



Kollektivtrafik

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet 29 motionsyrkanden om kollektivtrafikfrågor från den allmänna motionstiden 2013. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag med hänvisning till bl.a. pågående arbete.

Utskottet framhåller att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet understryker också att ett inslag av konkurrens inom kollektivtrafiken främjar attraktivitet och effektivitet.

Utskottet förutsätter vidare att arbetet fortsätter med att anpassa kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utskottet framhåller i sammanhanget den uppföljning som utskottet genomfört på området under 2013.

Med anledning av motionsförslag om Gotlandstrafiken förutsätter utskottet också att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmytna i en färjetrafik som tillgodoser både näringslivets, resenärernas och miljöns behov av goda och hållbara transporter.

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Utskottets överväganden	9
Upprivning av kollektivtrafiklagen	9
Ökad kollektivtrafik	10
Pris och kvalitet i kollektivtrafiken	12
Biljettsystem m.m.	15
Resandestatistik	17
Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning	18
Nya kollektivtrafiksystem m.m.	23
Gotlandstrafiken	25
Reservationer	30
1. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 1 (V)	30
2. Ökad kollektivtrafik, punkt 2 (S, MP)	31
3. Ökad kollektivtrafik, punkt 2 (V)	32
4. Biljettsystem m.m., punkt 4 (S, MP, V)	32
5. Resandestatistik, punkt 5 (S, MP, V)	33
6. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 6 (SD)	34
7. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 6 (V)	35
8. Nya kollektivtrafiksystem m.m., punkt 7 (MP)	36
9. Gotlandstrafiken, punkt 8 (S, MP, V)	37
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	38
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	38

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Upprivning av kollektivtrafiklagen

Riksdagen avslår motion

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 1 (V)

2. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13 och

2013/14:T524 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Reservation 2 (S, MP)

Reservation 3 (V)

3. Pris och kvalitet i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14.

4. Biljettsystem m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3, 4 och 9
samt

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8.

Reservation 4 (S, MP, V)

5. Resandestatistik

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T376 av Lars Eriksson (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Reservation 5 (S, MP, V)

6. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T326 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9,

2013/14:T400 av Lars Beckman (M),

2013/14:T465 av Börje Vestlund och Meeri Wasberg (båda S) och

2013/14:T474 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S).

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (V)

7. Nya kollektivtrafiksystem m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 6,

2013/14:T296 av Walburga Habsburg Douglas (M) och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 33.

Reservation 8 (MP)

8. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T238 av Stina Bergström m.fl. (MP),

2013/14:T244 av Gustaf Hoffstedt (M),

2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1,

2013/14:T463 av Christer Engelhardt m.fl. (S),

2013/14:T498 av Désirée Liljevall (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 46.

Reservation 9 (S, MP, V)

Stockholm den 20 februari 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S) och Christer Akej (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 29 motionsförslag från den allmänna motionstiden 2013 om kollektivtrafik, färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning samt Gotlandstrafiken. En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilaga 1.

Utskottet mötte företrädare för X2AB den 30 januari 2014 i samband med ärendets beredning.

Bakgrund

Gällande rätt

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog en ny lag om kollektivtrafik (2010:1065) i juni 2010 (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379). Lagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den nya kollektivtrafiklagen innebär en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området.

Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg, vilket gjordes den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik.

Vidare har trafikhuvudmannen i respektive län ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet definieras till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innebär således att det blir lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser då länsgränsrestriktionen avskaffas.

Trafikförsörjningsplanen har ersatts av ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet medför en skyldighet att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringslivet, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bl.a. framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen, såsom miljöskyddande åtgärder och anpassning av

kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning, vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (förordning [EG] nr 1370/2007, fortsättningsvis även kallad kollektivtrafikförordningen) är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg. Medlemsstaterna får själva välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten. Kollektivtrafikförordningen reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bl.a. är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet för detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

I kollektivtrafikförordningen definieras allmän trafikplikt som ”de krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”.

För att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms anges i förordningen att när en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

I ett avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet ska vidare i förväg och på ett objektivt sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska det vidare fastställas hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv.

Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Är det fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen.

Branschens partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde aktörerna i den svenska kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla antalet resor med kollektivtrafiken fram till 2020 och på sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Bakom det s.k. fördubblingsprojektet står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket och Jernhusen. Fördubblingsprojektets mål på vägen grundar sig på upplevelsemål, effektivitetsmål, ekonomimål och mål för utveckling och förnyelse. Projektets vision är att alla resenärer 2020 ska se kollektivtrafiken som ett naturligt inslag i det vardagliga resandet och formuleras på följande sätt: ”Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”.

Fördubblingsprojektet menar att kollektivtrafiken bör fördubblas då det bidrar till:

- tillväxt och regional utveckling
- en minskning av koldioxidutsläppen från persontrafiken med drygt 20 procent
- ökad trafiksäkerhet
- mindre trängsel
- ett mer jämställt transportsystem.

Inom ramen för fördubblingsprojektet pågår en mängd olika aktiviteter och projekt, t.ex. kunskapslyft, ett branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete samt spridning av goda exempel. Fördubblingsprojektet har bl.a. tagit fram en rekommenderad avtalsprocess och en rapport om branschgemensamma kundlöften. Vidare pågår projekt om den framtida betalösningen och samordnade informationssystem.

X2AB

X2AB är en samverkansarena i kollektivtrafikbranschen som driver utvecklingsprojekt för att bidra till en snabbare utveckling av kollektivtrafiken. Det kan vara fråga om att öka resenärsnytta, effektivitet och samhällsnytta. I nära samverkan med andra branschaktörer, staten och kollektivtrafikens övriga intressenter driver X2AB utvecklingsprojekt som är effektivare att genomföra tillsammans i branschen än var och en för sig. Tanken är att X2AB ska säkerställa att resultaten i form av nya tjänster tillför värde för resenärerna och samhället och kan nyttjas av alla aktörer i branschen. X2AB driver även frågor som är strategiskt viktiga för kollektivtrafikens utveckling, bidrar till ökad insikt och kunskap samt medverkar i utvecklingen mot ökad standardisering.

Ägare till X2AB är regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag samt trafikföretag. Finansieringen av X2AB:s basverksamhet består av årliga serviceavgifter från ägarna. Ägare är Fågelviksgruppen Förvaltning AB, Karlstadsbuss, Keolis i Sverige AB, Nobina i Sverige AB, SLL – Stockholms läns landsting, Taxi Stockholm, Värmlandstrafik AB, Västtrafik AB och SJ AB. X2AB står bakom branschens övergripande mål om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på vägen mot den gemensamma visionen om ”kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av myndighetens rapport Lokal och regional kollektivtrafik 2012 (2013:20) framgår följande. Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Från 2000 till 2012 steg antalet resor från 122 till 145 resor per invånare och år. Resor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg ökade med 3 procent från 2011 till 2012 och med drygt 28 procent från 2000 till 2012. Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet och står för 53 procent av det totala antalet resor med kollektivtrafik. Tunnelbana står för 23 procent, tåg för 13 procent och spårväg för 10 procent.

Under 2012 finansierade intäkterna från den egna verksamheten 51 procent av kollektivtrafiken, landstingen finansierade 43 procent, kommunerna drygt 5 procent och staten genom Trafikverket knappt 1 procent.

Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2013) som tas fram av Svensk Kollektivtrafik framgår bl.a. följande. Drygt en av fem resor görs med kollektivtrafik. Kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män. Av kvinnornas resor görs knappt en av fyra med kollektivtrafik jämfört med en av fem av männens resor. Kollektivtrafikens marknadsandel beräknades 2013 till 27 procent, vilket var en ökning med en procent från 2012. Marknadsandelen varierar stort mellan olika län; i Stockholm är den 52 procent medan den är 10 procent i Dalarna. Av kollektivtrafikbarometern följer att storstadslänen är de som har störst marknadsandel, och det är också i dessa län som kollektivtrafiken upplevs vara mest relevant.

Utskottets överväganden

Upprivning av kollektivtrafiklagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att riva upp kollektivtrafiklagen. Utskottet framhåller att ett inslag av konkurrens främjar attraktivitet och effektivitet inom kollektivtrafiken.

