

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU8

Kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika kollektivtrafikfrågor, bl.a. om ökad kollektivtrafik, biljett- och betalsystem, säkerhet och åtgärder mot plankning och klotter samt om färdtjänsten. 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 de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet understryker att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar.

I betänkandet finns 18 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Ökad kollektivtrafik.....	6
Vissa regionala kollektivtrafikfrågor.....	14
Kollektivtrafik på vatten.....	17
Marktransporter till Arlanda.....	19
Biljett- och betalsystem.....	20
Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter.....	22
Färdtjänst.....	24
Reservationer.....	29
1. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (SD).....	29
2. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (C).....	29
3. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (V).....	31
4. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (KD).....	32
5. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (L).....	33
6. Vissa regionala kollektivtrafikfrågor, punkt 2 (C).....	34
7. Kollektivtrafik på vatten, punkt 3 (SD).....	35
8. Kollektivtrafik på vatten, punkt 3 (KD).....	36
9. Marktransporter till Arlanda, punkt 4 (M, SD).....	37
10. Biljett- och betalsystem, punkt 5 (SD).....	37
11. Biljett- och betalsystem, punkt 5 (C, L).....	38
12. Biljett- och betalsystem, punkt 5 (V).....	39
13. Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter, punkt 6 (M).....	39
14. Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter, punkt 6 (KD).....	40
15. Färdtjänst, punkt 7 (SD).....	41
16. Färdtjänst, punkt 7 (V).....	42
17. Färdtjänst, punkt 7 (KD).....	44
18. Färdtjänst, punkt 7 (L).....	45
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	46
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21.....	46

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3,

2020/21:1662 av Pia Nilsson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,

2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.1,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 10 och 11,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (L)

2. Vissa regionala kollektivtrafikfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2043 av Björn Petersson m.fl. (S) och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9.

Reservation 6 (C)

3. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 17 och 18 samt

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42.

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (KD)

4. Marktransporter till Arlanda

Riksdagen avslår motion

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 9 (M, SD)

5. Biljett- och betalssystem

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64,

2020/21:2322 av Boriana Åberg (M),

2020/21:2992 av David Josefsson (M) och
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6–8.

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (C, L)

Reservation 12 (V)

6. Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:339 av Solveig Zander (C),

2020/21:350 av Camilla Brodin (KD),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9.

Reservation 13 (M)

Reservation 14 (KD)

7. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:228 av Staffan Eklöf (SD),

2020/21:305 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2020/21:1254 av Saila Quicklund (M),

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2020/21:1996 av Anna Wallentheim (S),

2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 35–38,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 108 och 109,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63,

2020/21:3203 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36.

Reservation 15 (SD)

Reservation 16 (V)

Reservation 17 (KD)

Reservation 18 (L)

Stockholm den 16 mars 2021

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 47 yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2020/21 om kollektivtrafikfrågor och om färdtjänsten. Utskottet avser att behandla frågor om transportsystemets infrastruktur senare under riksmötet i betänkande 2020/21:TU16. En förteckning över behandlade förslag finns i bilagan.

Utskottets överväganden

Ökad kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa åtgärder för att öka kollektivtrafiken. Utskottet hänvisar till pågående och genomförda initiativ. Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen.

Jämför reservation 1 (SD), 2 (C), 3 (V), 4 (KD) och 5 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) anförs i yrkande 1 att regeringen bör återkomma med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Motionärerna påpekar att Sveriges etappmål om att senast till 2030 minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010 inte kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslut för transportsektorn. Våra samhällen behöver bli mer transporteffektiva, menar motionärerna, och en ökad andel av persontransporterna behöver ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Därutöver påpekar motionärerna att kollektivtrafikresandet har minskat som en följd av covid-19-pandemin och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver stöd för att återställa kollektivtrafikens förtroende och få upp resandevolymerna igen. Enligt yrkande 2 bör en översyn göras av möjliga åtgärder som kan sänka taxorna i kollektivtrafiken och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna anför att prisbildningen för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter, och därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. I yrkande 3 framför motionärerna att regeringen bör uppdraga åt en lämplig myndighet att analysera behovet av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmålet. Som exempel på åtgärder nämner motionärerna förändringar i trafikplanering samt lagstiftning som berör kollektivtrafiken.

Pia Nilsson (S) framhåller i motion 2020/21:1662 att man bör se över möjligheterna att stärka resenärernas möjlighet att påverka ett ökat kollektivtrafikresande. Motionären pekar på att vår största framtidsutmaning är hoten mot vår miljö och vårt klimat och att transporter leder till stora utsläpp av växthusgaser. Regeringen har, påminner motionären, betonat vikten av att staten aktivt ska bidra till att förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Därtill anser motionären att det är angeläget att

konsumentpolitiken också speglar detta och att resenärerna ges möjligheter att formulera sina behov av en god kollektivtrafik för alla i hela landet.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 16 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att planera för fler säkra pendelparkeringar. Motionärerna pekar bl.a. på att många vill bo i närheten av de större städerna, där det finns bättre möjligheter till arbete, vilket ökar behovet av arbetspendling. I motionen anförs att bilen kan vara nödvändig för många för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel.

Emma Berginger (MP) framför i motion 2020/21:2695 yrkande 3 att kollektivtrafikens förutsättningar behöver förbättras. Motionären påpekar att kollektivtrafiken är ett klimatsnålt transportsystem. Under pandemin har resandet med kollektiva färdmedel minskat. Trafikeringen behöver dock upprätthållas och sedan utvecklas och skalas upp för att vara ett alternativ för fler, anser motionären.

Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP) framhåller i motion 2020/21:2713 behovet av utvecklad målstyrning och uppföljning på nationell nivå för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken. Motionärerna anser att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, även för personer med funktionsnedsättning. I målstyrning och uppföljning behöver tillgänglighetskrav på infrastruktur, fordon, service och information ingå, och tillgängligheten behöver bedömas utifrån sitt specifika sammanhang, skriver motionärerna.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) efterfrågar i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 61 investeringar i kollektivtrafik på landsbygden. Motionärerna framför att tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och för att öka möjligheterna till arbetspendling. Motionärerna påpekar att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar, men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden.

I kommittémotion 2020/21:2943 yrkande 3.1 efterfrågar Magnus Ek m.fl. (C) ett ökat nordiskt samarbete kring kollektivtrafik och gemensamma biljettsystem. För att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden pekar motionärerna på vikten av fungerande kommunikationer. Motionärerna vill därför se ett ökat nordiskt samarbete kring utbyggd kollektivtrafik i olika former samt gemensamma biljettsystem utvecklat med modern teknik.

Anders Åkesson m.fl. (C) lyfter i kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 4 fram betydelsen av att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken. Motionärerna påpekar att kollektivtrafik främst nyttjas av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. I yrkande 5 anför motionärerna att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor med kollektivtrafik måste förbättras. Motionärerna framhåller att vi behöver öka kollektivtrafiken för att minska klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar. Motionärerna anför i yrkande 10 att en översyn bör göras av gällande lagstiftning om kollektivtrafik för att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar. I

yrkande 11 efterfrågar motionärerna att en kollektivtrafikbonus införs för att uppmuntra regionerna att öka kollektivtrafiken.

I kommittémotion 2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 framhålls principerna för utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i hela landet för att uppnå de trafikpolitiska målen. Pandemin har inneburit ett hårt slag mot trafikföretagens ekonomi då deras intäkter uteblivit när resandet minskat samtidigt som myndigheterna har ställt krav på att inte dra ned på utbudet för att säkerställa den fysiska distansen i kollektivtrafiken för dem som måste resa. Motionärerna påpekar att ett minskat resande i kollektivtrafiken gör det svårt att uppnå de nationella målen om klimat och tillgänglighet som regeringen och riksdagen har fastställt.

Helena Gellerman m.fl. (L) efterfrågar i kommittémotion 2020/21:3243 yrkande 12 att regelverken för kollektivtrafik ska underlätta inkludering av nya, effektiva transportmedel. Motionärerna menar att klimatsmarta val i trafiken måste underlättas genom digitaliseringslösningar.

Utskottets ställningstagande

Åtgärder för kollektivtrafiken

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2019/20:TU15, 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 vidare anfört 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 är fortfarande av den uppfattningen. 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.

