som det innebär, har ansvar för och möjligheter att hantera och bestämma vilka villkor som ska gälla för den lokala färdtjänsten. Statsrådet konstaterade att de rapporter som framkommer om att personer med uppenbar funktionsnedsättning nekas tillstånd till färdtjänst väcker frågor om tillämpningen av färdtjänstlagen. Statsrådet framförde att han kommer att följa den här frågan noga.

I svaret på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:3624) från den 15 september 2021 framförde statsrådet Thomas Eneroth bl.a. att avsikten med färdtjänsten är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Statsrådet påminde om att han som statsråd inte kan uttala sig om domstolens bedömning av lagens tillämpning. Däremot konstaterade statsrådet att ansvaret för en färdtjänst av god kvalitet är ett kommunalt och regionalt ansvar. Lagen ställer inte upp något hinder för en mer generös tillämpning av tillståndsgivningen från kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Statsrådet framförde att han inte utesluter att ytterligare åtgärder kan behövas för att stärka tillgången till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning.

I en interpellationsdebatt från den 18 januari 2022 (ip. 2021/22:199) framförde statsrådet Tomas Eneroth inledningsvis att ett statsråd inte bör uttala sig om en domstols bedömning av tillämpningen av en lag. Statsrådet konstaterade återigen att en färdtjänst av god kvalitet är ett kommunalt och regionalt ansvar. Färdtjänstlagen ställer inte upp något hinder för en mer generös tillämpning av tillståndsgivningen från kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Statsrådet framförde att kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten svarar gentemot invånarna för att

färdtjänst av god kvalitet anordnas. Statsrådet noterade med viss oro de rapporter som inkommit gällande nekad rätt till färdtjänst för synskadade, och framförde att han följer frågan om blinda och synnedsattas rätt till färdtjänst mycket noga. Statsrådet anförde att han inte utesluter att ytterligare åtgärder kan komma att behövas för att stärka de funktionshindrades tillgång till transportsystemet. Statsrådet påminde även om att när det generellt gäller färdtjänst och sjukresor är 92 procent av färdtjänstresenärerna och sjukresenärerna nöjda med beställningar och resor, och 96 procent av resenärerna kom fram i tid. Statsrådet framförde dock att det räcker med att det är några, inte minst personer med synskador, som kanske får dåligt bemötande och inte får den grundläggande rätten till tillgänglighet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om färdtjänst tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU8. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men framhöll betydelsen av frågor om färdtjänst. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Frågor om färdtjänst

Utskottet vill inledningsvis framhålla att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och kunna leva ett aktivt och självständigt liv. Utskottet har därför också vid flera tillfällen framhållit vikten av de frågor som motionärerna tar upp och att rättigheter och levnadsvillkor för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Mot den bakgrunden vill utskottet understryka att alla som har rätt till färdtjänst också ska få det. Utskottet vill påminna om att färdtjänst av god kvalitet främst är ett kommunalt och regionalt ansvar och att det således är kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för att färdtjänst av god kvalitet anordnas. Samtidigt vill utskottet understryka att både nationella och internationella mål för transportpolitiken och funktionshinderspolitiken måste vara vägledande i arbetet.

Utskottet vill i sammanhanget peka på det beredningsarbete som pågår inom Regeringskansliet och ser också mycket positivt på infrastrukturministerns uttalande om beredskapen för ytterligare åtgärder som kan behövas för att stärka tillgången till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Utskottet välkomnar vidare det viktiga arbete som görs inom ramen för Nordiska rådet för att underlätta för människor att använda färdtjänst mellan de nordiska länderna.

Utskottet följer frågorna mycket noga och förutsätter att de har hög prioritet för regeringen. Mot den bakgrunden finner utskottet för närvarande inte att det behöver ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:386 (SD), 2021/22:813 (S), 2021/22:869 (M), 2021/22:2499 (SD)

yrkande 6, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 103 och 104, 2021/22:3158 (M), 2021/22:3198 (V) yrkande 10 i denna del, 2021/22:3394 (L) yrkande 50, 2021/22:3605 (M), 2021/22:3806 (SD) yrkandena 34–39, 2021/22:3879 (KD) yrkande 64 samt 2021/22:4065 (MP) yrkandena 31 och 32 avstyrks därmed.

Särskilt om färdtjänst och synnedsättning

Som anförts ovan är avsikten med färdtjänsten att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, och en färdtjänst av god kvalitet är ett kommunalt och regionalt ansvar. Utskottet vill återigen framföra att det ser mycket positivt på infrastrukturminister Tomas Eneroths uttalanden om att han inte utesluter att ytterligare åtgärder kan behövas för att stärka tillgången till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Utskottet vill även peka på det som statsrådet har framfört om att han med viss oro noterat de rapporter som kommit om nekad rätt till färdtjänst för personer med synnedsättning och att statsrådet följer frågan mycket noga. Även utskottet avser att följa frågan och förutsätter att regeringen vidtar åtgärder om det behövs.

Motionerna 2021/22:926 (S), 2021/22:1294 (S), 2021/22:3198 (V) yrkande 10 i denna del, 2021/22:4165 (KD) yrkande 34 och 2021/22:4170 (KD) yrkande 4 avstyrks därmed.

Biljettsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet framhåller betydelsen av att det ska vara enkelt att söka efter och köpa biljetter och hänvisar till pågående beredning och tagna initiativ både i Sverige och i EU.

Jämför reservation 18 (M), 19 (SD), 20 (C) och 21 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18 framförs att förutsättningar för ett gemensamt biljettsystem i hela Europa behöver förbättras. Motionärerna anser att regeringen skyndsamt ska påbörja arbetet med att öppna för kommersiella plattformar i syfte att skapa förutsättningar för ett bokningssystem för tågbiljetter som är lika lätt och transparent som det för flyget.

I kommittémotion 2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64 framhåller motionärerna att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Motionärerna anser att det är viktigt att smidigt kunna hitta, boka och betala för sin resa. I yrkande 65 anförts att äldre och personer med

funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettköp inom kollektivtrafiken. Motionärerna anser att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas så att personer med olika funktionshinder ska kunna genomföra biljettköp utan hjälp av andra.

I kommittémotion 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 önskas att det införs en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem. I motionen lyfts fram att en sådan infrastruktur skulle underlätta för kollektiv- och regionaltrafiken i landet. I yrkande 7 anser motionärerna att det ska införas en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter. I yrkande 8 framförs att det bör införas en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

I kommittémotion 2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 anförs att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. I yrkande 9 framhåller motionärerna att regeringen bör utreda införandet av en klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. Motionärerna pekar på att när ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken introduceras bör detta kombineras med subventioner för klimatsmart resande.

I motion 2021/22:1431 av Boriana Åberg (M) framhåller motionären att det bör skapas en ny konkurrensneutral biljettplattform där det går att köpa biljetter för all kollektivtrafik, såväl offentlig som privat. Motionären anser att ett nationellt biljettsystem som alla operatörer har tillgång till skulle underlätta för passagerarna samt bidra till konkurrens på lika villkor mellan privata och offentliga aktörer.