Jämför reservation 1 (V).

Motionen

I motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 framförs att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om att riva upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Som skäl för yrkandet anges att det har visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Motionärerna menar att det inte finns några internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Vid behandlingen av betänkande 2009/10:TU21 godkände riksdagen regeringens proposition om en ny kollektivtrafiklag (rskr. 2009/10:379). Utskottet är fortfarande av den uppfattningen att konkurrens, på en väl fungerande marknad, leder till snabb förnyelse, prispress och till att samhällets resurser används på ett effektivt sätt.

Utskottet vill även lyfta fram att ett syfte med den nya kollektivtrafiklagen är att stärka det offentligas arbete med kollektivtrafiken såsom införandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter, bestämmelser om trafikförsörjningsprogram osv. Utskottet menar även att Trafikanalys rapport Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken (2013:13) inte har visat att det öppna marknadsstillträdet för kollektivtrafik inom länen har försämrat de regionala kollektivtrafikmyndigheternas möjligheter att tillhandahålla ett integrerat nät av kollektivtrafik.

Utskottet vill också peka på att det i budgetpropositionen för 2014 står att läsa att ett antal kommersiella busslinjer har tillkommit under 2012. Denna trafik ökar utbudet av kollektivtrafik och ökar därmed människors möjligheter att välja kollektivtrafik.

Utskottet anser att ett inslag av konkurrens inom kollektivtrafiken främjar attraktivitet och effektivitet. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Ökad kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om initiativ för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Utskottet framhåller vikten av en väl fungerande kollektivtrafik i hela landet och pekar på den nyligen genomförda reformen på kollektivtrafikområdet liksom de många initiativ som har tagits inom kollektivtrafikbranschen.

Jämför reservationerna 2 (S, MP) och 3 (V).

Motionerna

I motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 anförs att regeringen bör tillsätta en ny utredning med uppgiften att skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt antalet resor till 2020 ska förverkligas. Motionärerna menar att det inte finns behov av någon mer omfattande utredning. Där emot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel.

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13 framförs att andelen kollektivtrafikresenärer bör öka. Som skäl för yrkandet framförs bl.a. att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden. Kollektivtrafiken har även en mycket viktig roll när det gäller att minska transportsektorns klimatpåverkan och minska trängsel, luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. Motionärerna menar att för att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få höjd kvalitet och ökad kapacitet. Det ska, menar motionärerna, alltid vara tryggt och bekvämt att resa kollektivt. I motionen pekas på vikten av att bl.a. bygga ut tunnelbanan i Stockholm, av västsvenska paketet, BRT-system, lättanvända biljettsystem, förbättrad städning av fordon, bättre reseinformation och möjlighet till digital uppkoppling m.m.

I motion 2013/14:T524 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkas att det bör antas ett mål om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade transporterna ska fördubblas till 2020. Som skäl för yrkandet anför motionärerna bl.a. att en fördubbling av kollektivtrafiken skulle bidra till att nå ange-

lägna samhällsmål när det gäller miljön, sysselsättningen, trafiksäkerheten och jämställdheten. Motionärerna pekar på att en enad bransch har som mål att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020 och framför att det är hög tid att även riksdagen ställer sig bakom ett mål om en fördubblad kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande

Det är angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska mål och principer som riksdagen har antagit. Det innebär bl.a. att kollektivtrafiklagstiftningen ska skapa förutsättningar för att öka det kollektiva resandet och kunna anpassas efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Ett ökat kollektivt resande bidrar till en miljömässigt hållbar utveckling i hela landet och även till ökad trafiksäkerhet och mindre trängsel. Utskottet delar därför motionärernas uppfattning om vikten av att följa upp och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen för att säkerställa att den faktiskt verkar i avsedd riktning och bidrar till att genomföra transportpolitiken.

Det är följaktligen med tillfredsställelse som utskottet tagit del av att Trafikanalys i mars 2011 fick regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Uppdraget ska redovisas till regeringen årligen och slutrapporteras 2014. Trafikanalys lämnade rapporter i december 2011, 2012 och 2013.

Utskottet vill också påminna om att även Transportstyrelsen har i uppdrag att följa utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden dels som tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen, dels som ansvarig för marknadsövervakning. Utskottet välkomnar därför att myndigheten har tagit fram en strategi för hur arbetet med marknadsövervakning ska bedrivas. Under 2013 tog Transportstyrelsen fram en rapport om marknadsövervakning, Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013 (Dnr TSG 2012-172), som bl.a. inbegriper myndighetens övervakning av kollektivtrafikmarknaden.

När det gäller motionsförslagen om en ökad kollektivtrafik vill utskottet framhålla att det instämmer med motionärerna om vikten av en väl fungerande kollektivtrafik i hela landet. Utskottet är övertygat om att den nyligen genomförda reformen på kollektivtrafikområdet, tillsammans med de många initiativ som tagits inom kollektivtrafikbranschen, kommer att bidra till ökad och förbättrad kollektivtrafik.

Utskottet vill även lyfta fram att det framgår av budgetpropositionen för 2014 att utbudet av lokal och regional kollektivtrafik ökat under de senaste åren. I de tre största städerna har resandet ökat med mer än vad utbudet har ökat, dvs. antalet resenärer per fordon har ökat. Den under senare år allt kraftigare urbaniseringen har av allt att döma ökat efterfrågan på kollektivtrafik. Över 80 procent av alla kollektivtrafikresor i Sverige görs i de tre storstads länen Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. När befolkningen i dessa regioner ökar reser allt fler med kollektivtrafik.

Utskottet vill slutligen framhålla att det inte kan vara en lämplig ordning att bryta loss en del av målstrukturen och behandla den skilt från övriga delar. Det skulle kunna leda till svårigheter att nå måluppfyllelse på andra områden. Utskottet anser således att det inte är en effektiv styrning att föreskriva att en viss typ av färdmedel ska ha en viss marknadsandel.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2, 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13 och 2013/14:T524 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Pris och kvalitet i kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om pris och kvalitet i kollektivtrafiken. Utskottet framhåller att det är viktigt att följa prisutvecklingen inom kollektivtrafiken och hänvisar till pågående arbete. Utskottet framhåller även kollektivtrafikbranschens arbete med avtalsprocessen.

Motionerna

I motion 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 framförs att de genomsnittliga kostnaderna för att åka kollektivt har ökat, särskilt om man jämför med bil och flyg. Enligt en undersökning från sommaren 2012 har månadskortet i kollektivtrafiken ökat med 43 procent de senaste tio åren. Politiska beslut om avregleringar och höjda banavgifter är en av orsakerna till de höjda biljettpriserna. Motionärerna anser att den oroväckande utvecklingen måste hejdas och att regeringen bör utreda vad som orsakar den stora ökningen av biljettpriser. Vidare menar motionärerna att regeringen bör vidta åtgärder som gör det klimatsmarta tågresandet och annan kollektivtrafik billigare än motsvarande resa med bil eller flyg. Det kan man enligt motionärerna uppnå genom t.ex. flygskatt och höjd koldioxidskatt.

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14 framförs att det finns mycket att förbättra när det gäller upphandlingen av kollektivtrafik. Motionärerna menar att upphandling av kollektivtrafik måste ske med kvalitet, miljö och arbetsvillkor i centrum. I motionen anges att fordon i dåligt skick varken är bra för reseupplevelsen, miljön, förarens arbetsmiljö eller trafiksäkerheten. Det billigaste anbudet har även visat sig bli dyrt och dåligt i längden. Motionärerna anser att kollektivtrafiken är strategisk för innovationsupphandling. Det kan, menar motionärerna, handla om nya, särskilt energieffektiva tågset med hög passagerarkapacitet, eldrivna stadsbussar som kan snabblassas, energieffektiva region- och långfärdsbussar som kan drivas med alternativa bränslen eller nya system för reseinformation.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet menar att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottets uppfattning är att en attraktiv och effektiv kollektivtrafikmarknad skapas såväl genom ökad konkurrens som genom en resenäranspassad samordning. Utskottet är därför övertygat om att den nyligen genomförda reformen på kollektivtrafikområdet, tillsammans med de många initiativ som har tagits inom kollektivtrafikbranschen, kommer att bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik.