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhåller regeringen att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Regeringen anför att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, att det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och att barns förutsättningar att använda transportsystemet behöver förbättras. Regeringen pekar vidare på att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Dessutom förbättras regioners förutsättningar för tillväxt, och tillgängligheten ökar för inkommande besökare, vilket bidrar till att turismen kan utvecklas. God infrastruktur är en viktig del i regeringens politik för ett Sverige som håller ihop. I betänkande 2016/17:TU4 behandlade utskottet propositionen och framhöll bl.a. att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande

ekonomi och förbättrade möjligheter till pendling. I skrivelsen med anledning av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framhåller regeringen att satsningarna i den nationella planen innebär bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet, vilket utskottet har välkomnat.

Utskottet vill även påminna om att regeringen 2015 fattade 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 en 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 miljökvalitetsmålet 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 2018–2029.

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 omfattar även 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 framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för dessa trafikantgrupper förbättras. Regeringen anser 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. I skrivelsen framhålls att stadsmiljöavtalen ger kommuner och landsting (numera regioner) möjlighet att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och för cykeltrafik. Regeringen anger också att det är viktigt att bebyggelseutvecklingen planeras så att goda förutsättningar för hållbara transporter skapas.

Vidare vill utskottet påminna om att Sverigeförhandlingen under det första halvåret 2017 tecknade överenskommelser med kommuner och landsting (numera regioner) i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, den 28 juni 2018 (N2018/07821/TIF).

Av regeringens skrivelse 2017/18:238 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. 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. Regeringen anger vidare att förutsättningarna för att använda kollektivtrafik på landsbygden behöver förbättras. Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet vill även lyfta fram att regeringen under 2018 beslutade om ett nytt etappmål i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Enligt etappmålet ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Regeringen gav den 30 augusti 2018 i uppdrag åt Trafikanalys att följa upp etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, t.ex. befolkningsmängd eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar (N2018/04588/TS). Trafikanalys föreslog i sin redovisning från den 15 april 2019 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 på nuvarande andel gång-, cykel- och kollektivtrafik, demografi, geografi, klimat, topografi, andel befolkning inom centralorten, befintliga cykelvägar m.m. 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 anger att den avser att följa utvecklingen på området.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen har gett i uppdrag åt Trafikverket att skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer (dnr N2019/01344/TS). Syftet är att genom erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning mellan relevanta aktörer skapa förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka genomförandetakten i arbetet med att nå etappmålet för inrikes transporter och skapa förutsättningar för att Sverige ska ha nettonollutsläpp senast 2045.

Utskottet vill även lyfta fram den forskningsöversikt och nulägesbeskrivning av mobilitet på landsbygder som utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har genomfört (2019/20:RFR10). I översikten anförs att kollektivtrafiken under de senaste 50 åren har utvecklats och förändrats mot ett ökat fokus på hållbara och tillgängliga transporter. I nuläget pågår en utveckling av transportsystemet som kännetecknas av ökad digitalisering, automatisering, elektrifiering och den växande delnings-ekonomin. Denna utveckling påverkar enligt översikten till viss del redan i dag kollektivtrafiken, och dessa trender skulle kunna bidra till ökad tillgänglighet på landsbygden och användas till kollektivtrafikens – och hållbarhetsmålen – fördel. Exempelvis förutsätter nya framväxande mobilitetstjänster många gånger att det finns en kollektivtrafik i grunden. En förhoppning är därmed

enligt översikten att kollektivtrafiken skulle kunna få nya kunder när den kombineras med andra tjänster.

I översikten anförs vidare att det är angeläget att det omfattande offentligt finansierade transportnätet används på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. I rapporten framhålls att det görs kontinuerligt 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 våra landsbygder. Det kommer enligt rapporten sannolikt att behövas offentlig styrning och ändrade regelverk för att fullt ut realisera potentialen för olika hållbara mobilitetslösningar på landsbygder.

Utskottet vill även lyfta Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 där Trafikverket bedömer att en ökad befolkning och fler bosatta i storstadsregioner ger förutsättningar för mer effektiva transporter genom exempelvis kollektivtrafik. Trafikverket ser ett behov av investeringar för att upprätthålla tillgängligheten i kollektivtrafiken. Det allmänna rådet om att hålla fysiskt avstånd, till följd av den pågående covid-19-pandemin har påtagligt minskat antalet resenärer i kollektivtrafiken. Pandemin stärker, enligt Trafikverket, redan pågående trender, t.ex. distansarbete, digitala möten och e-handel, vilket talar för att vissa effekter kan bli bestående. Trafikverket tror dock inte att det totala resandet kommer att minska. Däremot beräknas behovet av arbetsresor och tjänsteresor minska medan andra typer av resor i stället beräknas öka. För att nå målet om ökad användning av kollektivtrafik föreslår Trafikverket statsbidrag till depåer eftersom verket bedömer att regionerna inte klarar depåkostnaderna på egen hand. Därtill anser Trafikverket att länsplanerna bör fortsätta att vara prioriterade, eftersom det finns stora behov inom den del av transportsystemet som länsplaneupprättarna ansvarar för, exempelvis ökad kollektivtrafik. Trafikverkets inriktningsunderlag har remitterats och bereds för närvarande av regeringen tillsammans med inkomna remissvar. Utskottet emotser resultatet av detta med stort intresse.

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom kollektivtrafiken i Sverige. 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.

Dåvarande Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, numera Sveriges Kommuner och Regioner, SKR) tog i maj 2015 på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik fram en vägledning för

regionala trafikförsörjningsprogram. I handledningen Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken framhålls att trafikförsörjningsprogrammet ska fungera som underlag för fysisk planering och annan samhällsplanering i regionen.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1) skriver regeringen att den interregionala tillgängligheten med kollektivtrafik har uppvisat en klar förbättring sedan 2013. Utskottet välkomnar detta. Regeringen påminner om att Trafikverket har avtal som finansierar kompletterande trafik för att nå en tillfredsställande tillgänglighet med kollektivtrafik mellan interregionala resmål där trafik inte kan bedrivas kommersiellt. Tillgängligheten förbättras därmed för 62 kommuner 2019 jämfört med om insatserna inte hade genomförts. Förutom färjetrafiken till Gotland gäller merparten av avtalen trafik i den norra delen av landet.

I maj 2021 planerar Riksrevisionen att redovisa sin granskning av den statliga medfinansieringen för ökad kollektivtrafik. Granskningen ska svara på om de medfinansieringsåtgärder som staten har vidtagit för att öka kollektivtrafikresandet har varit effektiva samt om de ligger i linje med det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för människor och näringsliv i hela landet. Utskottet välkomnar Riksrevisionens granskning och ser fram emot att ta del av granskningens slutsatser.

Åtgärder till följd av covid-19-pandemin

Covid-19-pandemin har påtagligt påverkat kollektivtrafiken enligt Svensk Kollektivtrafik, en slutsats som utskottet också delar. Det allmänna rådet om att hålla fysiskt avstånd för att minska smittspridning har kraftigt minskat kollektivtrafikresandet, och intäkterna har till följd av det mer eller mindre halverats, enligt branschen. Trots dessa svårigheter bedrivs kollektivtrafiken i Sverige på många platser till normala trafikvolym, i synnerhet i rusningstid, för att minska risken för trängsel. Svensk Kollektivtrafik påpekar dock att en förutsättning för att bibehålla trafikvolymen är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får full kostnadstäckning från staten för att täcka de minskade biljettintäkterna. För att mildra dessa effekter på kollektivtrafiken beslutade riksdagen i juni 2020 om en ändringsbudget och ett tillfälligt bidrag på 3 miljarder kronor till regionala kollektivtrafikmyndigheter under 2020 (prop. 2019/20:167, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:366).

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1) anförde regeringen att det fanns ett fortsatt behov av stöd för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning. Utskottet ställde sig positivt till att kollektivtrafiken tilldelades ytterligare 2 miljarder kronor i statens budget för 2021. Utskottet påpekade i betänkande 2020/21:TU1 att de insatser som regeringen vidtagit med anledning av pandemin har kunnat möta flera akuta behov som uppstått men att ytterligare insatser kommer att krävas för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv

och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Utskottet noterar även i sammanhanget att riksdagen den 8 januari 2021 beslutade att anta en tillfällig pandemilag för att hindra smittspridningen av covid-19 (prop. 2020/21:79, bet. 2020/21:SoU23, rskr. 2020/21:159). Pandemilagen innebär att särskilda begränsningar kan införas för bl.a. kollektivtrafik.

Vissa andra kollektivtrafikfrågor

Mot bakgrund av motionsyrkandet om ett jämställt nyttjande av kollektivtrafiken vill utskottet påminna om att de har behandlat frågan om jämställdhet i transportsektorn tidigare, senast i betänkande 2019/20:TU15. 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 anförde att transportsystemet ska vara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Utskottet underströk att transporter är grundläggande för vår vardag och att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. Utskottet har inte ändrat uppfattning i den frågan.