Bakgrund

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

I regeringens proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan anför regeringen att det bör införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022 för att underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik. I propositionen framförs att det bör bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafikslag- och transportsätt. Regeringen beslutade därför den 8 augusti 2019 att en särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:48). Utredaren skulle bl.a. föreslå insatser och tidsplan för skapandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Uppdraget redovisades den 28 april 2020. I utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) föreslår utredningen hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Utredningen föreslår bl.a. att resenärer ska kunna resa med samma färdbevis oavsett var i landet resan sker, att staten ska tillhandahålla en nationell digital infrastruktur som hanterar biljetter och ekonomisk avräkning mellan företag som ingår i systemet samt att innovation ska främjas genom att alla regionala

kollektivtrafikbiljetter ska finnas tillgängliga för tredje part som vill sälja mobilitetstjänster. Vidare föreslår utredningen åtgärder som kan skapa bättre reseplaneringstjänster för resenärer, med realtidsdata om trafikstörningar och information om biljetter och priser. Utredningen föreslår också att regeringen utreder vidare en lämplig organisation för införande av en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Utredningen anser att staten bör vara huvudman för en sådan försäljningskanal. Den digitala infrastrukturen för biljettsystemet bör enligt förslaget öppnas för anslutning av kollektivtrafikföretag under första halvåret 2022. Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt förslaget vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet. Utredningens förslag har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen framhåller i budgetpropositionen för 2022 att kollektivtrafiken är ett klimatsmart sätt att resa på och helt nödvändig för att nå klimatmålen. En fungerande kollektivtrafik är för många också en förutsättning för att kunna ta sig till jobb och skola. Regeringen föreslår ytterligare medel för införandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Systemet ska förenkla för resenärer att välja att resa med kollektiva färdmedel, vilket bedöms få positiva effekter för såväl fritidsresande som arbetspendling och gynna lokala och regionala arbetsmarknadsregioner. För att ersätta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas merkostnader för att utveckla regionala biljettsystem, i syfte att göra det enklare för resenärer att välja kollektivt resande i hela landet, föreslår regeringen att det avsätts 100 000 000 kronor per år 2022 och 2023. Medel avsätts också för genomförande av åtgärden.

Biljetter för internationella resor

En hållbar och smart mobilitet

I Europeiska kommissionens meddelande Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden framför kommissionen att den ska ta initiativ för att göra det enklare att använda och köpa biljetter för resor som passerar gränser. I utlåtandet En strategi för hållbar och smart mobilitet (utl. 2020/21:TU17) pekade utskottet på att det är svårt att planera och köpa biljetter för gränsöverskridande resor inom EU. Utskottet välkomnade därför kommissionens ambition att göra det enklare att använda och köpa biljetter för resor som passerar gränser.

Europeiska kommissionens arbetsprogram

I kommissionens arbetsprogram för 2022 Göra Europa starkare tillsammans framför kommissionen att digitala lösningar också kan bidra till mer integrerad, hållbar mobilitet. Kommissionen avser därför att lägga fram ett initiativ för multimodala digitala mobilitetstjänster för att täppa till luckor på marknaden i fråga om kombinerat resande med olika transportslag, bl.a. tåg.

Trafikanalys

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att analysera marknaden för bokning och försäljning av internationella tågbiljetter nu och i framtiden. I rapporten Internationella tågbiljetter – en framväxande marknad (2020:7) från april 2020 konstaterar Trafikanalys att marknaden för internationella tågbiljetter håller på att utvecklas av marknadens egna aktörer. Möjligheterna för resenärer att boka och köpa biljetter för internationella tågresor har kommit relativt långt. Men det finns monopolsituationer och dominans från stora järnvägsföretag som ger strukturella problem och som marknaden inte kan förväntas lösa. En fortsatt och stark reglering är därför nödvändig för att underlätta för en framväxande marknad och det är angeläget att Sverige driver frågan om konkurrensneutralitet på EU-marknaden. Vidare är EU:s konkurrensbestämmelser ett viktigt verktyg för att säkra möjligheter till nyetablering på marknaden. I rapporten föreslås bl.a. att Konsumentverket får i uppdrag att utöka sin information om internationella tågresor i en riktad kampanj till konsumenter. I syfte att följa utvecklingen föreslås också en förnyad uppföljning av marknadssituationen inom förslagsvis två år. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Skriftliga frågor och interpellationer

I frågan om att SJ AB ska öppna upp sin biljettbokning för övriga aktörer framförde dåvarande närings- och innovationsminister Mikael Damberg i en interpellationsdebatt i juni 2018 (ip. 2017/18:554) att SJ verkar på en avreglerad marknad tillsammans med andra konkurrerande tågoperatörer. Det finns inget hinder för SJ att inleda samarbeten om biljettbokning med andra operatörer. Statsrådet framhöll att det är en operativ fråga och en bedömning som bolagets styrelse och ledning ska göra. Vidare påminde statsrådet om att frågan tidigare har prövats av Konkurrensverket och att det då framkom att det är upp till SJ att själv avgöra vilka som får tillträde till bolagets försäljningskanaler.

I en interpellationsdebatt från den 2 mars 2021 (ip. 2020/21:435) framhöll infrastrukturminister Thomas Eneroth att det ska vara lätt att resa klimatsmart. Men att resa långa sträckor med kollektivtrafik kan innebära att resenären måste söka information eller köpa en resa i flera olika kanaler. Inom ramen för januariavtalet har ett nationellt biljettsystem analyserats i en utredning som lämnade sitt betänkande i april 2020. Under sommaren har betänkandet remitterats, och utredningens förslag, tillsammans med synpunkterna från remitteringen, bereds nu inom Regeringskansliet. Statsrådet framhöll vidare att regeringen enligt januariavtalet ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresa med tåg. I ett första steg har Trafikanalys genomfört en nulägesanalys. Regeringen driver därutöver frågan på europeisk nivå, inte minst under föregående års europeiska järnvägsåret. Avslutningsvis har flera nättjänster utvecklats under senare tid som har gjort det lättare för resenärerna

att boka sina biljetter. Frågan hur regeringen ska agera för att göra det enklare att boka utlandsresor bereds fortfarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågan om kollektivtrafikens biljettsystem, senast i betänkande 2020/21:TU8. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men betonade bl.a. att det är viktigt att det är enkelt att hitta resor och att köpa biljett. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka betydelsen av att det ska vara enkelt att söka efter och köpa biljetter, både nationellt och inom EU. Enligt utskottets uppfattning är det en mycket viktig del i att få fler människor att välja att resa med kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar därför de initiativ som regeringen har tagit genom att bl.a. tillsätta en utredning om att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Utskottet konstaterar att utredningens förslag bereds inom Regeringskansliet. Utskottet välkomnar vidare de initiativ som har tagits på europeisk nivå både av regeringen och av kommissionen. Utskottet vill också lyfta fram att det bl.a. har utvecklats nättjänster som underlättar för resenärer att köpa och boka biljetter. Mot bakgrund av pågående beredning och tagna initiativ anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2021/22:1431 (M), 2021/22:2953 (SD) yrkandena 64 och 65, 2021/22:3198 (V) yrkandena 8 och 9, 2021/22:3679 (C) yrkandena 6–8 och 2021/22:3752 (M) yrkande 18 avstyrks därmed.

Ordningsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ordningsfrågor. Utskottet pekar bl.a. på de initiativ som har tagits för att skapa ett tryggt kollektivtrafiksystem.

Jämför reservation 22 (M, KD) och 23 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3752 yrkande 13 framför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör göras en översyn i syfte att minska fusket med biljetter. Motionärerna framhåller att arbetet mot fusket att åka med spårbunden trafik utan att betala måste intensifieras.

I kommittémotion 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 framförs vikten av att planera för fler säkra pendlarparkeringar. Motionärerna

pekar bl.a. på att det för många människor är nödvändigt att ta bilen till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 63 konstaterar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) betydelsen av hårdare tag mot plankning. Motionärerna framhåller att den som plankar låter andra ta kostnaden för sin resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid och vara ren och trygg att åka med.

I motion 2021/22:1526 av Camilla Brodin (KD) anför motionären att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att införa en klotterplattform och klotterpolicy.

Gällande rätt

Lagen om tilläggsavgift

Enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik får den som driver kollektiv persontrafik, för vilken regeringen eller en förvaltningsmyndighet fastställer taxa, ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltig biljett.