Mot den bakgrunden är det med tillfredsställelse som utskottet tagit del av att Svensk Kollektivtrafik i årsrapporten Kollektivtrafikbarometern 2013 bl.a. har visat att trafiken enligt kunderna fungerar bra och att de är nöjda med sin senaste resa. I rapporten anges att 80 procent ger betyg 4 eller 5 på en femgradig skala där 5 är högst.

Utskottet välkomnar att regeringen i infrastrukturpropositionen från hösten 2012 (prop. 2012/13:25) understryker att kollektivtrafik, gång och cykling kan förbättra kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet samt bidra till möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen och målet om hälsa. Regeringen framhåller också att den, med tanke på arbetspendlingens betydelse för tillväxt och jobbskapande i hela landet, prioriterar åtgärder som förbättrar pendlingsmöjligheterna genom satsningar på spårburen kollektivtrafik. Utskottet påminner om att staten har det övergripande ansvaret för betydelsefull infrastruktur för kollektivtrafiken.

Utskottet vill vidare lyfta fram att det av budgetpropositionen för 2013 framgår att staten har delfinansierat investeringar i regionala kollektivtrafik-anläggningar i syfte att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. Som exempel på investeringar nämns i budgetpropositionen busshållplatser, resecentrum, tillgänglighetsanpassning, säkra gångpassager, spårfordon och kollektivtrafikanläggningar vid flygplatser.

Utskottet delar motionärernas syn att det är viktigt att följa prisutvecklingen när det gäller kollektivtrafiken. Utskottet välkomnar därför att Trafikanalys har tittat på detta i rapporten Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken (2013:13). Av rapporten framgår att det är svårt att mäta priser, särskilt inom tågtrafiken då det är alltmer ovanligt med en prislista. Vidare anges att det är problematiskt att sammanställa och jämföra vad det kostar att resa med olika kollektivtrafikutförare i Sverige då förutsättningarna i olika län skiljer sig åt och det tillämpas skilda system för betalning, zonindelning och rabatter. Av rapporten framgår också att priserna i kollektivtrafiken har ökat betydligt mer än både transportpriserna och priserna för varor och tjänster i stort sedan 2001. Av SKL:s rapport Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning? från januari 2014

framgår bl.a. att kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafik har ökat med 7,5 procent per år mellan åren 2007 och 2012. I rapporten anges att ökningen i huvudsak beror på att det körs allt mer trafik (antalet utbudskilometer har ökat med 16,7 procent) och att kommunerna och landstingen satsar på att miljö- och tillgänglighetsanpassa fordonen. Vidare framgår det att det har blivit vanligare med tågtrafik, vilken är relativt dyr men viktig för att människor ska kunna arbetspendla längre sträckor.

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd underströk i sitt svar på interpellation 2011/12:88 om en konkurrenskraftig kollektivtrafik bl.a. att kollektivtrafiken är viktig för människors rörlighet i samhället och att en av preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet innebär att förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafik bör förbättras. Statsrådet förde vidare fram att för många barn och ungdomar är kollektivtrafiken särskilt viktig, t.ex. för att kunna delta i fritidsaktiviteter eller besöka släkt och vänner. Vidare konstaterade statsrådet att den lokala och regionala kollektivtrafiken är ett ansvar för kommuner och landsting. Ansvaret innebär att de ska definiera hur den allmännyttiga kollektivtrafiken ska utformas i respektive län och hur mycket biljetterna ska kosta för resenärerna. När sådana beslut fattas måste kommuner och landsting naturligtvis göra avvägningar mot andra kommunala uppgifter som de är ålagda att utföra. Dessutom måste de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna göra avvägningar mellan utbud, kvalitet och biljettpreis i syfte att skapa bästa möjliga kollektivtrafik.

Utskottet framhåller även att det när det gäller frågan om detaljerade föreskrifter om hur kollektivtrafiken ska vara utformad och utrustad bedömer att dessa kan begränsa möjligheterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta hänsyn till de olika förutsättningar som gäller för respektive län.

När det gäller motionsförslaget om upphandling av kollektivtrafik vill utskottet lyfta fram att SKL och Svensk Kollektivtrafik har tagit fram en vägledning som hjälp i arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. Av denna framkommer att den regionala myndighetens beslut om trafikplikt normalt följs av avtal om den trafik som myndigheten avser att ta ansvar för. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. I kollektivtrafikbranschens rapport Avtalsprocessen – Från plan till avtal för att fördubbla resandet i kollektivtrafiken (juni 2010) rekommenderas en särskild arbetsprocess när det gäller upphandlingar. Vidare redovisas modellavtal avseende tjänstekoncessionsavtal, resandeincitamentsavtal, produktionsavtal samt olika typer av samverkansavtal. Avtalsprocessen med tillhörande modellavtal och avtalskravsbilagor beskriver den bästa praxis som parterna inom kollektivtrafiken – kollektivtrafikföretag inom taxi, buss och tåg samt den offentliga beställarsidan inom Svensk Kollektivtrafik och SKL – tagit fram gemensamt. Vidare finns en bilaga med miljökrav. En särskild branschövergripande förvaltningsorganisation har också skapats för att följa upp avtalsarbetet. Dokumentet avtalsprocessen har

sedermera omarbetats bl.a. för att öka användningen och för att anpassa dokumentet till kollektivtrafiklagen. Utskottet vill vidare nämna att Regeringskansliet i samband med att EU:s nya upphandlingsdirektiv ska införlivas för närvarande analyserar lämpliga regler för tilldelning av avtal på kollektivtrafikområdet i de fall det inte följer av de generella upphandlingsreglerna. Detta kommer dock inte att inkludera regler om vilka krav som kollektivtrafikmyndigheterna ska ställa.

Med hänsyn till ovanstående avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2 samt 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 14.

Biljettsystem m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet framhåller betydelsen av ett gemensamt biljettsystem för att utveckla kollektivtrafiken och välkomnar de initiativ som tagits inom kollektivtrafikbranschen.

Jämför reservation 4 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 3 konstaterar motionärerna att många tycker att det är krångligt att boka och köpa biljetter när operatörer har egna tidtabeller, rabattkort och säljställen. Motionärerna menar därför att det måste vara enkelt att boka biljetter varför det bör inrättas en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer är med. I yrkande 4 framför motionärerna att det bör ställas krav på aktörerna inom kollektivtrafikbranschen att enas om ett gemensamt betalsystem som fungerar för alla resenärer över hela landet. I yrkande 9 framförs att om en operatörs buss eller tåg är försenat får man som resenär ofta inte i stället ta en buss eller ett tåg som körs av ett konkurrerande bolag. Motionärerna menar att det ibland finns ett samarbete för resenärernas bästa vid förseningar men inte alltid. I motionen anges att branschen inte har lyckats få till ett samarbete på området varför det behövs ett tillägg i kollektivtrafiklagen om detta.

I motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8 anges att det krävs bättre samordning för att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem. Vidare måste resenären uppleva att det är enkelt att planera en resa. För att uppnå detta krävs enligt motionärerna ett förbättrat och gemensamt biljettsystem. De menar därför att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att syftet med reformen på kollektivtrafikmarknaden bl.a. har varit 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.