Utskottet har även behandlat motionsyrkanden om fler säkra pendelparkeringar tidigare, senast i betänkande 2019/20:TU7. Utskottet vill i sammanhanget understryka att möjligheten till regional pendling behöver förbättras då bostadsbristen och höga bostadspriser gör att folk flyttar från städerna till kranskommuner samtidigt som de större städerna expanderar och många företag förlägger sin verksamhet där. Utskottet understryker att betydelsen av goda kommunikationer med regionalståg är en förutsättning för att arbetspendlingen ska fungera.

Utskottet välkomnar slutligen också det nordiska samarbetet i bl.a. olika transportfrågor inom Nordiska rådet. Gränshinderrådet inom Nordiska rådet har i uppdrag att underlätta den fria rörligheten inom Norden genom att avlägsna gränshinder. Utskottet vill framhålla att 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.

Sammanfattande bedömning

Utskottet anser att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen, och konstaterar att ett flertal initiativ vidtagits för att främja denna. Utskottet konstaterar samtidigt att covid-19-pandemin har slagit hårt mot det kollektiva resandet och att regeringen har vidtagit angelägna åtgärder för att mildra dessa effekter. Utskottet kommer noga att följa utvecklingen framöver. Därutöver påminner utskottet om att arbete för närvarande pågår inom Regeringskansliet med att ta fram en ny infrastrukturproposition av stor betydelse inte minst för kollektivtrafiken. Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1312 (V)

yrkandena 1–3, 2020/21:1662 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkande 16, 2020/21:2695 (MP) yrkande 3, 2020/21:2713 (MP), 2020/21:2809 (KD) yrkande 61, 2020/21:2943 (C) yrkande 3.1, 2020/21:3172 (C) yrkandena 4, 5, 10 och 11, 2020/21:3235 (L) yrkande 35 och 2020/21:3243 (L) yrkande 12.

Vissa regionala kollektivtrafikfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikupphandlingar och trafikförsörjningsprogram. Utskottet framhåller att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av flexibilitet, och att ansvaret också är delegerat till kommuner och regioner. Utskottet hänvisar i frågan om personalövertagande vid verksamhetsövergång till den svenska arbetsmarknadsmodellen.

Jämför reservation 6 (C).

Motionerna

Björn Petersson m.fl. (S) yrkar i motion 2020/21:2043 på upphandlingskrav inom kollektivtrafiken. Motionärerna menar att arbetstagarna inom kollektivtrafiken har fått en mer otrygg vardag vid upphandling av trafik. Enligt artikel 4.5 i EU:s kollektivtrafikförordning får de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ställa krav på personalövertagande oaktat om det föreligger verksamhetsövergång i arbetsrättslig mening eller inte. Motionärerna anser att de upphandlande myndigheterna inte följer EU:s kollektivtrafikförordning och att det därför krävs åtgärder och förtydliganden i lagstiftningen. Vidare framhåller motionärerna vikten av att ställa krav på meddelarfrihet.

I kommittémotion 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 efterfrågas en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning. Motionärerna menar att det ska vara betydligt lättare att resa kollektivt i hela landet och föreslår därför att man ska kunna använda sitt kort med reskassa över hela landet.

Utskottets ställningstagande

Regionala trafikförsörjningsprogram

Utskottet kan inledningsvis konstatera att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att

verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den medger ett ökat inslag av konkurrens för att stimulera utveckling och ökad effektivitet. I kollektivtrafiklagen (2010:1065) anges att ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige är delegerat till kommuner och regioner och att 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.

Utskottet vill även i sammanhanget peka på att Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tar fram vägledningar för att ge stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med tanken att de ska fungera som ett verktyg i arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. Avsikten är att trafikförsörjningsprogrammet ska fungera som underlag för fysisk planering och annan samhällsplanering i regionerna.

Transportstyrelsen har i uppdrag att bedriva marknadsövervakning och tillsyn över kollektivtrafikmarknaden, bl.a. genom att granska trafikförsörjningsprogrammen och samrådsprocessen i dessa. Av myndighetens granskningsrapport från juni 2017, Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram, framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har blivit bättre på att ta fram trafikförsörjningsprogram enligt lagens intentioner men att det finns förbättringspotential. I regeringens proposition 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster förstärks tillsynsmyndighetens mandat genom att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att kravet i EU:s kollektivtrafikförordning på offentliggörande av årliga rapporter följs. Tillsynsmyndigheten ska vidare få meddela de förelägganden som behövs för sådan tillsyn och vid behov få förena föreläggandet med vite. Bestämmelserna trädde i kraft i januari 2017.

Verksamhetsövergång

När det gäller motionsyrkandet om verksamhetsövergång och meddelarfrihet vill utskottet påminna om att 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. Utskottet vill samtidigt peka på att det 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.

Utskottet vill även peka på att det anges i EU:s kollektivtrafikförordning att de behöriga myndigheterna får kräva av de utvalda kollektivtrafikföretagen att den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna erbjuds samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG, detta förutsatt att det inte påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter. 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 när 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 i fråga om arbetstgarnas rättigheter vid övertagande av personal.

Sammanfattande bedömning

Utskottet hänvisar till att ansvaret för den regionala kollektivtrafiken har delegerats till kommuner och regioner enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) och att uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Vad gäller frågan om verksamhetsövergång hänvisar utskottet till den svenska arbetsmarknadsmodellen där arbetsmarknadens parter tar ansvar för villkoren på arbetsmarknaden. Mot bakgrund av detta finner utskottet att det för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2020/21:2043 (S) och 2020/21:3172 (C) yrkande 9, som därmed avstyrks.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafiken på vatten. Utskottet framhåller att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammasad.

Jämför reservation 7 (SD) och 8 (KD).

Motionerna

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2020/21:2211 yrkande 17 att kollektivtrafiken på vatten bör stärkas. Enligt motionärerna är det viktigt att hitta en balans som ger så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. För att få till mer kollektivtrafik på vatten bör man enligt motionärerna bl.a. se över upphandlingsreglerna, som ofta är problematiska för mindre trafikföretag. Vidare framför motionärerna i yrkande 18 att regleringsbrevet till Trafikverket behöver ses över för att möjliggöra mer trafik med Färjerederiet. Trafik med gång- och cykelfärjor bör möjliggöras där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik, menar motionärerna.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 42 att kollektivtrafik på vatten ofta kan avlasta kommuners och regioners trafikleder. Motionärerna påminner om att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. Motionärerna föreslår därför att Trafikverket ska få i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att kollektivtrafiklagen (2010:1065) 2012 utökades till att även gälla kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna 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 följaktligen också för kollektivtrafik på vatten.

Utskottet vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Utskottet har därför tidigare också välkomnat regeringens uttalanden i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Utskottet har även lyft fram det uppdrag som regeringen gav Sjöfartsverket i februari 2016, där Sjöfartsverket i nära samarbete med Trafikverket ska analysera

utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder för en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder för att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Utskottet har tagit del av Sjöfartsverkets förslag som redovisades i december 2016 och kan konstatera att dessa för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Regeringen presenterade i augusti 2015 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. Utskottet välkomnar regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av att transportera bl.a. personer.

Utskottet ser vidare mycket positivt på det arbete som regeringen utför inom ramen för de 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, och programmet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Samverkansprogrammet har ett trafikslagsövergripande perspektiv och inkluderar vägar, järnvägar, flyg och sjöfart, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet ser också mycket positivt på att sjöfartsnäringen inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Av denna framkommer bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklister, besökande och boende. Den kan också vara 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 och åtgärdsvalsstudier. Det framhålls att många aktörer är involverade i stadsutveckling, planering och trafikering, vilket ställer krav på utvecklad samverkan. I färdplanen konstateras 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.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammat och finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2020/21:2211 (SD) yrkandena 17 och 18 och 2020/21:2809 (KD) yrkande 42. Motionsyrkandena avstyrks därmed.

Marktransporter till Arlanda

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om marktransporter till Arlanda. Utskottet framhåller betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats och hänvisar till genomförda initiativ.

Jämför reservation 9 (M, SD).