Inom Näringsdepartementet, numera Infrastrukturdepartementet, har promemorian Ny lag om tilläggsavgift (Ds 2016:9) utarbetats. I promemorian lämnas förslag till en ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik. Utöver en allmän översyn av den nu gällande lagen om tilläggsavgift innebär förslaget till ny lag en modernisering av regelverket och en anpassning till förhållanden som gäller i dag på kollektivtrafikmarknaden. Förslag lämnas även till en ny förordning om tilläggsavgift i kollektivtrafik och till vissa ändringar i ordningslagen (1993:1617). Promemorian har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Klotter

Klotter på någon annans egendom är skadegörelse och regleras i kap. 12 brottsbalken. Den som döms för skadegörelse döms till böter eller fängelse i upp till ett år. Grovt brott kan ge upp till fyra års fängelse.

Bakgrund

Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalen ger kommuner och landsting möjlighet att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029.

Strategi för Levande städer

I skrivelsen Strategi för Levande städer anför regeringen att stadsplaneringen behöver inriktas mot hållbara samhällsstrukturer inklusive transportsystem som underlättar för människor att gå, cykla och resa kollektivt i stället för att åka bil. I skrivelsen framhålls att hållbar stadsplanering även omfattar strukturer för hållbar pendling och hållbara godstransporter ut och in i städerna.

Trafikverket

Trafikverket vidtar olika åtgärder för att motverka klotter, bl.a. s.k. ribb-inklädnad och ökad belysning.

Trafikverket uppger vidare att antalet parkeringsplatser och lokaliseringen av dem i bostadsområden och verksamhetsområden har stor betydelse för valet av färdmedel och störningar från trafiken. Vidare framförs att parkeringar ska utformas för att främja trygghet genom belysning, övervakning och överblickbarhet. Åtgärder för personer med funktionsnedsättning i gränssytan till parkeringsplatser vid järnvägsstationer ska beaktas.

Mobilitet på landsbygder

I utskottets forskningsöversikt Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning från mars 2020 (2019/20:RFR10) framförs att det finns behov av faktorer i omgivningen som understödjer förändrade resvanor. Det kan exempelvis handla om lättillgänglig information om vilka mobilitetslösningar som finns att tillgå, att det är enkelt att köpa, boka och genomföra resan samt att det finns tillgång till säkert utformade cykelbanor och busshållplatser eller bra pendlarparkeringar.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om klotter och plankning tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU8. Vikten av fler säkra pendelparkeringar har också behandlats av utskottet tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU8. Utskottet avstyrkte motionsförslagen och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att biljettintäkter är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas och vara ett attraktivt alternativ för resenärerna. Utskottet instämmer därför med motionärerna om att s.k. plankning är ett problem för kollektivtrafiken. Utskottet vill mot den bakgrunden peka på den promemoria om en ny lag om tilläggsavgift som bereds inom Regeringskansliet. Utskottet utgår från att regeringen prioriterar

frågan så att ett modernt regelverk kommer på plats som också är anpassat till de förhållanden som gäller i dag på kollektivtrafikmarknaden.

Enligt utskottets uppfattning är det vidare oacceptabelt att förstöra någon annans egendom och utskottet förutsätter att rättsvårdande myndigheter kopplas in när så sker. Utskottet vill också framhålla att det ser positivt på de initiativ som Trafikverket tar för att motverka skadegörelse i form av klotter.

Utskottet anser att utvecklingen av en kollektivtrafik som underlättar för resenärer och ett tryggt, säkert och tillgängligt system för alla är av stor betydelse. Utskottet välkomnar därför de initiativ som har tagits för att bl.a. göra pendlarparkeringar säkra. Utskottet förutsätter att arbetet med att göra systemet tryggt för resenärerna fortsätter och är därför inte berett att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget.

Utskottet avstyrker därmed motionerna 2021/22:1526 (KD), 2021/22:2968 (SD) yrkande 25, 2021/22:3752 (M) yrkande 13 och 2021/22:3879 (KD) yrkande 63.

Marktransporter till Arlanda flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om marktransporter till Arlanda flygplats. Utskottet förutsätter att kollektivtrafiken till flygplatsen fortsätter att utvecklas.

Jämför reservation 24 (M, KD, L).

Motionen

I kommittémotion 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 framhåller motionärerna att regeringen bör se till att underlätta för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik. Motionärerna pekar på att det är många transporter med bil till och från Arlanda i en nordisk jämförelse.

Bakgrund

Arlandabanan

Arlandabanan togs i drift 1999 och ägs av Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). AIAB ägs till 100 procent av svenska staten och bolaget ansvarar för statens rättigheter och skyldigheter i fråga om Arlandabanan. AIAB:s uppgift är att inneha och förvalta järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms central till A-Train. A-Train är AIAB:s avtalspart för Arlandabanan. A-Train driver snabbtågspendeln Arlanda Express från Stockholms central till Arlanda flygplats med fyra till sex avgångar i timmen. A-Train är också

infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen. Arlandabaneavtalen reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-Train. Avtalen gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till förlängning i 10 år. Sommaren 2019 förlängdes avtalet med 10 år och avser perioden juli 2040 till juli 2050. Som kompensation för sitt risktagande och som ersättning för investerings- och driftskostnader har A-Train rätt att bestämma biljettpriserna på Arlanda Express och att uppbära samtliga biljettintäkter.

Kollektivtrafik till Arlanda

Följande kollektivtrafik går till och från Arlanda: snabbtåg (Arlanda Express), pendeltåg, fjärrtåg och buss. Priset för att resa med Arlanda Express är i dag högre än för alternativa färdmedel.

Skriftliga frågor och interpellationer

I en interpellationsdebatt i december 2019 (ip. 2019/20:115) framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth att det är viktigt med bra kollektivtrafikmöjligheter till Arlanda. Statsrådet konstaterade att dessa behöver utvecklas vidare och att det generellt är viktigt att öka möjligheterna att ta sig till flygplatserna på ett sätt som minskar klimatavtrycken. Det är inte minst aktuellt i diskussionen om Bromma, dit det inte finns några spåralternativ utan i stället bussar och annan trafik.

Tidigare riksdagsbehandling

I betänkande 2020/21:TU8 avstyrkte utskottet motionsförslag om marktransporter till Arlanda flygplats. Utskottet underströk dock betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats. Riksdagen beslutade i linje med utskottets betänkande.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att frågan som motionärerna lyfter om att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats är av stor vikt. Detta är angeläget inte minst för att Arlanda ska kunna fortsätta att utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och bl.a. bidra till en hög tillgänglighet för människor och näringsliv i Sverige och till att främja besöksnäringen. Utskottet välkomnar därför initiativen som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda. Utskottet förutsätter att kollektivtrafiken till Arlanda flygplats fortsätter att utvecklas och finner inte att det finns anledning för utskottet att ta något initiativ med anledning av motion 2021/22:3754 (M) yrkande 4. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Gotlandstrafiken. Utskottet pekar på pågående beredning och understryker bl.a. betydelsen av att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland.

Jämför reservation 25 (V) och 26 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) framförs att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att

- ta fram ett förslag för helförstatligande av Gotlandstrafiken när den nuvarande avtalsperioden löper ut (yrkande 12)
- tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk om kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen vilket regelbundet ska uppdateras med utgångspunkten att förbättringar ska ske men aldrig försämringar (yrkande 13)
- ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken (yrkande 14).

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 39 framhålls att regeringen bör se över hur färjetrafiken till och från Gotland kan likställas med vägar och järnvägar samt låta den ingå i den nationella infrastrukturen.