När det gäller gemensamma biljettsystem delar utskottet motionärernas uppfattning om betydelsen av ett gemensamt biljettsystem för att utveckla kollektivtrafiken. Utskottet menar dock att det i första hand är branschens ansvar att utveckla ett gemensamt system för bokning, betalning och distribution av biljetter. Utskottet är samtidigt positivt till att regeringen har uttryckt att den noga kommer att följa utvecklingen inom området och vid behov vidta åtgärder. Regeringen har framhållit i proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag att i händelse av att ett samordnat betalsystem inte kommer till stånd på annat sätt avser regeringen att återkomma med förslag till lagstiftning om bl.a. krav på anslutning till ett gemensamt system. Utskottet vill mot den bakgrunden lyfta fram de initiativ som har tagits inom branschen. X2AB arbetar i nära samverkan med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länstrafikbolagen, trafikföretagen och berörda statliga myndigheter för att skapa samsyn i branschen om hur biljett- och betallsystem i kollektivtrafiken kan utvecklas och fungera. Målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att planera och köpa sin resa i kollektivtrafiken oavsett om man reser lokalt, regionalt eller nationellt. Under hösten 2013 har X2AB genomfört en inventering avseende nuläge och problemområden kring biljett- och betalsystem inom kollektivtrafiken i Sverige. Ett av målen med projektet är att ta fram en nationell reseplanerare med köpfunktion till sommaren 2014, eller så snart det är möjligt. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även lyfta fram att branschen genom det gemensamma Samtrafiken AB bl.a. samordnar Resplus, ett samarbete som framför allt består av ett gemensamt regelverk och försäljningsverk för biljetter som kombinerar flera företag eller färdmedel. Vidare har Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik tagit fram en handbok om betalsystem: Samordning av betalsystem – Praktisk handledning och checklista. Handboken fungerar just som en praktisk vägledning och checklista när två eller flera aktörer vill ha ett biljettsamarbete.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Utredningen om järnvägens organisation i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83, s. 230) föreslår att möjligheten att ålägga branschens aktörer att ansluta sig till Resplussystemet samt att t.ex. genom Samtrafiken och branschförbundet Tågoperatörerna etablera en gemensam internetbaserad portal för information och biljettförsäljning bör utredas. Den skulle i så fall vara ett komplement till aktörernas egna system.

Utskottet vill samtidigt påminna om att Trafikanalys i sin tidigare nämnda rapport har pekat på att biljettsamarbetet kan verka hämmande ur konkurrenssynpunkt och att krav från det offentliga om en obligatorisk

medverkan bör undvikas, eller åtminstone inte vara mer omfattande än nödvändigt. Trafikanalys menar att företagsspecifik prissättning är en viktig del i företagets marknadsföring, vilken kan gå förlorad vid biljettsamarbeten där risken är att priserna blir orörliga, varför det är viktigt att samarbeten kan hållas operatörsneutrala.

Med hänsyn till pågående utredningsarbete avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3, 4 och 9 samt 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8.

Resandestatistik

Utskottets förslag i korthet

Mot bakgrund av pågående utredningsarbete avslår riksdagen motionsförslag om tillgång till resandestatistik.

Jämför reservation 5 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2013/14:T376 av Lars Eriksson (S) yrkas att det ska bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik. Som skäl för yrkandet anges att när nya resecentrum planeras vid stationsområden finns det behov av statistik från tågoperatörerna för att bättre kunna dimensionera exempelvis taxi och parkeringar samt för affärsverksamheter. Enligt motionärerna delar tågoperatörerna inte med sig av statistiken och hänvisar till affärshemligheter. I motionen anges att det är betydligt enklare att få reda på resandestatistik för passagerarfartyg och flygtrafik.

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3 framförs att tågoperatörerna bör göra sin resandestatistik offentlig. Som skäl för yrkandet anges att Trafikverket, andra statliga myndigheter, kollektivtrafikmyndigheter, regioner och kommuner ska kunna ha bästa möjliga data i sin transportplanering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är medvetet om att tillförlitlig statistik utgör nödvändigt faktaunderlag vid en rad olika beslut och att brist på sådan statistik är ett problem. Även utredningen om järnvägens organisation har i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83, s. 196–198) pekat på att det från flera håll har framförts att bristen på och tillgängligheten till statistik och även information från annan typ av uppföljning är ett betydande problem. Utredningens delbetänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet är dock också angeläget om att hålla branschens administrativa pålagor på en låg nivå. Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd delar utskottets uppfattning och framförde i sina svar på två interpellationer (2013/14:186 och 2012/13:326) och en skriftlig fråga (2012/13:156) att myndigheterna måste väga nyttan med statistiken mot den ökade administrativa kostnad som kan komma att belasta kollektivtrafikföretagen. Vidare pekade statsrådet på att sekretessaspekten måste beaktas. Statsrådet framförde dock att hon anser att det finns skäl att överväga fortsatta åtgärder i syfte att förbättra tillgången på statistik. Statsrådet framförde vidare att Transportstyrelsen och Trafikanalys också analyserar behovet av att få bättre statistik över resandet med kommersiell trafik. Utskottet välkomnar detta.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T376 av Lars Eriksson (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten fortsätter och hänvisar bl.a. till den uppföljning som utskottets uppföljningsgrupp har gjort på området under 2013. Jämför reservationerna 6 (SD) och 7 (V).

Gällande rätt

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

Av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst framgår att tillstånd till riksfärdtjänst ska meddelas om resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare, ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet, resan görs inom

Sverige från en kommun till en annan kommun, resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Frågor om tillstånd till riksferdtjänst prövas av den kommun där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, av denna.

Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare ska särskilda behov hos personer med funktionsnedsättning beaktas när kollektivtrafiken planeras, och de färdmedel som används ska så långt möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

Av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik följer att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrepp. Vidare ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram bl.a. redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för en anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska följande redovisas: de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Motionerna

I motion 2013/14:T326 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2 framförs att regeringen bör inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken. Som skäl för yrkandet anges att trots lagstiftning sedan 1979 har stora delar av kollektivtrafiken runt om i Sverige inte anpassats för personer med funktionsnedsättning. Enligt motionären är det inte sällan kostnaden som stoppar anpassningen vilket medför stora problem för många personer med funktionsnedsättning då flera aktörer inom kollektivtrafikbranschen prioriterar annat. I yrkande 2 menar motionären att det även inom andra samhällsområden är svårt för personer med funktionsnedsättning att ta sig runt eller leva ett normalt liv varför ett stimulansbidrag för generell anpassning för personer med funktionsnedsättning vid bebyggelse bör inrättas.

I motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9 framförs att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

I motion 2013/14:T400 av Lars Beckman (M) yrkas att det bör övervägas att göra en översyn angående personer med funktionsnedsättnings tillgång och möjligheter till rullstolstaxi i hela landet. Motionären anger att rullstolstaxi i dag endast finns i Stockholm och innebär att det offentliga genomför en upphandling med taxiföretagen för att köra personer med funktionsnedsättning. I motionen framförs att rullstolstaxi innebär en stor frihet för den enskilde, som får ökad möjlighet att leva ett vanligt och funktionellt liv. Motionären menar att personer med funktionsnedsättning i vissa kommuner i landet måste beställa färdtjänst minst tre veckor i förväg för att åka till en annan kommun.

I motion 2013/14:T465 av Börje Vestlund (S) yrkas att de som tillfälligt mist sina körkort på grund av sjukdom ska, om det inte finns möjlighet till kollektivtrafik, beviljas färdtjänst tills de kan återfå sitt körkort. I motionen anges att den som får diagnosen epilepsi i normalfallet kan använda sig av kollektiva färdmedel. Det fungerar dock inte i alla fall då det kanske saknas kollektivtrafik eller att arbetstiderna förhindrar det.

I motion 2013/14:T474 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S) framförs att kommunerna tolkar och utfärdar färdtjänstreglerna olika. Motionärerna framför att en del har fått avslag i sin färdtjänstansökan med hänvisning till att det går att åka kollektivtrafik trots att det kanske inte alls passar i tid och tillgänglighet. Motionärerna menar därför att personer med sjukdomar eller funktionsnedsättning ska ges möjlighet till färdtjänst för arbetsresor även där kollektivtrafik inte finns tillgänglig och sjukdomen eller funktionsnedsättningen inte medger att man får köra egen bil.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen tidigare behandlat frågor om färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, senast i mars 2013 (bet. 2012/13:TU11). Vid dessa tillfällen har utskottet framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga, dvs. det handlar om att skapa möjligheter för alla att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället.

Utskottet anser att frågorna som lyfts fram i motionerna är av stor betydelse och beslutade därför den 21 februari 2013 att genomföra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen Hela resan hela året! En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5) visar att det fortfarande finns många hinder som försvårar resandet. Uppföljningen visar att det görs olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många

delar inte samordnat och det finns mycket kvar att göra. I uppföljningen konstateras också att det är viktigt att regeringen även i fortsättningen redovisar och bedömer resultaten av de statliga tillgänglighetsinsatserna.