Motionen

I kommittémotion 2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4 anförs att kollektivt resande till och från Arlanda flygplats behöver underlättas. Motionärerna menar att fler reser med taxi och privata bilar till och från Arlanda flygplats jämfört med hur man reser till och från flygplatser i våra nordiska grannländer. En orsak till detta är bl.a. avtalet med A-train, påpekar motionärerna. Avtalet leder till att det är billigare att samåka med taxi eller resa med privat bil inklusive parkering än att åka tåg. Motionärerna påpekar att detta är orimligt ur ett miljöperspektiv. Regeringen bör därför initiera en översyn för att stärka det kollektiva resandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare (bet. 2018/19:TU17) framhålla betydelsen av att minska de klimatbelastande utsläppen från marktransporter till och från Arlanda flygplats. 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 (snabbtåget Arlanda Express, pendeltåg, fjärrtåg och buss). Utskottet välkomnar även att Swedavia har satt som mål att det inte ska förekomma några utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten efter slutet av 2020.

Utskottet påminner om att Arlandabanan togs i drift 1999 och att den ägs av den statliga Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). A-Train är AIAB:s avtalspart för Arlandabanan och driver snabbtågspendeln Arlanda Express från Stockholm Central till Arlanda flygplats. A-Train är också infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftsättning på anläggningen. Utskottet påminner också i sammanhanget om att Arlandabanan reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-train, och att dessa avtal gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till förlängning i 10 år.

I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet Riksrevisionens granskning av Arlandabanan (RiR 2016:3). Riksrevisionen konstaterade i

granskningen att antalet tågresenärer har ökat, även om det inte har blivit så många som ursprungligen förväntades. Antalet tågresenärer ökade mellan 2005 och 2015 från 3,4 miljoner till 5,4 miljoner per år. Arlandabanan är, enligt Riksrevisionen, väl integrerad med det övriga järnvägsnätet i och med att regional- och fjärrtåg trafikerar banan. År 2004 ändrades dessutom kollektivtrafiklagstiftningen så att det blev möjligt att köra lokal kollektivtrafik över länsgränserna. Regeländringen innebar ett ökat tågresande till Arlanda med ca 117 procent 2004–2005 då andra operatörer, bl.a. Upplands lokaltrafik, började trafikera Arlandabanan. År 2012 började även SL trafikera Arlandabanan, och 2010–2014 ökade antalet resenärer med andra tågoperatörer med ca 80 procent. Under 2015 reste en tredjedel av tågresenärerna till och från Arlanda med andra tågoperatörer än A-Train.

Med detta avstyrker utskottet motion 2020/21:3475 (M) yrkande 4.

Biljett- och betalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafikens biljett- och betalsystem. Utskottet framhåller vikten av att det är enkelt att hitta en resa och att köpa biljett och hänvisar till pågående beredning.

Jämför reservation 10 (SD), 11 (C, L) och 12 (V).

Motionerna

Jens Holm m.fl. (V) anför i kommittémotion 2020/21:1312 yrkande 6 att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas 2021. Motionärerna anser att detta skulle underlätta för resenärerna och leda till en ökad andel kollektivtrafikresenärer.

I kommittémotion 2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) efterfrågas i yrkande 64 att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettinköp inom kollektivtrafiken. Motionärerna anser att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas för att personer med olika funktionshinder ska kunna genomföra biljettköp utan assistans.

Boriana Åberg (M) yrkar i motion 2020/21:2322 att ett nationellt biljettsystem införs. Motionären hänvisar till den statliga utredningen Ett nationellt biljettsystem (SOU 2020:25) som belyser svårigheterna med att köpa biljetter för resor över länsgränserna och föreslår ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Motionären anser att om alla operatörer hade tillgång till ett nationellt biljettsystem skulle det underlätta för passagerarna, bidra till konkurrens på lika villkor, och därigenom bidra till att uppfylla målet om ett mer hållbart resande.

David Josefsson (M) framhåller i motion 2020/21:2992 att det för att nå ökad effektivitet är betydelsefullt med en konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalsystem i kollektivtrafiken. Motionären anför bl.a. att regeringen bör överväga att ge samtliga operatörer tillgång till den dominerande försäljningsplatsen för biljetter.

Anders Åkesson m.fl. (C) anför i kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 6 att en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem bör införas. Motionären hänvisar till slutsatser från SOU 2020:25 Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik, och lyfter behovet av en konkurrensneutral nationell biljettplattform. Vidare efterfrågar motionärerna i yrkande 7 att både en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter införas. I yrkande 8 framförs att en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik bör införas.

Utskottets ställningstagande

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. Det bör enligt regeringen bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafikslag och transportsätt. Det innebär att det behöver vara enkelt att söka efter och köpa biljetter. Regeringen bedömer att det är viktigt att förenkla även för dem som reser sällan att köpa biljett i kollektivtrafiken. Utskottet kan ansluta sig till regeringens bedömningar.

Enligt utskottets mening är frågor om kollektivtrafikens biljett- och betalsystem av stor betydelse. Utskottet välkomnade därför att regeringen den 8 augusti 2019 beslutade att tillsätta en utredning om vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:48). Syftet med utredningen var att ge regeringen beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan införas. Utredaren skulle bl.a. föreslå insatser och tidsplan för skapandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Det nationella biljettsystemet bör enligt regeringen bli en oberoende plattform, och finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande för att möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet.

Uppdraget redovisades sedermera i april 2020 i betänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) där utredningen föreslår 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 görs, 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 reseplanerartjänster för resenärer med realtidsdata om trafikstörningar och information om biljetter och priser. Utredningen föreslår också att regeringen utreder 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 bereds inom Regeringskansliet.

När det gäller motionsyrkandena om att SJ AB ska öppna sin biljettbokning för övriga aktörer vill utskottet påminna om att dåvarande närings- och innovationsminister Mikael Damberg i en interpellationsdebatt i juni 2018 (ip. 2017/18:554) framförde att SJ AB verkar på en avreglerad marknad tillsammans med andra konkurrerande tågoperatörer. Det finns inget hinder för SJ AB att inleda samarbeten om biljettbokning med andra operatörer. Statsrådet framhöll samtidigt att detta 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 AB att avgöra vilka som får tillträde till bolagets försäljningskanaler.

Utskottet instämmer i vad som framhålls i de behandlade motionsyrkandena om att det är av stor vikt att det är enkelt att hitta en resa och att köpa biljett. Med hänsyn till pågående beredning finner dock utskottet inte att det finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena. Utskottet avstyrker således motionerna 2020/21:1312 (V) yrkande 6, 2020/21:2217 (SD) yrkande 64, 2020/21:2322 (M), 2020/21:2992 (M) och 2020/21:3172 (C) yrkandena 6–8.

Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om säkerhet och om åtgärder mot plankning och klotter. Utskottet hänvisar till pågående initiativ och beredning.

Jämför reservation 13 (M) och 14 (KD).

Motionerna

I motion 2020/21:339 av Solveig Zander (C) yrkas att alla tryggt ska kunna åka kollektivt, oavsett funktionsavvikelse. Kollektivtrafiken är framtidens fortskaffningsmedel, och motionären menar att fler borde nyttja denna och lämna bilen hemma. Trafikverkets projekt Multikoll, för förbättrad

tillgänglighet, nämns i motionen. Projektet Multikoll som bedrivs i de sju länen Gotland, Stockholm, Södermanland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland ska förbättra tillgängligheten, och motionären menar att projektet borde permanentas så att man kan bo på landet och tryggt och säkert åka kollektivt.

Camilla Brodin (KD) anför i motion 2020/21:350 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att införa en klotterplattform och klotterpolicy med målet att allt klotter i våra miljöer ska elimineras så fort som möjligt, för ett tryggt och snyggt samhälle. Motionären påpekar att de flesta av Sveriges 290 kommuner och regioner har en klotterpolicy som innebär att klotter ska saneras inom 24 eller 48 timmar. Många kommuner och regioner har, enligt motionären, även en digital plattform där medborgare hjälper till att anmäla in de platser och ställen som har blivit utsatta för klotter.

I kommittémotion 2020/21:2809) yrkande 62 efterfrågar Magnus Jacobsson m.fl. (KD hårdare tag mot plankning. Motionärerna framhåller att det behövs intäkter för att kunna utveckla kollektivtrafiken, och den som plankar låter andra ta kostnaden för hans eller hennes resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid, vara ren och vara trygg att åka med.