I motion 2021/22:2693 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) framförs att regeringen i infrastrukturplanen ska studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Motionärerna framhåller bl.a. att det är av yttersta vikt att färjetrafiken ges långsiktiga villkor, att Gotlandstrafiken betraktas som en del av det nationella trafiksystemet samt att staten tydliggör sitt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige.

Bakgrund

Färjetrafiken till Gotland

Staten upphandlar färjetrafik till Gotland för att säkerställa tillgång till väl fungerande kommunikationer. Det handlar om att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland. Näringslivet måste ges möjligheter till väl fungerande godstransporter, och samhällsviktiga funktioner behöver garanteras regelbundna och anpassade sätt att transportera bl.a. farligt gods. Gotland har en stor turistnäring och det är en sektor som är helt beroende av goda kommunikationer. Färjan och flyget kompletterar

varandra, eftersom de möter olika behov. Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket ska tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter men ska också skapa förutsättningar för regional utveckling.

Trafikverkets uppdrag om den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland

I juli 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. Därtill ska ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi analyseras. I uppdraget ingår bl.a. att

- beskriva effekter och konsekvenser i förhållande till de transportpolitiska målen av de olika alternativen
- redovisa en bedömning av samhällsekonomisk effektivitet samt kostnader och finansiering för de olika alternativen fördelat över tid
- analysera och beskriva miljöeffekter av de olika alternativen inklusive hur de olika alternativen kan utformas för att uppnå en fossilfri Gotlandstrafik
- ämna förslag till vilken modell som bör gälla för nästa upphandling och beskriva en föreslagen fortsatt process fram till upphandling.

Den 15 september 2021 redovisade Trafikverket sitt uppdrag. Trafikverket föreslår att modellen med statligt ägda fartyg och upphandlad drift används för framtida trafik då den ger ökad möjlighet till konkurrens och bedöms ge lägre kostnader för staten. Trafikverket framför att om modellen införs behöver staten hantera fartygen i ett eget rederi. Trafikverket framför att mot bakgrund av att Sjöfartsverket redan i dag har en stor rederiverksamhet och hanterar ett flertal fartygstyper bedömer verket att deras förmåga är något bättre än Trafikverkets. Sjöfartsverket skulle i så fall ansvara för att designa, bygga och förvalta fartygen. Trafikverket bedömer att det inte är möjligt för staten att etablera ett rederi och anskaffa fartyg redan till nästa trafikperiod från 2027. Nästa upphandling genomförs därför likt tidigare som en sammanhållen upphandling av fartyg och drift. Statligt ägda fartyg kan komma i fråga först i den därpå kommande upphandlingen.

Trafikverket har i uppdraget även belyst frågan om hur Gotlandstrafiken ska kunna bli fossilfri till 2045. Vägen till fossilfrihet innehåller ett antal valmöjligheter kring vilken trafik som ska köras och i vilken takt klimatgaser ska reduceras samt fossilfria bränslen införs. Dessa val påverkar kostnaderna för trafiken. Frågan om trafikering och klimatmål samt tidpunkt för en eventuell upphandling med statliga fartyg kommer att hanteras i arbetet med kommande upphandlingar.

Trafikverkets redovisning är föremål för remissbehandling till den 10 januari 2022.

Skriftliga frågor och interpellationer

Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i svaret på en skriftlig fråga (fr. 2020/21:1971) framhållit att det inte finns några planer på att ta bort Oskarshamn som hamn för Gotlandstrafiken.

Infrastrukturministern har i svaret på en annan skriftlig fråga (fr. 2019/20:1228) framfört bl.a. att staten upphandlar färjetrafik till Gotland för att säkerställa tillgång till väl fungerande klimatsmarta kommunikationer. Det handlar om att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland. Näringslivet behöver möjligheter till godstransporter och samhällsviktiga funktioner behöver garanteras regelbundna och anpassade sätt att transportera bl.a. farligt gods.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om Gotlandstrafiken flera gånger tidigare, senast i betänkande 2020/21:TU7. Utskottet påminde om att Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och riksdagen beslutade i linje med utskottets betänkande.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka betydelsen av att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland. Näringslivet behöver också möjligheter till godstransporter och samhällsviktiga funktioner behöver säkerställas.

Utskottet påminner om att det saknas kommersiell bärkraft för trafik i den omfattning som krävs för att Region Gotland ska anses kunna leva och utvecklas. Trafikverket har därför regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Utskottet vill vidare peka på det uppdrag som regeringen gav Trafikverket i juli 2020 att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland samt ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Trafikverket redovisade sitt uppdrag i september 2020 och det är nu föremål för remissbehandling till den 10 januari 2022. Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa beredningen av Trafikverkets utredning men förutsätter att den fortsatta beredningen kommer att tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter, och samtidigt

skapar förutsättningar för regional utveckling. Motionerna 2021/22:2596 (V) yrkandena 12–14, 2021/22:2693 (S) och 2021/22:3394 (L) yrkande 39 avstyrks därmed.

Reservationer

1. **Ökad och hållbar kollektivtrafik, punkt 1 (C)**

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 och 11 samt avslår motionerna

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 28.

Ställningstagande

Jag anser att andelen resor med kollektivtrafik behöver öka. Detta är viktigt för att minska klimatutsläppen men också för att minska trängseln på våra vägar. I dag tar många människor bilen trots att de gärna hade rest med bussen, pendeltåget eller spårvagnen om det hade funnits möjlighet att göra det. Jag anser därför att förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor med kollektivtrafiken behöver förbättras.

Jag är medveten om att kollektivtrafik är en fråga för regionala och kommunala överväganden, men för att stödja och uppmantra kommuner och regioner att öka kollektivtrafiken anser jag att det bör införas en kollektivtrafikbonus.

Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har framfört.

2. **Ökad och hållbar kollektivtrafik, punkt 1 (V)**

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

avslår motionerna
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 och 11 samt
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 28.

Ställningstagande

Jag vill peka på att flera utredningar och rapporter har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och för att öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Jag vill särskilt lyfta fram att Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog fram en rapport 2016 som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030. I rapporten konstateras det att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent, som är branschens målsättning. Jag anser att det behövs kraftfulla åtgärder för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att så snart pandemin är över få tillbaka resenärerna och förtroendet för kollektivtrafiken. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras.

Det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. Jag vill påminna om att effektiva helhetssatsningar och en stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med ett lägre pris för kollektivtrafiken har visat sig vara ett framgångsrikt sätt för att minska bilismen och för att uppnå hållbara städer. Mot bakgrund av att resor med kollektivtrafik ökar med en sådan kombinerad satsning har satsningen också inneburit ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan helhetssatsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Jag anser därför att regeringen bör se till att det genomförs en översyn av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

3. Ökad och hållbar kollektivtrafik, punkt 1 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 28 och
avslår motionerna
2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 och 11.

Ställningstagande

Jag vill understryka betydelsen av att samtliga vägtransporter inom EU så snart som möjligt blir helt fossilfria. Jag kan dock konstatera att klimatarbetet har kommit långt inom kollektivtrafiken och det är mycket positivt att en stor del av kollektivtrafiken i städerna också är fossilfri. Jag anser att arbetet måste fortgå och att regeringen bör verka för att all kollektivtrafik på väg eller spår ska drivas av el eller fossilfria bränslen 2030.

4. Nya mobilitetslösningar, punkt 2 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 49 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att digitaliseringslösningar kan underlätta för människor att göra klimatsmarta val i trafiken. Bilpooler, elcyklar och framöver även självkörande bilar kan bli en del av framtidens kollektivtrafik, liksom delningsekonomins nya koncept för taxi. Vi anser att lagstiftningen som rör kollektivtrafiken ska vara utformad så att den möjliggör för nya kollektiva transportlösningar. Vi anser därför att regeringen bör göra en översyn av regelverken som rör kollektivtrafiken och se till så att regelverket underlättar för nya och effektiva transportmedel.

5. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4 och
avslår motion
2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3 och 4.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis slå fast vikten av att vårt transportsystem är likvärdigt i förhållande till kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar.

Jag vill starkt betona att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att påverka planeringen av transporter och transportinfrastruktur. Jag kan konstatera att kvinnor respektive män reser på olika sätt. Kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor, medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser mer hållbart genom att de reser kollektivt och inte utsätter sig själva och andra för lika stora risker i trafiken. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet. Det är viktigt att inkludera jämställdhetsaspekten även när miljömålen formuleras i samband med trafikplanering. Jag vill uppmärksamma att gruppen kvinnor har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har på grund av brister i kollektivtrafiken. I syfte att uppnå en mer jämställd arbetsmarknad är det därför en nödvändighet för Sverige att förstora sina funktionella regioner med hjälp av utbyggd transportinfrastruktur. Jag kan konstatera att många invånare, särskilt kvinnor, känner oro inför att vistas i det offentliga rummet, bl.a. med hänsyn till könsrelaterat våld. Detta bör beaktas i planeringsarbetet när det gäller allt från utformning och ljussättning av gångtunnlar till återvändsgränder, grönområden och andra platser med begränsad insyn. Det finns också en delvis otrygg och hotfull miljö i kollektivtrafiken, och det riskerar att minska viljan hos den enskilde att åka kollektivt. Det är därtill ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken.

6. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 3 och 4 samt
avslår motion
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4.

Ställningstagande

För att få ett transportsystem som är inkluderande och rättvist fördelat och som kan bidra till att minska de socioekonomiska klyftorna anser jag att det behövs mer kunskap om hur transportsystemet fungerar för olika grupper av resenärer. Jag kan dock konstatera att vi har tillräckligt med kunskap för att veta att det finns stora grupper som är beroende av kollektivtrafiken för sina transporter men som missgynnas både i planeringen av trafiken och av priserna för att använda den. Jag är medveten om att kollektivtrafiken anses vara en fråga för det regionala självbestämmandet. Jag vill dock samtidigt påtala att många av besluten om regional kollektivtrafik motverkar de nationellt beslutade transportpolitiska målen om bl.a. klimat, jämlikhet och jämställdhet. Jag anser därför att regeringen ska ta fram en handlingsplan för hur kollektivtrafik och transportplanering kan öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt jämlikt och jämställt transportsystem.

Jag vill framhålla att vid infrastrukturplanering och trafikplanering tas tyvärr sällan hänsyn till hälsoeffekter för de boende i närheten eller till vilka sociala konsekvenser planerna får. Detta är något som drabbar främst ekonomiskt svaga områden. Jag anser därför att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag på hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik ska främjas.

7. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 4 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 och
avslår motionerna

2021/22:1339 av Leif Nysmed (S),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 48,

2021/22:3856 av Johan Andersson m.fl. (S) och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62.

Ställningstagande

Jag vill understryka vikten av att underlätta för människor att resa med kollektivtrafik över länsgränser. Jag anser därför att regeringen bör initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap.

8. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 4 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62,
bifaller delvis motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 48 och
avslår motionerna

2021/22:1339 av Leif Nysmed (S),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 och
2021/22:3856 av Johan Andersson m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor betydelse för att minska transportsektorns miljöpåverkan men också för att öka tillgängligheten för människor till bl.a. arbetet eller skolan. Det ska vara enkelt och smidigt att ta sig till jobbet eller till skolan. Effektiva kommunikationer och transporter är också avgörande för att företag ska kunna utveckla sin verksamhet även på mindre orter. Jag anser därför att det behövs en rad åtgärder för att säkra goda kommunikationer i hela landet, såsom bl.a. underhåll och nybyggnad av järnvägar och vägar samt satsningar på kollektivtrafiken. Jag är medveten om att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar, men staten bör också bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt. Jag vill därför framhålla att regeringen ska se till att investeringarna i kollektivtrafik på landsbygden ökar.

9. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 4 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 48,
bifaller delvis motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
avslår motionerna

2021/22:1339 av Leif Nysmed (S),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 och

2021/22:3856 av Johan Andersson m.fl. (S).

Ställningstagande

En väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för transportsystemet i hela Sverige. Resor med buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg minskar utsläppen men också trängseln på vägarna. Jag vill framhålla att en välfungerande kollektivtrafik även är central för att människor enkelt ska kunna ta sig till jobbet och till skolan. Ökat kollektivt resande bidrar också till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Jag anser därför att kollektivtrafiken behöver byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet och att regeringen bör verka för detta.

10. Kollektivtrafik på vatten, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15 och
avslår motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43.

Ställningstagande

Vi kan tyvärr konstatera att trots att en stor del av Sveriges befolkning bor vid kusten består endast 1 procent av Sveriges kollektivtrafik av båttrafik. Vi kan samtidigt konstatera att belastningen på kollektivtrafiken på land ökar. Vi vill framhålla att det är viktigt att så många människor som möjligt har tillgång till en välfungerande kollektivtrafik. Vår uppfattning är därför att det finns en stor potential i att utveckla kollektivtrafiken på vatten. Det kan man bl.a. göra genom att se över upphandlingsreglerna och möjligheterna för fastighetsägare att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

11. Kollektivtrafik på vatten, punkt 5 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 43 och
avslår motion

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Jag vill påminna om att kollektivtrafiken på vatten kan avlasta kollektivtrafiken på land. Sjötrafik är ett effektivt transportmedel som kan transportera många resenärer i storstäderna och har därför också potential att möjliggöra för framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. Jag kan dock tyvärr konstatera att vattenvägarna i dag är underutnyttjade. Jag anser därför att det är viktigt att ha med kollektivtrafik på vatten i planeringen av den framtida infrastrukturen. Det kan göras genom att bl.a. tillgängliggöra kajer och genom ett gemensamt biljettsystem för kollektivtrafik på vatten. Jag anser därför att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafik på vatten.

12. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C) yrkande 5.1.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att för att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden är det centralt att transporter och kommunikationer fungerar på ett tillfredsställande sätt. Jag anser därför att samarbetet inom Norden bör öka när det gäller bl.a. utbyggnaden av kollektivtrafik, och de nordiska länderna bör också sträva efter en gemensam planering av infrastrukturprojekt som är av betydelse för gränsregioner och rörligheten inom Norden. Jag vill också peka på att den moderna tekniken gör det möjligt med gemensamma biljettsystem inom kollektivtrafiken. Enligt min mening behövs det således former för ett tätare samarbete över nationsgränserna mellan infrastrukturmyndigheter, kommuner och regioner.

Jag anser därför att regeringen bör verka för ett ökat nordiskt samarbete när det gäller kollektivtrafik och gemensamma biljettsystem.

13. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD),
2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 103 och 104 samt
2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 34–39,
bifaller delvis motionerna
2021/22:813 av Anna Wallentheim (S),
2021/22:869 av Saila Quicklund (M) och
2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del och
avslår motionerna
2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 50,
2021/22:3605 av Lars Beckman (M),
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 64 och
2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkandena 31 och 32.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att en fungerande färdtjänst innebär att personer med funktionsnedsättning kan leva ett rörligare och rikare liv. Enligt vår uppfattning ska färdtjänst vara en flexibel samhällsservice och personer med funktionsnedsättning ska kunna arbeta, vara föräldrar och ha en meningsfull fritid. Utan möjligheter att förflytta sig smidigt till en rimlig kostnad går det inte att vara aktiv och delaktig i samhället. Vi har tagit del av att tolkningen av regelverket när det gäller färdtjänst skiljer sig åt mellan olika regioner, vilket leder till stora regionala skillnader i den praktiska tillämpningen. Vi anser att alla medborgare ska ha tillgång till samma samhällsfunktioner oavsett bostadsort. Vi vill därför att regeringen snarast slår fast ett starkt rättighetsperspektiv i färdtjänstlagen. Enligt vår mening ska det vidare framgå av lagens syfte att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att, precis som andra, fritt bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Lagen bör även tydliggöra att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan, för att exempelvis lämna och hämta barn i förskola eller skola. Vi anser vidare att regeringen bör se till att införa ett fritt antal färdtjänstresor i landets alla regioner och att barn under 18 år alltid, utan kostnad, ska kunna vara medresenärer. Vi vill peka på att ytterligare ett sätt att stärka rättighetsperspektivet är att lagstadga om rätten till färdtjänst i en annan kommun. Vidare anser vi att det är hög tid att se över systemet med färdtjänst och sjuktransporter. Färdtjänsten bör därför återföras till socialtjänstlagen.