Utskottet har vidare med tillfredsställelse tagit del av statistik från SKL som visar att antalet resor med färdtjänst har minskat under senare år till följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Arbete som har bedrivits för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är bl.a. Trafikverkets projekt Stationer för alla. Målet med projektet är att totalt 150 stationer ska 2015 ha anpassats genom bl.a. ökad belysning, fler sittplatser, ledstråk, skyltning med symboler osv. Trafikverket och Jernhusen erbjuder även ledsagning på stationer, vilket innebär att den som har en funktionsnedsättning kan få gratis ledsagning på tågstationen. Ledsagaren hjälper till med att byta tåg, hitta rätt plats på tåget och följer efter resan med till en mötesplats. I dag har 124 stationer i Sverige mötesplatser för ledsagning.

Utskottet ser också med tillfredsställelse på att regeringen har presenterat en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011–2016, bl.a. på transportområdet. I strategin anges att inriktningsmålet är att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och att insatserna ska vara inriktade på ökad tillgänglighet i transportsystemet. Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen som en del i arbetet med att genomföra strategin har fått i uppdrag att göra en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. I uppdraget ingick att göra en översyn av förordningar och föreskrifter om utformningen av trafikanläggningar och färdmedel. Transportstyrelsen redovisade uppdraget under våren 2013 och det bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet kan vidare konstatera att det pågår arbete med att göra transportsystemet mer tillgängligt för personer med funktionsnedsättning även på EU-nivå och att betydelsen av skydd och rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning har uppmärksammats och utökats inom EU. Det finns bl.a. tekniska bestämmelser om hur fordon eller anläggningar ska vara utformade för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Vidare har det tagits fram förordningar om passagerares rättigheter på flyg, järnväg, fartyg och buss. I förordningarna finns regler om bl.a. rätt till ledsagning och ersättning vid inställd transport. För närvarande pågår beredning inom Regeringskansliet med att ta fram kompletterande regler till EU-förordningarna. I arbetet behandlas bl.a. frågor om tillsynsmyndighet, påföljder och undantag för viss trafik.

Utskottet vill även peka på att det enligt förordningen (2009:237) om regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. finns möjlighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansöka om statlig medfinansiering för att skapa ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för resenärer med funktionsnedsättning, t.ex. genom att bygga busshållplatser.

Som exempel på övriga initiativ för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning kan också nämnas att det pågår samarbete mellan Landstinget i Stockholms län och vissa taxibolag om s.k. rullstolstaxi, dvs. större bilar som är speciellt anpassade för resa med rullstolar. Resenären åker hela vägen sittande i rullstolen, och har möjlighet att ta med sig olika handikapphjälpmedel.

När det gäller motionsförslagen om färdtjänst vill utskottet lyfta fram att Trafikanalys i december 2013 fick i uppdrag att genomföra en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter. I sammanhanget används särskilda persontransporter för persontransporter och ersättning för persontransporter när det gäller lagar som reglerar resekostnadsersättning vid sjukresor, kommuners skyldighet att svara för vissa elevresor, riksfärdtjänst och färdtjänst. Det övergripande syftet med förstudien är att analysera om det finns sätt att förändra regleringen för särskilda persontransporter för att dels garantera de persongrupper det gäller en god tillgänglighet, dels ge bättre förutsättningar för kommuner och landsting att mer effektivt organisera särskilda persontransporter. Utskottet vill även nämna att för att tydliggöra vad lagen om riksfärdtjänst innebär har Svenska Färdtjänstföreningen i samarbete med SKL tagit fram en handbok som stöd vid handläggningen av frågor om riksfärdtjänst. SKL har även tagit fram en handbok för handläggning av ärenden om färdtjänst. Vidare vill utskottet peka på att regeringen i propositionen Mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst (prop. 2013/14:36) föreslår en ny lag som ger kommunerna möjlighet att lämna ekonomiskt stöd för anskaffning och anpassning av ett motorfordon till personer med funktionsnedsättning som har tillstånd till färdtjänst men inte har rätt till bilstöd. Det ekonomiska stödet ska utgöra ett komplement till färdtjänsten. Förslaget bereds för närvarande i riksdagen (bet. 2013/14:SoU15).

Utskottet kan konstatera att viktiga frågor som berör tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har uppmärksammats och att regeringen har vidtagit åtgärder och initierat uppdrag för att förbättra resemöjligheterna även för dessa resenärgrupper. Mot bakgrund av pågående beredning och att utskottet förutsätter att arbetet med att utveckla färdtjänsten och öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning fortskrider avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T326 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2, 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9, 2013/14:T400 av Lars Beckman (M), 2013/14:T465 av Börje Vestlund och Meeri Wasberg (båda S) och 2013/14:T474 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S).

Nya kollektivtrafiksystem m.m.

Utskottets förslag i korthet

Med hänsyn till pågående berednings- och utvecklingsarbete avslår riksdagen motionsförslag om nya kollektivtrafiksystem.

Jämför reservation 8 (MP).

Motionerna

I motion 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) konstateras i yrkande 5 att om kollektivtrafiken ska kunna locka bilister måste den vara snabbare än i dag eftersom tiden oftast är den faktor som avgör människors val av transportmedel. En lösning som inte tidigare använts i Sverige är flytande busskörfält. Det innebär att bilarna flyttar sig från en fil när bussen kommer för att sedan återgå till dubbla körfält. Motionärerna menar att om man med modern trafikstyrningsteknik ger busstrafiken en gräddfil när det är risk för köbildning ökar trafikkapaciteten utan att ge mer buller och avgaser. I yrkande 6 menar motionärerna att det behövs en översyn av gällande lagar m.m. för att utveckla kollektivtrafiken på landsbygden. I motionen framförs att en fungerande kollektivtrafik är viktig för alla dem som vill bo på landet och kunna pendla till arbete och skola. Motionärerna anser därför att det är nödvändigt att tågen stannar på landsbygdens stationer och att det finns en smart kombination mellan olika transportslag. I motionen anges att viktiga åtgärder exempelvis är att bygga bil- och cykelparkeringar vid bl.a. busshållplatser, underlätta för byabussar och smarta samåkningssystem, kombinera skoltrafiken med kollektivtrafiken och att informera.

I motion 2013/14:T296 av Walburga Habsburg Douglas (M) framförs att det bör göras en översyn av de lagar som reglerar kollektivtrafiken för att identifiera och avskaffa juridiska hinder för byabussystemet. I motionen anges att det i orter på landsbygden där befolkningen minskar blir allt svårare att få kollektivtrafiken att gå runt. Ett sätt att lösa problematiken är med s.k. byabussar. Det innebär att det lokala byalaget kör en buss några gånger om dagen på eget initiativ och vid behov. Det är ett smidigt sätt för orten att anpassa kollektivtrafiken utifrån egna behov. Motionären menar att det redan i dag finns byalag runt om i landet som med framgång använder sig av byabussar. I motionen framförs att det finns juridiska hinder som gör det svårt att få systemet att fungera fullt ut bl.a. eftersom byabussen inte kan ta betalt av sina passagerare för tjänsten då det får till följd att chaufförerna i juridisk mening skulle räknas som yrkeschaufförer.

I motion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 33 framförs att man bör underlätta för en ökad samåkning, inte minst i glesbygden och på landsbygden där underlaget för kollektivtrafik är begränsat. I

dagens regelverk finns en otydlighet i fråga om hur lång omväg man får köra för att hämta upp eller släppa av en samåkningspassagerare utan att det klassas som yrkestrafik.

Utskottets ställningstagande

För att få en väl fungerande kollektivtrafik som ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt är det viktigt att kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som äger rum i samhället. Inte minst kommer klimatutmaningen och den ökade trängseln att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Regeringen framhöll i propositionen Framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:35) att det behövs en ökad användning av ny teknik som energieffektivare fordon och transportmedel för att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Utskottet instämmer i detta och menar att användandet av ny teknik och nya kollektivtrafiksystem är angelägna frågor och kan vara viktiga medel för att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och mindre trängsel i städerna. Utskottet delar därför motionärernas syn på vikten av att utveckla och pröva nya transportsystem.