Maria Stockhaus m.fl. (M) menar i kommittémotion 2020/21:3472 yrkande 9 att en översyn behöver göras i syfte att minska fuskets med biljetter. Motionärerna påtalar behovet av att intensifiera arbetet mot fuskets att åka med spårbunden trafik utan att betala avgift.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka vikten av att såväl resenärer som anställda ska vara säkra och känna sig trygga i kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar därför bl.a. det arbete som bedrivs för ökad säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken mellan trafikförvaltningen i Region Stockholm och Trafikverket. Här pågår en dialog om huruvida trafikförvaltningens väktare kan använda mobila larm och kameror eller sensorer i samband med bevakning av uppställningsplatser där sådan utrustning inte är fast installerad utan som medtas av väktare efter avslutat pass. Dialog pågår även i trafikförvaltningen i Region Stockholm om att fastställa en rutin där Trafikverket i sitt eget kameraövervakningsarbete vid upptäckt av intrång kan kontakta trafikförvaltningens trygghetscentral som i sin tur kan kalla ut väktarresurser.

När det gäller åtgärder mot s.k. plankning vill utskottet peka på att 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.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att infrastrukturminister Tomas Eneroth i ett svar på en skriftlig fråga om tjuvåkning i pandemin (fr. 2020/21:629) anført att finansiering och uppföljning av kollektivtrafiken är regionernas ansvar. Regionerna beslutar själva om vilken taxa som ska gälla i den regionala kollektivtrafiken, på vilket sätt resenärer ska betala för sin resa och hur visering av biljetter ska ske. Därtill framhöll statsrådet att regeringen är noga med att de skattemedel som avsätts för minskade biljettintäkter under covid-19-pandemin i budgeten verkligen kommer ut i verksamheterna. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är viktigt att upprätthålla kollektivtrafiken i en omfattning som kan motverka smittspridningen ombord.

Mot bakgrund av pågående beredning inom Regeringskansliet samt pågående arbete för ökad trygghet anser utskottet att det inte finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna 2020/21:339 (C), 2020/21:350 (KD), 2020/21:2809 (KD) yrkande 62 och 2020/21:3472 (M) yrkande 9, som därmed avstyrks.

Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om färdtjänsten. Utskottet framhåller frågans stora betydelse och hänvisar till pågående beredningsarbete.

Jämför reservation 15 (SD), 16 (V), 17 (KD) och 18 (L).

Motionerna

Staffan Eklöf (SD) efterfrågar i motion 2020/21:228 en översyn av hur färdtjänsten fungerar. Motionären framhåller att en fungerande färdtjänst gör att personer med funktionsnedsättning kan leva ett rörligare och rikare liv. Motionären anser att översynen bör innefatta hur oseriösa utförare ska kunna få sanktioner och hur utsatta resenärer ska kunna kompenseras. Vidare ska översynen omfatta frågan om det är tillräckligt med ändrade regelverk och stöd för kommuner och regioner eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) anför i kommittémotion 2020/21:305 yrkande 3 att regeringen ska säkerställa att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning. Motionärerna vill med förslaget stärka möjligheterna till idrottande personer med funktionsnedsättning. Större idrottsutrustning tillåts enligt motionärerna inte alltid i färdtjänsten och

riksfärdtjänsten eftersom möjligheten att medta hjälpmedel på resan inte regleras i lagen (1997:736) om färdtjänst. Vidare framförs enligt yrkande 4 i kommittémotionen att den som är beviljad färdtjänst bör ha rätt till riksesor för tävlingar, läger och träning. Motionärerna hänvisar till lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och menar att deltagande i idrottslivet är grundläggande för att kunna uppnå likvärdighet för individer med funktionshinder.

Saila Quicklund (M) framhåller i motion 2020/21:1254 behovet av att se över möjligheterna att förtydliga färdtjänstregler i syfte att ge människor med funktionsnedsättning möjlighet till färdtjänst, speciellt där kollektivtrafik inte finns tillgänglig, men också där handikappet inte medger bilkörning. Motionären anför att det utan tydligt stöd i lagen finns risk för att kommunerna kan tolka reglerna olika.

I kommittémotion 2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) anför i yrkande 8 att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning när det gäller särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de handikappolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning och kvalitet. Motionärerna menar att en växande befolkning, inte minst den äldre delen av befolkningen, har ökat och att det talar för att fler, inte färre, bör beviljas färdtjänst. Motionärerna påpekar att betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) inte leder till de förbättringar som motionärerna anser behövs.

Anna Wallentheim (S) lyfter i motion 2020/21:1996 fram att kommunernas regelverk för färdtjänst till och från idrottsträning bör ses över. Motionären påtalar vikten av motion och rörelse för alla grupper i samhället. Det behövs, enligt motionären, ökade möjligheter för alla med funktionsvariation och hjälpmedel att kunna idrotta. Alla ska ha samma rätt till färdtjänst i hela landet.

I kommittémotion 2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) framförs i yrkande 35 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. Motionärerna menar att färdtjänsten, sedan den fördes över till en trafiklagstiftning 1997, inte längre tar hänsyn till behov och önskemål ur ett individperspektiv utan snarare ska ses ett komplement till allmän kollektivtrafik. Detta begränsar människors resande, anser motionärerna. I yrkande 36 anför motionärerna att färdtjänstlagen bör kompletteras så att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan. Vidare efterfrågar motionärerna i yrkande 37 lagstadgad rätt till färdtjänst i annan kommun. Motionärerna menar att rättighetsperspektivet stärks om kommuner är skyldiga att bevilja färdtjänst i annan kommun än den egna. I yrkande 38 anför motionärerna att regleringarna om färdtjänst bör återföras till socialtjänstlagen.

Thomas Morell m.fl. (SD) lyfter i kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 108 fram behovet av ett stärkt rättighetsperspektiv i färdtjänstlagen. Motionärerna anför att syftet med lagen om färdtjänst (1997:736) måste förtydligas så att det framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att, precis som andra, fritt bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Resenären ska ha rätt att göra korta uppehåll under resan för att exempelvis lämna och hämta barn i förskola eller skola. För att ytterligare stärka rättighetsperspektivet ska rätten till s.k. färdtjänst i annan kommun lagstadgas menar motionärerna. I yrkande 109 framhåller motionärerna att systemet med färdtjänst och sjuktransporter behöver ses över. Motionärerna påpekar att regelverket tolkas olika i regionerna och menar att alla medborgare bör ha tillgång till samma samhällsfunktioner oavsett bostadsort.

I kommittémotion 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63 anföras att det behöver säkerställas att det finns rätt kompetens inom färdtjänsten. Motionärerna framhåller att resan med färdtjänst måste vara trygg och att det bör finnas kunskap om hur ett gott bemötande mot personer med funktionsnedsättning ska se ut.

Ebba Busch m.fl. (KD) efterfrågar i partimotion 2020/21:3203 yrkande 4 att färdtjänsten måste värnas, vara av god kvalitet och vara så flexibel som möjligt för den enskilde. Genom färdtjänsten kan den som inte kan nyttja kollektivtrafiken eller själv köra bil, ändå delta i samhällslivet på samma sätt som andra, framhåller motionärerna.

Helena Gellerman m.fl. (L) efterfrågar i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 36 rätt till färdtjänst över de nordiska nationsgränserna för personer som är bosatta i gränsområdena.

Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av motionsyrkandena om färdtjänst vill utskottet inledningsvis påminna om att regeringen i mars 2017 utsåg en särskild utredare för att analysera reglerna för särskilda persontransporter, som exempelvis färdtjänst och sjukresor. Syftet med utredningen var att identifiera problem som hindrar kommunala och regionala myndigheter från att åstadkomma en effektiv samordning av organiserandet och utförandet av sådana transporter samt föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder. Bakgrunden till uppdraget var att Trafikanalys på uppdrag av regeringen hade gjort en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter, och slutrapporten visade på ett invecklat regelverk med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte var hållbar. Betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) presenterades i juni 2018. Utredningen föreslog inget obligatoriskt huvudmannaskap på regional nivå med hänsyn främst till det kommunala självstyret. Utredningen föreslog dock bl.a. att Trafikanalys ska få i uppdrag att tillsammans med SCB utveckla en

kompletterande nationell statistik om särskilda persontransporter vad gäller resande, utbud, kvalitet och kostnader.

Trafikanalys har därefter gjort en inventering av möjliga datakällor inom området. Trafikanalys drar slutsatsen att den lämpligaste källan för de flesta uppgifter fortfarande är myndigheterna men att de uppgifter som ska lämnas bör specificeras i tydliga föreskrifter som leverantörerna av planeringsprogramvaran kan använda som mallar för sina rapportfunktioner. Utredningens förslag remitterades under hösten 2018 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill vidare peka på att frågan om kvaliteten i färdtjänsten har behandlats av Myndigheten för delaktighet (MFD) i ett särskilt regeringsuppdrag. Av rapporten Kvalitet i färdtjänsten (rapport 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. Även denna rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill också framhålla att Trafikanalys har fått 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 (rapport 2019:3) överlämnades den 29 mars 2019. I slutrapporten diskuteras myndigheternas insatser och funktionshindersrörelsens perspektiv samt undersökningar, forskning och statistik.