Det finns tyvärr exempel på att färdtjänstbilar aldrig dyker upp. Personen med funktionsnedsättning som har beställt bilen blir istället stående på trottoaren och väntar förgäves. Det kan få till följd att han eller hon missar den planerade resan och dessutom kanske inte får tillbaka pengarna. Det handlar om att personer med funktionsnedsättning ska kunna lita på att färdtjänsten anländer i lika hög grad som vid en vanlig beställd resa. Även om den utfärdande myndigheten är skyldig att bedriva tillsyn kan det vara svårt att få rättelse för den som har en funktionsnedsättning. Vi anser därför att regeringen behöver se till att det genomförs en översyn av färdtjänstens funktion och tillsyn samt sanktioner och kompensation till drabbade kunder. Vi vill understryka att en utebliven upphandling inte är en tillräcklig sanktion. Behovet av översyn av färdtjänsten handlar också om att näringslivet ska vara väl fungerande och oseriösa aktörer inte ska få fördelar framför seriösa aktörer.

Vi anser vidare att regeringen behöver se till att det görs en översyn av bl.a. färdtjänstlagen men också av andra relevanta lagar som försvårar parasportande. Nuvarande regelverk och bristen på synkronisering utgör hinder för parasportande bl.a. genom att man ibland inte kan ha med sig sin utrustning eller ta sig till sina träningar eftersom vissa personer har ett bestämt maximalt antal färdtjänstresor.

Vi anser att regeringen snarast bör vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört.

14. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 50 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 64,
bifaller delvis motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 103 och 104,

2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del och
avslår motionerna

2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD),

2021/22:813 av Anna Wallentheim (S),

2021/22:869 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:3605 av Lars Beckman (M),

2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 34–39 och

2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkandena 31 och 32.

Ställningstagande

Vi anser att en resa med färdtjänst ska vara en trygg och förutsägbar upplevelse. Det är därför avgörande att utföraren av färdtjänst säkerställer att förarna har ändamålsenlig kompetens när det gäller bemötande av personer med funktionsnedsättning. Om föraren saknar kompetens, färdigheter i svenska språket eller förståelse kan det skapa en stress som gör att en person med funktionsnedsättning försämras i sitt hälsotillstånd. Vi anser därför att det behövs strukturer för att sprida befintlig forskning till berörda verksamheter runt hur ett gott bemötande mot personer med funktionsnedsättning ska vara. Det behövs ett ramverk som säkerställer kompetensen hos utförarna trafiksäkerhetsmässigt men också för att ge ett individuellt anpassat bemötande av färdtjänsttagaren, både hos de tjänstemän som bedömer behovet av insatser och hos de som utför insatserna.

Vi anser därför att regeringen behöver vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört ovan.

Vi kan konstatera att de nationella färdtjänstsystemen skiljer sig åt mellan de nordiska länderna. Gemensamt för dessa system är dock att de ska bidra till att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Tyvärr finns det i dag inte någon möjlighet att resa över

nationsgränserna med färdtjänst. Vi vill peka på att det skulle vara av stor betydelse för personer som är bosatta i gränsområdena om det fanns möjlighet att resa med färdtjänst mellan länderna i Norden.

Vi anser därför att regeringen bör se till att möjligheterna att resa med färdtjänst mellan de nordiska länderna utreds.

15. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

bifaller delvis motionerna

2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD),

2021/22:813 av Anna Wallentheim (S),

2021/22:869 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 103 och 104 samt

2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 34 och

avslår motionerna

2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 50,

2021/22:3605 av Lars Beckman (M),

2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 35–39,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 64 och

2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkandena 31 och 32.

Ställningstagande

Jag anser att det finns ett stort och brådskande behov av att stärka samordningen och kvaliteten för både resenärer och utförare när det gäller särskilda persontransporter, dvs. bl.a. färdtjänst och riksfärdtjänst. Jag vill påstå att dagens regelverk har betydande brister och är svårt att överblicka för den enskilda resenären. Dessutom leder den bristande samordningen till att samhällseffektiva transporter och miljövinster inte uppnås.

Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. År 1998 när färdtjänstlagen trädde i kraft blev bedömningen av vem som har rätt till färdtjänst betydligt striktare. Jag vill peka på att uttalanden i förarbeten också har inneburit att rätten till färdtjänst gått från att vara en insats för att ge skäliga

levnadsvillkor för personer med funktionsnedsättning till en trafikpolitisk lösning. Jag kan därför tyvärr konstatera att som en konsekvens av lagstiftningen får endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst också rätt till det. Jag vill understryka att detta går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter och är enligt mig helt oacceptabelt.

Jag vill också peka på att antalet färdtjänstillstånd enligt Trafikanalys har minskat med 25 procent sedan lagen trädde i kraft 1998. De som trots allt får tillstånd får inte sällan se den förmånen beskuren av lokala restriktioner när det gäller resor på vissa tider, krav på förbokning, begränsade möjligheter att ta med sig ledsagare, förbud mot att göra stopp på vägen samt begränsningar i antalet arbetsresor individen får göra. Dessutom är färdtjänsten i många regioner oproportionerligt dyr och priserna höjs kontinuerligt, vilket ytterligare utesluter stora grupper från att kunna röra sig i samhället. Målet att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning uppnås inte i dag. Det måste vara styrande på många områden, inte minst när det gäller regelverk och prissättning för färdtjänst.

Jag anser därför att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning om särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet.

16. Frågor om färdtjänst, punkt 7 (MP)

av Axel Hallberg (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP) yrkandena 31 och 32 samt avslår motionerna

2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD),

2021/22:813 av Anna Wallentheim (S),

2021/22:869 av Saila Quicklund (M),

2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 103 och 104,

2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 50,

2021/22:3605 av Lars Beckman (M),

2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 34–39 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 64.

Ställningstagande

Färdtjänst är ett viktigt alternativ för människor som har svårt att använda kollektivtrafik. Det kan dock ta många veckor innan den som ansöker om färdtjänstillstånd får sin ansökan prövad. För att säkerställa att människor som verkligen är i behov av färdtjänst inte ska komma i kläm anser jag att färdtjänstlagen behöver kompletteras med regler om tillfälliga resor i avvaktan på att en ansökan prövas.

Jag vill vidare framhålla att det behöver finnas bättre rutiner för att hantera situationer när ett färdtjänstillstånd går ut. Jag anser att det bör finnas en rutin på plats som innebär att när tillståndet går ut ska det efterfrågas om behoven kvarstår hos den enskilde. Jag vill påminna om att det kan vara svårt för en äldre människa att se till att ansöka om nytt färdtjänstillstånd på rätt sätt och i rätt tid.