I det sammanhanget vill utskottet lyfta fram att det pågår en rad utvecklingsprojekt för nya transportsystem. Utskottet har bl.a. fått information från X2AB som driver ett BRT-projekt tillsammans med Stockholms läns landsting/trafikförvaltningen, Skånetrafiken, Västtrafik och Karlstadsbuss. Projektet är i full gång med att få till stånd demonstrationsanläggningar i Stockholm, Malmö, Borås och Karlstad. Målet för projektet är att satsningarna i dessa fyra städer ska resultera i fullskalanläggningar som blir integrerade delar av stadens kollektivtrafiksystem och stadsutveckling.

När det gäller motionsförslagen om kollektivtrafik i glesbygden vill utskottet framhålla att en väl utbyggd kollektivtrafik är nödvändig för att människor ska ha en god tillgänglighet. I proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag konstateras att det i utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Det klargörs vidare i propositionen att det därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet. Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om s.k. byabussar och välkomnade då projektet Byabussen i Kölsillre som ett initiativ till att öka tillgängligheten i glesbygden. I motionerna 2013/14:T296 (M) och 2013/14:T526 (MP) yrkande 33 framförs att det finns hinder bl.a. i yrkeslagstiftningen som gör det svårt för byabussar att utvecklas. Utskottet vill i det sammanhanget nämna att yrkestrafiklagstiftningen i viss mån är en skyddslagstiftning och ska säkerställa att de personer som har yrkestrafiktillstånd eller taxiförarlegitimation faktiskt har de kunskaper om bl.a. rättsregler, tekniska normer, driftsförhållanden och trafiksäkerhet som krävs samt uppfyller medicinska krav. Vidare görs en

lämplighetsprövning med avseende på yrkeskunnande och laglydnad. Utskottet kan också konstatera att kollektivtrafik måste uppfylla vissa krav och förutsättningar för att omfattas av kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning.

Med anledning av motionsförslaget om skolskjuts kan utskottet konstatera att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken medan det är kommunen som ansvarar för skolskjutstrafiken. Utskottet vill återigen peka på att det i yrkestrafiklagstiftningen finns bestämmelser om yrkesmässig trafik och tillstånd som behövs för att utöva sådan. Utskottet anser att det finns mycket goda skäl för en sådan ordning. Utskottet vill dock lyfta fram att Trafikanalys i december 2013 fick i uppdrag att genomföra en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter. I sammanhanget används särskilda persontransporter för persontransporter och ersättning för persontransporter när det gäller bl.a. kommuners skyldighet att svara för vissa elevresor, riksfärdtjänst och färdtjänst. Det övergripande syftet med förstudien är att analysera om det finns sätt att förändra regleringen för särskilda persontransporter för att dels garantera de persongrupper det gäller en god tillgänglighet, dels ge bättre förutsättningar för kommuner och landsting att mer effektivt organisera särskilda persontransporter.

Mot bakgrund av bl.a. pågående utvecklingsarbete avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 6, 2013/14:T296 av Walburga Habsburg Douglas (M) och 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 33.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Gotlandstrafiken. Utskottet utgår från att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmynna i en färjetrafik som tillgodoser både näringslivets, resenärernas och miljöns behov av goda och hållbara transporter.

Jämför reservation 9 (S, MP, V).

Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Trafikverket har enligt sin instruktion till uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Nu för tiden ingås ett koncessionsavtal, vilket

innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna från transportköparna och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för trafiken. Sedan 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland.

Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015. Enligt uppgift från Trafikverket har verket och Destination Gotland enats om innehållet i ett korttidsavtal för färjetrafiken till och från Gotland. Korttidsavtalet omfattar två år, dvs. fram till februari 2017. Avtalet liknar i huvudsak det gällande avtalet som går ut i januari 2015.

Motionerna

I motion 2013/14:T238 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkas att regeringen ska garantera en långsiktig hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet. Som skäl för yrkandet anges att färjetrafiken är livsnerven för Gotlands möjligheter att fortleva och fortsätta att utvecklas som region. Person- och godstransporter till och från fastlandet är avhängiga av en pålitlig och väl fungerande färjetrafik då det är enda möjligheten till volymtransporter. I motionen anges att det är viktigt med anpassning till det befintliga logistiksystemet på Gotland och tider som möjliggör arbetspendling. Motionärerna framför att dagens Gotlandsfärjor har en stor miljö- och klimatpåverkan varför färjorna behöver energieffektiviseras och ställas om från fossilbränslen till förnybara bränslen. Ett alternativ kan vara statligt ägda färjor som drivs med förnybara bränslen. I motionen anges att ett sätt att minska utsläpp och biljettpriser är att köra några färjor långsammare. Motionärerna framhåller dock att det är viktigt att det även fortsättningsvis finns ett basutbud av snabbare båtar.

I motion 2013/14:T244 framhåller Gustaf Hoffstedt (M) att regeringen även inför framtiden bör beakta behovet av goda kommunikationer. I motionen anges att det ska vara enkelt och inte alltför dyrt att resa till och från Gotland. Motionären menar att för att Gotland ska kunna utvecklas och växa i takt med övriga Sverige är stabila och långsiktiga lösningar en förutsättning.

I motion 2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 framförs att lägst dagens nivå i bastrafiken för den kommande avtalsperioden ska gälla i Gotlandstrafiken. I motionen anges att förutsättningarna att bo, leva och driva företag på Gotland har förbättrats tack vare övergången till moderna snabbfärjor som förkortat restiden och förbättrat tidtabellen. Motionärerna menar att trafiken under kommande avtalsperiod måste bygga på att Gotlandstrafiken ska främja öns regionala utveckling, vilket uppnås genom att trafiken har en god tillgänglighet när det gäller kapacitet, tidtabell, turlista och pris.

I motion 2013/14:T463 av Christer Engelhardt (S) framförs att grundläggande för en positiv utveckling av Gotland är tillgång till den bastrafik som finns i dag. Motionären menar att trafiken måste vara snabb, säker och kostnadseffektiv och att resor över dagen mellan Stockholm och Gotland, med rimlig vistelsetid i land, måste vara möjliga. I motionen anges att det är viktigt att hitta en lösning som minskar miljöbelastningen över tid och som främjar kontinuerlig energieffektivisering. Motionären framför vidare att trafiksystemen ska innebära utvecklingsmöjligheter, möta de säsongsrelaterade resandeökningarna och ha långsiktigt stabila förutsättningar.

I motion 2013/14:T498 av Désirée Liljevall (S) framförs att Gotlandstrafiken även i framtiden ska bygga på snabba, säkra och kostnadseffektiva kommunikationer på minst dagens nivå. I motionen anges att goda kommunikationer är avgörande för gotlänningarnas fortsatta möjlighet att utvecklas som region. Det är också viktigt för gotlänningarnas möjlighet till arbete och utbildning. Motionären menar vidare att det är lika viktigt för utvecklingen av fastlandet med den anknytningen. I motionen framförs att en sänkt hastighet för Gotlandsfärjorna skulle få stora konsekvenser för både Kalmar län och Gotland.

Upphandlingen av Gotlandstrafiken tas även upp i kommittémotion 2013/14:T517 yrkande 46 av Anders Ygeman m.fl. (S) som understryker att det ska vara enkelt att leva och bo på Gotland. Trafiksystemet måste vara långsiktigt stabilt, kunna möta säsongsrelaterade öknings av resandet och innebära utvecklingsmöjligheter. I motionen anges att dagens bastrafik med två fastlandshamnar och konkurrenskraftig överfartshastighet är en bra utgångspunkt för det nya avtalet. Motionärerna menar att resor över dagen mellan Stockholm och Gotland måste vara möjliga och prishöjningar måste hållas på en rimlig nivå för boende och godstransporter. Vidare anser motionärerna att den nya trafiken måste minska miljöbelastningen och arbeta med kontinuerlig energieffektivisering.

Utskottets ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Utskottet vill understryka att staten har ett fortsatt ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som ger möjligheter för ön att utvecklas.

I infrastrukturpropositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) klargjorde regeringen att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgarna och näringslivet i regionen. I betänkandet Transportsystemets inriktning (bet. 2012/13:

TU2) framhöll utskottet att Gotlands län präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och den egna befolkningen som för turistflöden. Utskottet välkomnade även att en noggrann genomgång görs av olika alternativ och att Trafikverket tar sig tid att tillsammans med Region Gotland åstadkomma en bra lösning i frågan.

I budgetpropositionen för 2014 anges att regeringen anser att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgarna och näringslivet i regionen. I propositionen framhålls att det är viktigt att Trafikverket ingår ett avtal om trafik som är långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart. Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd betonade återigen detta i sitt svar på en skriftlig fråga den 7 januari 2014.

Utskottet har tagit del av att anbud i den pågående upphandlingen av färjetrafik till och från Gotland skulle lämnas senast den 11 november 2013. Trafikverket har ännu inte meddelat något tilldelningsbeslut. I budgetpropositionen för 2014 anges att med beaktande av trafikens betydelse för Gotland och mot bakgrund av den bristande konkurrensen i tidigare upphandlingar av färjetrafiken beslutade regeringen i juli 2013 att ge Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för statligt ägt tonnage för Gotlandstrafiken samt förbereda en anskaffning av tonnage. Vidare framhålls att i händelse av att Trafikverket inte kan teckna ett trafikavtal i samband med pågående upphandling kommer regeringen att fatta beslut om staten ska anskaffa tonnage. Uppdraget om statliga fartyg ska vid behov redovisas för regeringen den 15 maj 2014. På Trafikverket bedrivs således ett arbete med regeringsuppdraget om statliga färjor för Gotlandstrafiken parallellt med upphandlingen av Gotlandstrafiken. Arbetet med reservalternativ måste pågå parallellt för att kunna garantera trafik från februari 2017.

När det gäller det nya avtalet om Gotlandstrafiken har Trafikverket uppgett att det ska löpa tio år från februari 2017. Trafiken ska gå året runt med i princip två dubbelturer per dag Visby–Nynäshamn och en dubbeltur Visby–Oskarshamn. I underlaget till upphandlingen som Trafikverket presenterade våren 2013 har inte trafiken reglerats i detalj utan ett antal minimikrav ställs på trafiken. Syftet är att det kan bli både bättre kvalitet och miljövänligare om anbudsgivarna själva kan presentera trafiklösningar. Trafikverket har dock ställt grundläggande krav på turtäthet och på maximal överfartstid. Kraven motsvarar dem som ställdes i den förra upphandlingen. Underlaget ger möjlighet till ett ändrat trafikupplägg för en mer flexibel tidtabell med anpassning till godslogistiken, goda möjligheter till över-dagen-resor till fastlandet även i fortsättningen med en vistelsetid på minst åtta timmar och även en möjlighet till tidigare ankomst på kvällen till Visby.

Mot denna bakgrund förutsätter utskottet att den fortsatta beredningen av ett nytt avtal om Gotlandstrafiken kommer att utmynna i en färjetrafik som tillgodoser både näringslivets, resenärernas och miljöns behov av goda, långsiktiga och hållbara transporter.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T238 av Stina Bergström m.fl. (MP), 2013/14:T244 av Gustaf Hoffstedt (M), 2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1, 2013/14:T463 av Christer Engelhardt (S), 2013/14:T498 av Désirée Liljevall (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 46.

Reservationer

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

1. Upprivning av kollektivtrafiklagen, punkt 1 (V) av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

För att få ett hållbart transportsystem med minskad klimatpåverkan måste andelen resor med kollektivtrafik öka. Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet transportsystem. Jag kan konstatera att regeringen tyvärr har valt en annan väg. I stället för att ha resenärerna som utgångspunkt har regeringen valt att fokusera på företagets rätt att etablera sig på marknaden. Jag vill framhålla att det har visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Det finns alltså inte några internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser.

Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. **Ökad kollektivtrafik, punkt 2 (S, MP)**

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13 och

2013/14:T524 av Stina Bergström m.fl. (MP) samt

bifaller delvis motion

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2.

Ställningstagande

En ökning av kollektivtrafiken bidrar till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. En väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden och spelar även en mycket viktig roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan och minska trängsel, luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. Kollektivtrafiken skapar alltså värden både för den som reser och för vårt samhälle. Därför arbetar en enad bransch mot målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till 2020. Mot den bakgrunden anser vi att det är hög tid att även riksdagen antar ett mål för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade transportererna till 2020.

För att det ska bli möjligt att öka kollektivtrafiken behöver kvaliteten höjas och kapaciteten öka inom kollektivtrafiken. Det ska, menar vi, alltid vara tryggt och bekvämt att resa kollektivt.

Vi anser att åtgärder som främjar en ökad kollektivtrafik kan vara bl.a. en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm, spårvagnsutbyggnad i större städer, västsvenska paketet, BRT-system, lättanvända biljettsystem, förbättrad städning av fordon, bättre reseinformation och möjlighet till digital uppkoppling m.m.

Vad vi nu har anfört om att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. **Ökad kollektivtrafik, punkt 2 (V)**

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2,

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 13 och

2013/14:T524 av Stina Bergström m.fl. (MP).

Ställningstagande

En ökning av kollektivtrafiken bidrar till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. En väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden och spelar även en mycket viktig roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan och minska trängsel, luftföroreningar och buller i storstadsregionerna. Kollektivtrafiken skapar alltså värden både för den som reser och för vårt samhälle. Därför arbetar också en enad bransch mot målet att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit arbetar branschen för att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020. Jag välkomnar detta. Kollektivtrafiken måste öka. Jag anser därför att regeringen bör tillsätta en ny utredning som har till uppgift att skyndsamt ta fram konkreta förslag för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt antalet resor till 2020. Jag menar inte att det finns behov av någon mer omfattande utredning. Däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel.

Vad jag nu har anfört om att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

4. **Biljettsystem m.m., punkt 4 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 3, 4 och 9 samt

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi anser att kollektivtrafiken ska vara det enklaste, bekvämaste och billigaste sättet att resa. Vi menar därför att det är hög tid att underlätta för alla som reser kollektivt. Resenären ska, menar vi, uppleva att det är enkelt att planera en resa. För att uppnå detta krävs bl.a. ett förbättrat och gemensamt biljett- och betalsystem. För närvarande upplever många resenärer att det är krångligt att boka och köpa biljetter eftersom olika operatörer har sina egna tidtabeller, rabattkort och säljställen. Vi anser därför att det ska finnas en nationellt samordnad biljettbokning där samtliga operatörer måste vara med. Vidare anser vi att det bör ställas krav på kollektivtrafikbranschens aktörer att enas om ett gemensamt betalsystem som fungerar för alla resenärer över hela landet. Vi vill framhålla att Utredningen om järnvägens organisation i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83, s. 230) föreslår att möjligheten att ålägga branschens aktörer att ansluta sig till Resplussystemet samt att t.ex. genom Samtrafiken och branschföreningen Tågoperatörerna etablera en gemensam internetbaserad portal för information och biljettförsäljning bör utredas. Det skulle i så fall vara ett komplement till aktörernas egna system.

Vi vill även peka på att om en operatörs buss eller tåg är försenat får man som resenär ofta inte istället ta en buss eller tåg som körs av ett konkurrerande bolag. Ibland finns ett samarbete för resenärernas bästa vid förseningar, men inte alltid. Mot bakgrund av att branschen inte har lyckats få till ett samarbete på området menar vi att det behövs ett tillägg i kollektivtrafiklagen om detta.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

5. Resandestatistik, punkt 5 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T376 av Lars Eriksson (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi vill framhålla vikten av tillgänglig och tillförlitlig resandestatistik. Statistiken är av betydelse inte minst som underlag vid statliga och regionala aktörers transportplanering. Resandestatistiken utgör enligt vår mening ett centralt underlag för planering av både drift och underhåll som större nyinvesteringar. Sådan statistik kan också behövas bl.a. vid dimensionering av taxi, parkeringar, affärsverksamheter osv. i anslutning till kollektivtrafikläggningar. Vi anser därför att tågoperatörerna bör göra sin resandestatistik offentlig. Vi noterar i sammanhanget att det är betydligt enklare att ta del av resandestatistik när det gäller passagerarfartyg och flygtrafik.