Utskottet vill även uppmärksamma att infrastrukturminister Thomas Eneroth i en interpellation i februari 2021 (ip. 2020/21:408) understrukit att ansvaret för att anordna färdtjänst ligger på kommunerna eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten i regionen, om kommunen har överlåtit ansvaret till myndigheten, och att färdtjänstlagen inte reglerar i detalj mellan vilka destinationer en färdtjänstresa ska beviljas eller vilka villkor som ska gälla för resan. Inom lagens ramar är det respektive huvudman som bestämmer vilka villkor som gäller för de egna invånarna. Statsrådet ansåg att denna princip är viktig, eftersom den ger en lokal och regional förankring av ansvaret för att färdtjänsten upprätthåller en god kvalitet. Utskottet delar denna uppfattning. De utredningar och undersökningar som Svensk Kollektivtrafik gör visar att 92 procent av resenärerna med färdtjänst och sjukresor är nöjda med sin beställning och resa. Statsrådet bedömde följaktligen att dagens ordning

verkar fungera väl, men han påpekade samtidigt att om det skulle visa sig att ytterligare preciseringar behövs så kommer åtgärder att vidtas. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller frågan om färdtjänst över de nordiska gränserna vill utskottet peka på att den har diskuterats i Nordiska rådet. Gränshinderrådet inom Nordiska rådet har i uppdrag att underlätta den fria rörligheten inom Norden. Gränshinderrådet konstaterar att de nationella reglerna om rätt till färdtjänst gör det dyrt och besvärligt för personer med funktionshinder att resa inom Norden. Problemet beror delvis på att beslut om rätt till färdtjänst fattas av olika organ och på olika nivåer i de nordiska länderna. Gränshinderrådet arbetar för närvarande med frågan.

Utskottet anser att frågor som rör god tillgänglighet till transportsystemet och väl fungerande färdtjänst är av mycket stor vikt. Mot bakgrund av pågående beredningsarbete finner dock utskottet att det inte för närvarande finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2020/21:228 (SD), 2020/21:305 (V) yrkandena 3 och 4, 2020/21:1254 (M), 2020/21:1312 (V) yrkande 8, 2020/21:1996 (S), 2020/21:2032 (SD) yrkandena 35–38, 2020/21:2218 (SD) yrkandena 108 och 109, 2020/21:2809 (KD) yrkande 63, 2020/21:3203 (KD) yrkande 4 samt 2020/21:3235 (L) yrkande 36, som därmed avstyrks.

Reservationer

1. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16 och
avslår motionerna
2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3,
2020/21:1662 av Pia Nilsson (S),
2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,
2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,
2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.1,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 10 och 11,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och
2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare år och många vill bo i närheten av de större städerna där det finns bättre möjligheter till arbete. Det innebär att behovet av arbetspendling ökar. Vi kan konstatera att det för en del människor är nödvändigt med bil för att kunna ta sig till närmaste knutpunkt för kollektivtrafik. Vi anser därför att man behöver planera för fler säkra pendelparkeringar.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

2. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (C)

av Mikael Larsson (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 motionerna

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.1 och

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 10 och 11,
bifaller delvis motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12 och

avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3,

2020/21:1662 av Pia Nilsson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,

2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP) och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61.

Ställningstagande

Det är angeläget att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor med kollektivtrafik. I efterdyningarna av covid-19-pandemin kommer kollektivtrafiken att ha en stor utmaning i att återerövra de marknadsandelar av persontransporter man hade före pandemin. Lyckas man inte med detta kommer både tillgängligheten och klimatet att försämras samt trängseln på våra vägar att öka dramatiskt. Ökad kollektivtrafik bidrar till att minska utsläppen men även till att minska trängseln på vägarna. Jag vill framhålla att det är många som i dag kör bil som i stället hade föredragit att åka med buss, pendeltåg eller spårvagn. För att uppmuntra regionerna att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik vill jag därför införa en kollektivtrafikbonus. Jag vill också verka för en översyn av den gällande lagstiftningen om kollektivtrafik för att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar.

Statistiken visar att kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Kvinnor reser således i dag mer hållbart än män. Jag anser att vårt transportsystem ska svara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jag menar att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar vid exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning. För att utforma ett mer jämställt och därmed mer hållbart transportsystem krävs också att både kvinnor och män deltar i samtal och beslut som berör transportsystemet.

Jag vill också se ett ökat nordiskt samarbete kring kollektivtrafik inom Nordiska rådet och Nordiska ministerrådet. För att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden behövs väl fungerande kommunikationer. Jag förespråkar även ett ökat nordiskt samarbete vad gäller utbyggd kollektivtrafik i olika former. Därtill anser jag att den moderna

tekniken möjliggör en övergång mot gemensamma biljettsystem inom kollektivtrafiken i Norden.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Ökad 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

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3 och

avslår motionerna

2020/21:1662 av Pia Nilsson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16,

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,

2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.1,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 10 och 11,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030. I rapporten konstateras att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent, vilket är branschens målsättning för kollektivtrafiken. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från en basnivå 2006, vilket branschen gör, då marknadsandelen var 18 procent. Sveriges etappmål, om att senast till 2030 minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010, kommer inte att nås med nuvarande förutsättningar och beslut för transportsektorn. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag för att öka kollektivtrafikens marknadsandel anser jag att en handlingsplan bör tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

Jag anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt mest lönsamma

alternativet i högre utsträckning. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. Jag anser att de senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken i det avseendet är oroväckande. Priset för att resa kollektivt har ökat 3–4 gånger så mycket som den allmänna prisökningen (KPI) de senaste 15–20 åren. Detta är bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Satsningar på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Jag anser att det långsiktiga målet bör vara en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem. Jag anser därför att regeringen bör se till att en översyn genomförs av åtgärder som kan sänka taxorna i kollektivtrafiken och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil.

Kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken har i reala termer ökat snabbare än både antalet resor och utbud. Jag anser att branschen, kommuner och regioner har ett ansvar för att mer kostnadseffektiva åtgärder genomförs. Staten har enligt min mening ett ansvar för en utveckling som stärker kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmålet. Detta kan göras genom exempelvis förändringar i trafikplanering samt lagstiftning som berör kollektivtrafiken. Dessa åtgärder måste enligt min mening ske parallellt med att rätt till kollektivavtal och anställningstrygghet blir en självklarhet inom branschen genom dialog mellan arbetsmarknadens parter. Åtgärder för en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik kan aldrig motiveras genom pressade marginaler och sämre arbetsmiljö för de anställda eller försämrad tillgänglighet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61 och
avslår motionerna
2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3,
2020/21:1662 av Pia Nilsson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16,
2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,
2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP),
2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.1,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4, 5, 10 och 11,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och
2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och för att öka tillgängligheten till arbetspendling. Det ska vara enkelt och smidigt att kunna ta sig till jobbet eller skolan. Jag vill även framhålla att goda kommunikationer är en förutsättning för att vårt avlånga land ska ha en tillväxt som utvecklar välståndet och sysselsättningen. Samtidigt som det i vår tid ställs ökade krav på rörlighet mellan stad och landsbygd är effektiva kommunikationer och transporter viktiga för att företag ska kunna etablera sig på mindre orter runtom i landet. Jag vill därför understryka vikten av investeringar i kollektivtrafik på landsbygden. Jag anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden. Jag anser även att man bör prioritera och ställa krav på miljövänligare transporter inom skattefinansierad kollektivtrafik och upphandlad trafik.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

5. Ökad 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 motionerna

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 35 och

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 12,

bifaller delvis motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 5 och 10 samt
avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 1–3,

2020/21:1662 av Pia Nilsson (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 16,
2020/21:2695 av Emma Berginger (MP) yrkande 3,
2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,
2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 3.1 och
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 4 och 11.