Jag anser därför att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

17. Särskilt om färdtjänst och synnedsättning, punkt 8 (C, V, KD, L, MP)

av Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD),
Helena Gellerman (L) och Axel Hallberg (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:926 av Ida Karkiainen (S),

2021/22:1294 av Johanna Haraldsson m.fl. (S),

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10 i denna del,

2021/22:4165 av Pia Steensland m.fl. (KD) yrkande 34 och

2021/22:4170 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Enligt färdtjänstlagen har du rätt till färdtjänst om du har en varaktig funktionsnedsättning, som gör att du har väsentliga svårigheter att förflytta dig på egen hand eller att resa med allmän kollektivtrafik. Färdtjänst gör det möjligt även för människor som inte kan använda kollektivtrafiken eller själva kan köra bil att ändå delta i samhällslivet. Det kan t.ex. handla om resor till

och från arbete, besök hos närstående eller goda vänner, matinköp eller besök på en utställning eller ett bibliotek. Vi anser därför att rätten och möjligheten till färdtjänst måste värnas. Då antalet beviljade ansökningar om färdtjänst minskat under senare tid vill vi understryka att det är angeläget att bevaka utvecklingen av rättspraxis när det gäller beviljande av färdtjänsttillstånd. Det gäller för färdtjänsttillstånden i allmänhet men i synnerhet färdtjänsttillstånd för personer som är blinda eller som har en grav synnedsättning.

Den alltmer restriktiva tillgången till färdtjänst beror på att allt fler kommuner och regioner nekar de ansökningar som kommer in. Besluten har motiverats exempelvis med att personer med grav synnedsättning eller som är blinda kan lära sig sträckor utantill. Därmed anses de inte ha så väsentliga svårigheter att förflytta sig att det motiverar färdtjänst. Vidare har det även anförts att kollektivtrafiken i dag kan anses vara så tillgänglig att det bör förväntas att den enskilde, om än med vissa svårigheter, kan nyttja den. Utvecklingen är oroande. Det måste understrykas att det för vissa personer inom målgruppen kan vara förenat med livsfara att använda den allmänna kollektivtrafiken.

Vi har noterat att vid överklagan av beslut om avslag på färdtjänsttillstånd står rätten allt oftare på färdtjänstutövarens sida. Det är en oroande utveckling eftersom en etablering av en striktare rättspraxis är svår att bryta och då drabbas de som har ett stort behov.

Vi anser baserat på ovanstående att lagstiftningen behöver ses över i fråga om hur rådande rättspraxis påverkar människor med funktionsnedsättning och deras möjligheter att förflytta sig och delta i samhället på lika villkor. Det finns sannolikt behov av att färdtjänstlagen ändras för att säkerställa att i synnerhet synskadade personer får rätt till färdtjänst. Vi anser därför att det är angeläget att eventuella brister gentemot färdtjänstlagens intentioner som identifieras av översynen leder till att relevant lagändring genomförs skyndsamt, detta för att säkerställa att människor med funktionsnedsättningar ska kunna leva ett liv med full delaktighet i samhället.

Vi anser därför att regeringen behöver vidta åtgärder i linje med vad vi har anfört ovan.

18. Biljettsystem, punkt 9 (M)

av Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Marléne Lund Kopparklint (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18 och

avslår motionerna
2021/22:1431 av Boriana Åberg (M),
2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 64 och 65,
2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 8 och 9 samt
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6–8.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att det ska vara lätt att boka tågbiljett över hela Europa. I dag kan vi konstatera att det tyvärr är stor skillnad mellan att boka resor med flyget och med tåget. Att boka en flygresa till en europeisk destination kräver några enstaka klick hemma på datorn, trots byten och flera olika flygbolag. För att boka tågresor krävs det däremot mycket sökande och jämförande mellan bolag. Vi anser att det borde vara en viktig fråga för regeringen att förenkla för människor att välja att boka sin resa med tåg. Regeringen har dock i stället valt att upphandla enstaka nattågsförbindelser till Tyskland. Vi anser att detta är en dyr och ineffektiv politik som sannolikt bara gynnar en mycket begränsad grupp resenärer. Enligt vår uppfattning bör regeringen i stället skyndsamt påbörja arbetet med att öppna för kommersiella plattformar för att skapa förutsättningar för ett bokningssystem för tågbiljetter som är lika lätt och transparent som det för flygbiljetter.

19. Biljettsystem, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 64 och 65,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1431 av Boriana Åberg (M),

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och

avslår motionerna

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7 och 8 samt

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi vill understryka att det är viktigt att det är lätt och smidigt att hitta, boka och betala för sin tågresor för att underlätta för människor att åka tåg. Vi kan dock tyvärr konstatera att alla persontrafikoperatörer inte är samlade i samma biljettplattform. För att förenkla för resenärerna anser vi därför att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

För de flesta människor är det vanligtvis enkelt att boka och köpa en biljett för att resa med kollektivtrafiken, men för vissa äldre och personer med funktionsnedsättning kan det vara väldigt svårt att genomföra ett biljettköp. Därför anser vi att boknings- och biljettsystem i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas så att personer med olika funktionsnedsättningar själva ska kunna boka och köpa biljetter. Vi anser vidare att det bör finnas möjlighet till kontantköp. Vi vill också framhålla att det är av största vikt att appar och biljettautomater utformas i samråd med brukarorganisationer så att så många som möjligt själva kan köpa sin biljett.

Vi anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad vi har framfört.

20. Biljettsystem, punkt 9 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6–8,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1431 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64 och

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och
avslår motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 65,

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 9 och

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis lyfta fram vikten av att snabbt och enkelt kunna boka och köpa biljetter med kollektivtrafiken. Det är nödvändigt för att få fler att välja att resa med kollektivtrafik. Jag vill i sammanhanget påminna om den utredning som Centerpartiet var med och initierade, Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25). Mot den bakgrunden anser jag att det

bör vidtas ett antal åtgärder, bl.a. en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster samt tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter samt en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

Jag anser att regeringen bör vidta åtgärder i linje med vad jag har anfört.

21. Biljettsystem, punkt 9 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 8 och 9,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1431 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och

avslår motionerna

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 65,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7 och 8 samt

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 18.

Ställningstagande

Jag och Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. För att underlätta för resenärerna och för att öka andelen kollektivtrafikresenärer är det också bråttom. Jag vill påstå att regeringen har varit för saktfärdig i detta avseende. Jag anser därför att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik.

Jag vill påminna om att Österrike nyligen har lanserat en ny klimatsatsning, Klimaticket, som kombinerar ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken med reducerade biljettpriser för att gynna kollektivt resande. Syftet är att göra det enklare, billigare och bekvämare att resa kollektivt. Jag anser att ett liknande system bör införas i Sverige. När ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken introduceras är det också lämpligt, menar jag, att kombinera det med ett klimatsubventionerat resande. Jag anser därför att regeringen bör utreda införandet av en klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken.

22. Ordningsfrågor, punkt 10 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Åsa Coenraads (M) och Marléne Lund Kopparklint (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63 och
avslår motionerna
2021/22:1526 av Camilla Brodin (KD) och
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25.

Ställningstagande

Det behövs intäkter för att kunna utveckla kollektivtrafiken. Därför kan vi tyvärr konstatera att s.k. plankning är ett stort problem. Vi anser därför att arbetet med att minska fusket med att åka kollektivtrafik utan att betala måste intensifieras. Vi vill påminna om att biljettkontrollanterna spelar en viktig roll för en fungerande kollektivtrafik. Lagen är dock på flera sätt tyvärr utformad till fuskarnas fördel. Vi vill se flera åtgärder för att ändra detta, bl.a. att kontrollanterna får en laglig befogenhet att gripa, omhänderta eller hålla kvar en person som inte har den biljett som krävs och som inte kan visa giltig legitimation tills polisen kommer till platsen. Resenärer bör vara skyldiga att visa upp färdbevis vid biljettkontroll och trafikhuvudmannen ska kunna ta ut en högre avgift än i dag.