Vi vill även framhålla att utredningen om järnvägens organisation i sitt betänkande En enkel till framtiden? (SOU 2013:83, s. 196-198) har pekat på att det från flera håll har framförts att bristen på och tillgängligheten till statistik och även information från annan typ av uppföljning är ett betydande problem.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

6. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 6 (SD)

av Tony Wiklander (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T326 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9 och avslår motionerna

2013/14:T400 av Lars Beckman (M),

2013/14:T465 av Börje Vestlund och Meeri Wasberg (båda S) och

2013/14:T474 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S).

Ställningstagande

Enligt min uppfattning har kollektivtrafiken runt om i landet inte i tillräcklig omfattning anpassats för personer med funktionsnedsättning. Detsamma gäller dess värre även inom andra samhällsområden. Detta medför stora problem för många med funktionsnedsättning. Jag menar att det inte sällan är kostnaden som stoppar tillgänglighetsanpassningen som därför prioriteras bort av berörda aktörer. För att personer med funktionsnedsättning ska kunna leva ett normalt liv anser jag följaktligen att ett stimulansbidrag bör inrättas för generell anpassning för personer med funktionsnedsättning vid bebyggelse samt för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken.

Jag menar vidare att en förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn. Det är också viktigt av bl.a. ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt. Jag vill påminna om att redan innan den nu gällande kollektivtrafiklagen trädde i kraft framfördes varningar för att den riskerar att försämra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Jag anser därför att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

7. Färdtjänst och tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, punkt 6 (V)

av Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9 och

avslår motionerna

2013/14:T326 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,

2013/14:T400 av Lars Beckman (M),

2013/14:T465 av Börje Vestlund och Meeri Wasberg (båda S) och

2013/14:T474 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S).

Ställningstagande

Jag menar att en förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn. Det är också viktigt av bl.a. ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt. Jag vill påminna om att redan innan den nu gällande kollektivtrafiklagen trädde i kraft framfördes varningar för att den riskerar att försämra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Jag anser därför att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

8. Nya kollektivtrafiksystem m.m., punkt 7 (MP) av Stina Bergström (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 6,

2013/14:T296 av Walburga Habsburg Douglas (M) och

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 33.

Ställningstagande

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafiken öka. Vi måste därför se till att underlätta för människor som vill använda sig av kollektivtrafiken. Men för att kollektivtrafiken ska kunna locka bilister måste den också vara snabbare än i dag då tiden oftast är den faktor som avgör människors val av transportmedel. En lösning som inte tidigare använts i Sverige är flytande busskörfält. Det innebär att bilarna flyttar sig från en fil när bussen kommer för att sedan återgå till dubbla körfält. Jag menar att med modern trafikstyrningsteknik ge busstrafiken en gräddfil när det är risk för köbildning ökar trafikkapaciteten utan att ge mer buller och avgaser.

Jag vill även peka på att det finns stora områden i landet som har bristande kollektivtrafik och områden där underlaget är för litet för alla de traditionella formerna av kollektivtrafik. Men en fungerande kollektivtrafik är viktig även för alla dem som vill bo på landet och kunna pendla till arbete och skola. Jag vill därför peka på vikten av att tågen stannar på landsbygdens stationer och att det finns en smart kombination mellan olika transportslag. Jag menar att viktiga åtgärder för en fungerande kollektivtrafik även på landsbygden kan vara exempelvis att bygga bil- och cykelparkeringar vid bl.a. busshållplatser, underlätta för byabussar och smarta samåkningsystem, kombinera skoltrafiken med kollektivtrafiken och att informera. I dagens regelverk finns dock en otydlighet i fråga om hur lång omväg man får köra för att hämta upp eller släppa av en samåkningspassagerare utan att det klassas som yrkestrafik. Jag anser därför att det behövs en översyn av gällande regelverk för att kollektivtrafiken på landsbygden ska kunna utvecklas.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

9. Gotlandstrafiken, punkt 8 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T238 av Stina Bergström m.fl. (MP), 2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1, 2013/14:T463 av Christer Engelhardt m.fl. (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 46 och bifaller delvis motionerna 2013/14:T244 av Gustaf Hoffstedt (M) och 2013/14:T498 av Désirée Liljevall (S).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att Gotland är helt beroende av goda båtförbindelser till och från övriga Sverige för sin utveckling och fortlevnad. Förutsägbara och bra båtförbindelser är nödvändiga för näringslivet, investeringsviljan och inte minst människors vilja att bosätta sig på Gotland. Det är därför av stor vikt, menar vi, att färjetrafiken omfattas av ett långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart avtal. Gotlandstrafiken måste ses som en del av det nationella trafiksystemet och inte ges sämre villkor än övriga landet samt innebära utvecklingsmöjligheter. Den måste också kunna möta de säsongsrelaterade resandeökningar som präglar trafiken samtidigt som det är viktigt med anpassning till det befintliga logistiksystemet på Gotland och tider som möjliggör arbetspendling. Vi anser att resor över dagen mellan Stockholm och Gotland, med rimlig vistelsetid i land, måste vara möjliga. Vi menar också att det är viktigt att prishöjningar hålls på en rimlig nivå för boende och godstransporter. Vi vill därför understryka vikten av att den kommande upphandlingen leder till en bastrafik med konkurrenskraftig överfartshastighet samt säkra och kostnadseffektiva kommunikationer.

Vi vill också framhålla att det är av stor betydelse att hitta en lösning som minskar miljöbelastningen över tid och som främjar kontinuerlig energieffektivisering. Vi menar att färjorna måste energieffektiviseras och utsläppen minska.

Vidare anser vi att dagens bastrafik med två fastlandshamnar är en bra utgångspunkt för det nya avtalet.

Vad vi har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:T238 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet.

2013/14:T240 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda vad som orsakat de höjda priserna på kollektivtrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att åtgärder ska vidtas som gör det billigare att resa kollektivt jämfört med bil och flyg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa en nationellt samordnad biljettbokning för samtliga operatörer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska finnas ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken i Sverige.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flytande busskörfält.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla kollektivtrafiken på landsbygden.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett tillägg i kollektivtrafiklagen med krav på operatörerna att samarbeta vid förseningar.

2013/14:T244 av Gustaf Hoffstedt (M):

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

2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lägst dagens nivå i bastrafiken för kommande trafikperiod ska gälla i Gotlandstrafiken.

2013/14:T296 av Walburga Habsburg Douglas (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över lagstiftningen om byabussar.

2013/14:T326 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett stimulansbidrag till kommuner för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inrätta ett stimulansbidrag för generell anpassning för personer med funktionsnedsättning vid bebyggelse.

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning/översyn som har till uppgift att skyndsamt ta fram konkreta förslag för att fördubbla kollektivtrafikens resandandel på sikt samt antalet resor till 2020.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

2013/14:T376 av Lars Eriksson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av hur det kan bli enklare för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter att få tillgång till resandestatistik.

2013/14:T400 av Lars Beckman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av personer med funktionsnedsättnings tillgång och möjligheter till rullstolstaxi i hela landet.

2013/14:T463 av Christer Engelhardt m.fl. (S):

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

2013/14:T465 av Börje Vestlund och Meeri Wasberg (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förändra färdtjänstlagen.

2013/14:T474 av Carina Adolfsson Elgestam m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillämpningen av färdtjänstreglerna.

2013/14:T498 av Désirée Liljevall (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att Gotlandstrafiken även i framtiden ska bygga på snabba, säkra och kostnads-effektiva kommunikationer på minst dagens nivå.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra resestatistik offentlig för bättre infrastrukturplanering.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka andelen kollektivtrafikresenärer.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upphandling av kollektivtrafik.
46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om upphandlingen av Gotlandstrafiken.

2013/14:T524 av Stina Bergström m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett mål bör antas om att kollektivtrafikens andel av de motoriserade transportererna ska fördubblas till 2020.

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP):

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett stöd för att sprida mobilsamåkning till flera ställen runt om i Sverige.