Ställningstagande

Jag vill betona att en välfungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Den pågående covid-19-pandemin har inneburit ett hårt slag mot trafikföretagens ekonomi. Trafikföretagens intäkter har uteblivit när resandet har minskat samtidigt som myndigheterna har ställt krav på att inte dra ned på utbudet för att säkerställa den fysiska distansen i kollektivtrafiken för dem som ändå måste resa. Resande med buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. En välfungerande kollektivtrafik är även centralt för att människor enkelt ska kunna ta sig till jobb och skola. Jag kan konstatera att ett ökat kollektivt resande även bidrar till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Därför vill jag att kollektivtrafiken fortsätter att byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

Digitaliseringslösningar ger oss möjlighet till klimatsmarta val i trafiken. Därför anser jag också att det är viktigt att regelverken för kollektivtrafiken underlättar inkluderingen av nya och effektiva transportmedel i framtidens kollektivtrafik.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Vissa regionala kollektivtrafikfrågor, punkt 2 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 och
avslår motion

2020/21:2043 av Björn Petersson m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag anser att en översyn av den regionala kollektivtrafiken behöver göras för att utveckla det regionala huvudmannaskapet eftersom de nuvarande länsgränserna skapar inläsningseffekter. Därtill ska det vara betydligt enklare att resa kollektivt i hela landet och därför föreslår jag att kort med reskassa ska kunna användas över hela landet.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Kollektivtrafik på vatten, punkt 3 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 17 och 18 samt avslår motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att endast 1 procent av Sveriges kollektivtrafik består av båttrafik, trots att en stor del av Sveriges befolkning bor intill kusten. Samtidigt ökar belastningen på kollektivtrafiken på land. Det finns enligt vår mening en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Varje stad har sina problem och möjligheter. En utmaning i Stockholm är exempelvis vädret med mycket regn och kalla vintrar som kräver skydd på hållplatserna och påverkar båtarnas kapacitet. En annan utmaning är förhållandena i skärgården. Många permanentboende bor utspridda på flera öar, och turister och fritidsboende har sina behov och önskemål när det gäller båttrafiken. Vi anser att det är viktigt att arbeta för att ge så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. För att få fram mer kollektivtrafik på vatten kan man t.ex. se över upphandlingsreglerna, som ofta är problematiska för mindre trafikföretag och göra en översyn av fastighetsägares möjlighet att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

Vi efterfrågar även en översyn av Trafikverkets regleringsbrev för att kunna öka trafiken med Färjerederiet. Trafik med gång- och cykelfärjor behöver möjliggöras där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik. Trafikverkets Färjerederi trafikerar 40 linjer i hela Sverige med sina 70 vägfärjor. Dessa färjor gör det möjligt att

bo i kustnära områden och i skärgården, och färjorna skapar även attraktiva lösningar för trafikproblemen och öppnar upp genvägar i storstadsområden.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Kollektivtrafik på vatten, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 42 och

avslår motion

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkandena 17 och 18.

Ställningstagande

Det är angeläget med goda förbindelser mellan öar och fastlandet. Pendlingsmöjligheterna på vatten behöver stärkas så att hela skärgården kan leva. Sjötrafik orsakar mindre koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportmedel som kan transportera många resenärer i storstäderna. Kollektivtrafik på vatten kan dessutom ofta avlasta kommuners och regioners trafikleder. Jag kan notera att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen och att tillgängliggöra kajer. Det är också viktigt att ha ett biljettsystem som inkluderar både upphandlade offentliga och enskilda aktörers persontrafik på vatten. Jag föreslår mot denna bakgrund att Trafikverket får i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten. Därtill behöver det statliga bidraget till färjetrafik i enskild eller kommunal regi bestå.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Marktransporter till Arlanda, punkt 4 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Kollektivt resande till och från Arlanda flygplats behöver underlättas. Fler reser med taxi och privata bilar till och från Arlanda flygplats jämfört med hur man reser till och från flygplatser i våra nordiska grannländer. En bidragande orsak till detta, menar vi, är avtalet med A-train. Avtalet leder till att det helt enkelt är billigare att samåka med taxi eller resa med privat bil inklusive parkering än att åka tåg. Detta menar vi är orimligt ur ett miljöperspektiv, och regeringen bör därför initiera en översyn för att stärka det kollektiva resandet till och från Arlanda flygplats.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

10. Biljett- och betalsystem, 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
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64 och
avslår motionerna
2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,
2020/21:2322 av Boriana Åberg (M),
2020/21:2992 av David Josefsson (M) och
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6–8.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att vissa äldre och personer med funktionshinder, t.ex. synskadade, kan ha stora svårigheter att genomföra ett biljettköp för kollektivtrafikresande. Vi menar därför att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas för att personer med olika funktionshinder ska kunna genomföra biljettköp utan assistans. Kontantköp bör även erbjudas. Vi anser att det är av största vikt att applikationer och biljettautomater utformas i samråd med brukarorganisationer så att så många som möjligt kan köpa biljett utan svårigheter.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Biljett- och betalsystem, punkt 5 (C, L)

av Helena Gellerman (L) och Mikael Larsson (C).

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
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 6–8 och
avslår motionerna
2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64,
2020/21:2322 av Boriana Åberg (M) och
2020/21:2992 av David Josefsson (M).

Ställningstagande

Vi vill införa ett nationellt biljettsystem med digital infrastruktur i enlighet med slutsatserna från utredningen SOU 2020:25, Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Den digitala infrastrukturen som utredningen föreslår, för att utveckla det nationella biljettsystemet, kommer att underlätta kollektiv- och regionaltrafiken i landet. Utredningen lyfter även fram behovet av att införa en konkurrensneutral nationell biljettplattform. Vi delar utredningens förslag för ökad tillgänglighet av kollektivtrafikens biljetter, främjad innovation och branschens framtida investeringsbehov. Vi anser att både en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter behöver införas.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Biljett- och betalsystem, punkt 5 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 6,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2322 av Boriana Åberg (M) och
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och
avslår motionerna
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 64,
2020/21:2992 av David Josefsson (M) och
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 7 och 8.

Ställningstagande

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringen har tillsatt en utredning som presenterat ett förslag som remitterades under förra året. Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att ett nationellt biljettsystem bör införas senast 2022. Jag anser dock att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör därför införas redan 2021.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter, punkt 6 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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
2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
avslår motionerna

2020/21:339 av Solveig Zander (C) och

2020/21:350 av Camilla Brodin (KD).

Ställningstagande

Vi anser att arbetet mot fusk med att åka med spårbunden trafik utan att betala avgift måste intensifieras. Vi ser i dag hur människor bryter mot detta, hur vakter blir hotade och slagna och att människor trotsar förbud mot tiggeri inne i vagnarna. Detta visar på att arbetet med att beivra fusk och annan brottslighet måste intensifieras. Vi uppmanar därför regeringen att skyndsamt utreda fler åtgärder för att beivra fusk och hot. En översyn i syfte att minska fusk med biljetter behöver göras.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

14. Säkerhet samt åtgärder mot plankning och klotter, punkt 6 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62,
bifaller delvis motion

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 9 och
avslår motionerna

2020/21:339 av Solveig Zander (C) och

2020/21:350 av Camilla Brodin (KD).

Ställningstagande

Jag anser att fuskåkning är ett stort problem i dag. För att kunna utveckla kollektivtrafiken behövs intäkter. 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. Biljettkontrollanterna spelar en viktig roll för en fungerande kollektivtrafik. Jag menar att lagen på flera sätt är utformad till fuskarnas fördel. Därför vill jag göra flera förändringar så att rättvisa, lag och ordning får råda. Jag framhåller att kontrollanterna behöver

ges lagliga befogenheter att gripa, omhänderta eller hålla kvar fuskare tills polisen kommer till platsen om fuskåkaren inte visar upp en giltig legitimation. Resenärer bör också vara skyldiga att visa upp färdbevis vid biljettkontroll. Dessutom anser jag att trafikhuvudmannen ska kunna ta ut en högre avgift.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

15. 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
2020/21:228 av Staffan Eklöf (SD),
2020/21:1254 av Saila Quicklund (M),
2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 35–38 och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 108 och 109,
bifaller delvis motion
2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och
avslår motionerna
2020/21:305 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,
2020/21:1996 av Anna Wallentheim (S),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63,
2020/21:3203 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36.