Vi anser därför sammanfattningsvis att regeringen skyndsamt bör utreda fler åtgärder för att beivra s.k. plankning inom kollektivtrafiken.

23. Ordningsfrågor, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 25 och
avslår motionerna

2021/22:1526 av Camilla Brodin (KD),
2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63.

Ställningstagande

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare tid. Vi kan konstatera att det är en utmaning för infrastrukturen. Många vill också bo i närheten av de större städerna, vilket ökar behovet av arbetspendling. Människor har vidare olika förutsättningar att resa och därmed klara sin vardag. För många är bilen det enda alternativet medan den för andra kan vara nödvändig för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektivtrafiken. Vi vill därför lyfta fram att pendlarparkeringar kan fylla ett stort behov. Vi vill också peka på att sådana parkeringar ska vara trygga.

Mot den bakgrunden anser vi att regeringen bör verka för fler säkra pendlarparkeringar.

24. Marktransporter till Arlanda flygplats, punkt 11 (M, KD, L)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L), Åsa Coenraads (M) och Marléne Lund Kopparklint (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att infrastrukturen till och från Arlanda flygplats är underdimensionerad och att köerna på vägarna till och från flygplatsen, särskilt i rusningstrafik, ofta är långa. Vi anser att det behöver vidtas åtgärder för bättre marktransporter till Arlanda, bl.a. en utbyggd kollektivtrafik och god tillgänglighet vid av- och påstigningsplatser i anslutning till flygplatsen samt parkeringsplatser för taxibilar, privatpersoner och charterbussar. Vi vill också påminna om den prognostiserade ökningen av passagerare från dagens 26 miljoner till 40 miljoner 2040. Vi anser därför att regeringen skyndsamt måste tillsätta en utredning för att säkerställa en fungerande infrastruktur till och från Arlanda.

25. Gotlandstrafiken, punkt 12 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12–14 och avslår motionerna

2021/22:2693 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 39.

Ställningstagande

Jag vill framhålla att för gods- och persontransporter är färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet det absolut viktigaste transportsättet. Färjetrafiken är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Jag anser att staten måste säkerställa att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet utan avgörande merkostnad. Jag vill påtala att det innebär att man måste ta hänsyn till hela resan inklusive samarbete med kollektivtrafiken på fastlandet, hållbarheten i hamnar och drift, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet.

Jag kan vidare konstatera att väldigt få rederier har möjlighet att lägga anbud på Gotlandstrafiken. För att trafikeringen över huvud taget ska kunna upprätthållas har biljettpriserna blivit mycket höga. Detta drabbar alla gotlänningar, företag men också besöksnäringen. Fraktkostnaderna för gotländska varor är betydligt högre än fraktkostnaderna för varor producerade på fastlandet. Jag vill påminna om att detta gör att gotländska producenter har mindre marginaler och är känsliga för höjda priser i Gotlandstrafiken, speciellt under en pågående kontraktperiod. För de gotländska företagens konkurrenskraft är priser, turtäthet och kort överfartstid viktigast. En ny anbudsperiod för den upphandlade Gotlandstrafiken närmar sig. Jag kan konstatera att den utredning som Trafikverket har genomfört om alternativa modeller för färjetrafik till Gotland är mycket bristfällig och inte inger hopp för framtiden. Jag anser i stället att Gotland behöver få trygga och goda villkor för sin trafik och att vissa principer bör slås fast gällande Gotlandstrafiken, principer som gör att Gotland inte vid varje upphandling måste kämpa för att bibehålla hyfsade villkor. Jag anser också att trafiken, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör sig bäst i statlig regi och ska ses som en del av den statliga infrastrukturen.

Mot den bakgrunden anser jag att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, gärna via Färjerederiet, ta fram ett förslag för helförstatligande av Gotlandstrafiken när den nuvarande avtalsperioden löper ut, att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk för kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen, vilket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken.

26. Gotlandstrafiken, punkt 12 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 39 och
avslår motionerna

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12–14 och
2021/22:2693 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S).

Ställningstagande

Mot bakgrund av det kommande nya avtalet för Gotlandstrafiken från 2027 har Trafikverket genomfört utredningar för att bl.a. se över klimatpåverkan från trafiken till och från Gotland. Jag anser att regeringen som ett alternativ i arbetet med det nya avtalet för Gotlandstrafiken även ska se till att möjligheten att låta färjetrafiken till och från Gotland likställas med vägar och järnvägar, och ingå i den nationella infrastrukturen, ses över.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:386 av Staffan Eklöf (SD):

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

2021/22:813 av Anna Wallentheim (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kommunernas regelverk för färdtjänst till och från idrottsträning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:869 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över möjligheterna att förtydliga färdtjänstregler och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:926 av Ida Karkiainen (S):

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

2021/22:1294 av Johanna Haraldsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över lagen om färdtjänst och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1339 av Leif Nysmed (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om upphandlingskrav inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1431 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa en ny konkurrensneutral biljettplattform där det går att köpa biljetter för all kollektivtrafik, såväl offentlig som privat, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1526 av Camilla Brodin (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att införa en klotterplattform och klotterpolicy och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2499 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):

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

2021/22:2596 av Jessica Thunander m.fl. (V):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, gärna via Färjerederiet, ta fram ett förslag för helförstatligande av Gotlandstrafiken när den nuvarande avtalsperioden löper ut och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2693 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till

biljettinköp inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kollektivtrafiken på vatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendelparkeringar och tillkännager detta för regeringen.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt rättighetsperspektiv i färdtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över systemet med färdtjänst och sjuktransporter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3158 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av språkkunskap för färdtjänstpersonal och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en handlingsplan för hur kollektivtrafik och transportplanering ska öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik ska främjas och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ett nationellt

- biljettsystem för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
 10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3248 av Linda Modig m.fl. (C):

- 5.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat nordiskt samarbete kring kollektivtrafik, fossilfritt flyg och gemensamma biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser kollektivtrafik och gemensamma biljettsystem.

2021/22:3378 av Helena Gellerman m.fl. (L):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverken för kollektivtrafik ska underlätta inkludering av nya effektiva transportmedel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man ska se över möjligheten att likställa färjetrafiken till och från Gotland med vägar och järnvägar och låta den ingå i den nationella infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principerna för utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i hela landet för att uppnå de trafikpolitiska målen och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att göra en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rätt till färdtjänst över de nordiska nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3605 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till tydligare kvalitetskrav vid upphandlingar av resor för funktionshindrade och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en översyn av gällande lagstiftning kring kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en kollektivtrafikbonus och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3752 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn i syfte att minska fusket med biljetter och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förutsättningar för ett gemensamt biljettsystem i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta att åka kollektivt till och från Arlanda flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3806 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdtjänstlagen måste kompletteras med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att få bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdtjänstlagen bör kompletteras så att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstadga rätten till färdtjänst i annan kommun och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringarna av färdtjänst bör återföras till socialtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att införa fritt antal färdtjänstresor i landets alla regioner och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att barn under 18 år alltid utan kostnad ska kunna vara medresenärer i färdtjänst och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3856 av Johan Andersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordna landsbygdens kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hårdare tag mot plankning och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av rätt kompetens inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4065 av Nicklas Attefjord m.fl. (MP):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om komplettering av färdtjänstlagen för tillfälliga resor och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rutiner när ett färdtjänstillstånd går ut och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4165 av Pia Steensland m.fl. (KD):

34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av färdtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4170 av Ebba Busch m.fl. (KD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdtjänsten måste värnas, vara av god kvalitet och vara så flexibel som möjligt för den enskilde och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att all kollektivtrafik på väg eller spår senast 2030 ska drivas av el eller av fossilfria bränslen och tillkännager detta för regeringen.