Ställningstagande

En fungerande färdtjänst medför att personer med funktionsnedsättning kan leva ett rörligare och rikare liv. Vi menar att det därmed är mycket angeläget att färdtjänsten fungerar på ett bra sätt. Vi efterfrågar därför en översyn av färdtjänsten där frågan om sanktioner för oseriösa utförare utreds och hur utsatta resenärer ska kunna kompenseras. Översynen bör vidare omfatta frågan om det är tillräckligt med ändrade regelverk och stöd till kommuner och regioner för att få en fungerande färdtjänst eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

Tidigare reglerades färdtjänsten i socialtjänstlagen men 1997 valde regeringen att föra över färdtjänsten till en trafiklagstiftning. Vi anser att skiftet har inneburit att färdtjänsten inte längre tar hänsyn till behov och önskemål ur ett individperspektiv, utan snarare ses som ett komplement till allmän kollektivtrafik, vilket begränsar människors resande. Därför menar vi

att färdtjänstlagen måste kompletteras med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att precis som alla andra fritt få bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Lagen bör också möjliggöra för resenären att kunna göra korta uppehåll under resan för att exempelvis lämna och hämta barn i förskola och skola. Ytterligare ett sätt att stärka rättighetsperspektivet är att lagstadga rätten till s.k. färdtjänst i annan kommun. Enligt den nuvarande lagen om färdtjänst kan kommunen bevilja färdtjänst i annan kommun än den egna, men är alltså inte skyldig att göra det. När färdtjänsten var en del av socialtjänstlagen hade vistelsekommunen ansvaret för att färdtjänsten fungerade. Vi anser att rätten till färdtjänst i annan kommun måste skrivas in i färdtjänstlagen samt att regleringarna om färdtjänst bör återföras till socialtjänstlagen.

Vi tycker samtidigt att det är hög tid att se över systemet med färdtjänst och sjuktransporter. Regelverket tolkas olika på regional nivå och det leder till stora regionala skillnader. För brukare blir det därför olika tolkningar beroende på var denne bor, och det menar vi är orimligt. Alla medborgare bör ha tillgång till samma samhällsfunktioner oavsett bostadsort. Regioner och kommuner måste lösa problemet så att det blir både enklare och billigare för alla parter. Brukare ska kunna ta sig från plats A till plats B utan att tvingas byta mellan färdtjänst och sjuktransport.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. 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 motionerna

2020/21:305 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8 och

2020/21:1996 av Anna Wallentheim (S),

bifaller delvis motionerna

2020/21:1254 av Saila Quicklund (M),

2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkande 35 och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 108 och

avslår motionerna

2020/21:228 av Staffan Eklöf (SD),

2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 36–38,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 109,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63,

2020/21:3203 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36.

Ställningstagande

Sedan lagen (1997:736) om färdtjänst infördes blev regelverket kring vem som är berättigad till färdtjänst betydligt striktare. Enligt Trafikanalys har antalet färdtjänsttillstånd minskat med 25 procent sedan 1998 trots en växande befolkning, inte minst ett ökat antal äldre. Det är enligt min mening uppenbart att vi hamnat på en miniminivå för vem som beviljas färdtjänst. De som trots allt beviljas färdtjänst får inte sällan se den förmånen begränsad av lokala restriktioner. Detta utan att det behöver göras en analys av om det är förenligt med regeringens handikappolitiska mål och trots att det innebär omfattande risk för att syftet med färdtjänsten förfelas. Rätten till färdtjänst har gått från en insats för personer med en funktionsnedsättning i syfte att ge skäliga levnadsvillkor till en trafikpolitisk lösning. Jag anser att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning om särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de handikappolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning och kvalitet.

Det finns i dag många brister inom färdtjänsten som gör att kvaliteten varierar från plats till plats och från gång till gång. Utövare av parasport lyfter exempelvis fram att större idrottsutrustning inte alltid tillåts i färdtjänsten och riksferdtjänst eftersom möjligheten att medta hjälpmedel på resan inte regleras i lagen. Rätten att ta med hjälpmedel gäller bara för det som behövs på själva resan, inte för det som bara ska användas vid ankomsten. Jag menar att denna osäkerhet gör att tröskeln till att börja med idrott och motion blir högre. Därför anser jag att regeringen måste säkerställa att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning.

Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS), gällande från 1994, var ett stort framsteg för att personer med funktionsnedsättningar skulle ges stärkta rättigheter och ökad jämlikhet i förhållande till andra. Att kunna delta i idrottslivet är grundläggande för att kunna uppnå den likvärdigheten. Vänsterpartiet tycker att det är viktigt att alla idrottsutövare ska kunna delta i sin idrott fullt ut och att detta inte får falla på enskilda handläggares bedömning. Jag anser därför att den som är beviljad färdtjänst har rätt till riksresor för tävlingar, läger och träningar.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

17. Färdtjänst, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63 och

2020/21:3203 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:228 av Staffan Eklöf (SD),

2020/21:305 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2020/21:1254 av Saila Quicklund (M),

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2020/21:1996 av Anna Wallentheim (S),

2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 35–38,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 108 och 109 samt

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36.

Ställningstagande

Jag vill betona att färdtjänsten måste värnas, vara av god kvalitet och vara så flexibel som möjligt för den enskilde. Genom färdtjänsten kan den som inte kan nyttja kollektivtrafiken eller själv köra bil, ändå delta i samhällslivet på samma sätt som andra. För äldre kan det handla om besök hos närstående eller goda vänner, handla mat eller besöka en utställning eller biblioteket.

Jag vill också betona att de resor som görs med färdtjänst ska vara trygga. Det är därför avgörande att utföraren av färdtjänsten säkerställer att förarna har ändamålsenlig kompetens inom bemötande av personer med funktionsnedsättning. Om kompetens, färdigheter i svenska språket och förståelse saknas för de behov som exempelvis personer inom autismspektrumet har, kan förarens beteende skapa en stress som gör att personen med funktionsnedsättning försämras i sitt hälsotillstånd. Detta måste undvikas. Behovet av kompetens inkluderar också de hjälpmedel som resenären har. En rullstol kan tyckas stryktålig, men fel hantering av bromsreglage kan ändå lätt leda till att den går sönder. På samma sätt som hanteringen av hjälpmedel är viktig, är det också angeläget att bälteslagen tillämpas så att hjälpmedel spänns fast på ett korrekt sätt.

Jag anser därtill att det behövs strukturer för att sprida befintlig forskning till berörda verksamheter om hur ett gott bemötande mot personer med funktionsnedsättning ska vara. Det behövs ett ramverk som säkerställer kompetensen hos utförarna trafiksäkerhetsmässigt och för att ge ett

individuellt anpassat bemötande, både hos de tjänstemän som bedömer behovet av insatser och hos de som utför insatserna.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Färdtjänst, punkt 7 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 36 och avslår motionerna

2020/21:228 av Staffan Eklöf (SD),

2020/21:305 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 3 och 4,

2020/21:1254 av Saila Quicklund (M),

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 8,

2020/21:1996 av Anna Wallentheim (S),

2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 35–38,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 108 och 109,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 63 och

2020/21:3203 av Ebba Busch m.fl. (KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att de nordiska länderna har olika nationella färdtjänstsystem för personer med funktionsnedsättning. Gemensamt för dessa system är att de ska bidra till att personer med funktionsnedsättning ska kunna delta i utbildning, arbete och fritidsaktiviteter. Det finns dock ingen möjlighet att resa över gränserna med färdtjänst för personer som är bosatta i gränsområdena. Ur ett ekonomiskt perspektiv och av respekt för brukaren bör dessa gränshinder motverkas. Jag anser att det ska vara självklart att kunna resa fritt över gränserna i Norden även om man har en funktionsnedsättning. En rätt till färdtjänst över nationsgränserna för personer som är bosatta i gränsområdena bör därför säkerställas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:228 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.

2020/21:305 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V):

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

2020/21:339 av Solveig Zander (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra för alla i vårt samhälle att kunna åka kollektivt tryggt, utan rädsla och oavsett funktionsavvikelse och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:350 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.

2020/21:1254 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.

2020/21:1312 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 ge lämplig myndighet i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål och tillkännager detta för regeringen.
 6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas 2021 och tillkännager detta för regeringen.
 8. 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 handikappolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning och kvalitet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1662 av Pia Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka resenärernas möjligheter att påverka ett ökat kollektivtrafikresande och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1996 av Anna Wallentheim (S):

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

2020/21:2032 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD):

35. 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.
36. 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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstadga rätten till färdtjänst i annan kommun och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regleringarna om färdtjänst bör återföras till socialtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2043 av Björn Petersson m.fl. (S):

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

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kollektivtrafiken på vatten och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regleringsbrevet till Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettköp inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD):

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

2020/21:2322 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2695 av Emma Berginger (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2713 av Emma Berginger och Camilla Hansén (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utvecklad målstyrning och uppföljning på nationell nivå för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

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

2020/21:2943 av Magnus Ek m.fl. (C):

- 3.1. 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.

2020/21:2992 av David Josefsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3172 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 inlåsnings 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.

2020/21:3203 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.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

35. 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.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rätt till färdtjänst över de nordiska nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3243 av Helena Gellerman m.fl. (L):

12. 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.

2020/21:3472 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn i syfte att minska fuskets med biljetter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3475 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.