

Trafikutskottets betänkande 2022/23:TU5

Kollektivtrafikfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motioners yrkanden om olika kollektivtrafikfrågor, bl.a. om en ökad andel kollektivtrafik, kollektivtrafik i hela landet, jämställd och jämlik kollektivtrafik, biljettsystem, färdtjänsten samt om Gotlandstrafiken. Utskottet hänvisar i första hand till genomförda eller pågående initiativ på området. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla klimat- och transportpolitiska mål.

I betänkandet finns 19 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Ett fyrtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
En ökad andel kollektivtrafik	6
Kollektivtrafik i hela landet.....	15
Jämställd och jämlik kollektivtrafik	23
Gränsöverskridande kollektivtrafik	26
Biljettsystem.....	28
Vissa bemanningsfrågor	31
Färdtjänst.....	35
Gotlandstrafiken	41
Reservationer	46
1. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (S).....	46
2. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (V)	46
3. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (C)	47
4. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (MP)	48
5. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 2 (SD)	49
6. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 2 (C).....	50
7. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 2 (MP).....	50
8. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (S, MP).....	51
9. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (C)	52
10. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 4 (C)	53
11. Biljettsystem, punkt 5 (SD)	53
12. Biljettsystem, punkt 5 (V)	54
13. Biljettsystem, punkt 5 (C).....	55
14. Biljettsystem, punkt 5 (MP).....	55
15. Vissa bemanningsfrågor, punkt 6 (V).....	56
16. Färdtjänst, punkt 7 (SD)	57
17. Färdtjänst, punkt 7 (V)	58
18. Färdtjänst, punkt 7 (C).....	59
19. Gotlandstrafiken, punkt 8 (S, V).....	60
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	62
Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	62

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En ökad andel kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 10 och 11,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 10 och 11,

2022/23:2023 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (V)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (MP)

2. Kollektivtrafik i hela landet

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:389 av Jessica Rodén (S),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17 och

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 3.

Reservation 5 (SD)

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (MP)

3. Jämställd och jämlik kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11.

Reservation 8 (S, MP)

Reservation 9 (C)

4. Gränsöverskridande kollektivtrafik

Riksdagen avslår motion

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 5.1.

Reservation 10 (C)

5. Biljettsystem

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8,

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 14 och 15.

Reservation 11 (SD)

Reservation 12 (V)

Reservation 13 (C)

Reservation 14 (MP)

6. Vissa bemanningsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 17 och

2022/23:285 av Mirja Räihä (S).

Reservation 15 (V)

7. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:92 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2022/23:882 av Christofer Bergenblock m.fl. (C) yrkande 25,

2022/23:1143 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,

2022/23:1224 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 6 och 7,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2022/23:1323 av Staffan Eklöf (SD),

2022/23:1374 av Anna Wallentheim (S) och

2022/23:1517 av Larry Söder (KD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 16 (SD)

Reservation 17 (V)

Reservation 18 (C)

8. Gotlandstrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:158 av Hanna Westerén (S),

2022/23:1413 av Jesper Skalberg Karlsson (M) och

2022/23:1743 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S).

Reservation 19 (S, V)

Stockholm den 14 februari 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M), Adrian Magnusson (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 37 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23 om kollektivtrafikfrågor. Motionsförslagen finns i bilagan.

Vid utskottssammanträdet den 6 december 2022 informerade företrädare för Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen om situationen för branschen och initiativet Nystart kollektivtrafik. Den 24 januari 2023 träffade utskottet ytterligare aktörer från kollektivtrafikbranschen vid ett informationsmöte i Kollektivtrafikens hus. I samband med utskottssammanträdet den 8 december 2022 informerade Gotlands trafikråd om den planerade upphandlingen av den färjetrafik till Gotland som ska bedrivas från februari 2027. Den 15 december 2022 lämnade företrädare för Trafikverket information i samma fråga.

Utskottets överväganden

En ökad andel kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en ökad och hållbar kollektivtrafik samt nya mobilitetslösningar. Utskottet framhåller bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå både klimat- och transportpolitiska mål. Vidare uppmärksammar utskottet de möjligheter som digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet kan erbjuda.

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

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anför i partimotion 2022/23:1233 yrkande 10 att regeringen bör återkomma med ett förslag på en handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska kunna realiseras. Motionärerna påminner i sammanhanget om att kollektivtrafikresandet har rasat under coronapandemin och att det behövs kraftfulla åtgärder för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och återställa förtroendet för kollektivtrafiken. I yrkande 11 anför motionärerna att det bör göras en översyn över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Motionärerna pekar i sammanhanget på de senaste årens oroväckande prisutveckling inom kollektivtrafiken och påminner om att prisbildningen är ett viktigt styrmedel för att minska transporterens klimatpåverkan.

I kommittémotion 2022/23:2140 yrkande 10 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att en väl fungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresor måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och ökad kvalitet.

I kommittémotion 2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) konstateras i yrkande 5 att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resorna med kollektivtrafiken behöver förbättras, inte minst med hänsyn till klimat- och miljöpåverkan. Vidare efterfrågar motionärerna i yrkande 10 en översyn av lagstiftningen som rör kollektivtrafiken. Syftet med en sådan översyn är att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar. I yrkande 11 anser motionärerna att man bör införa en kollektivtrafikbonus för att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken. Motionärerna anser att det är viktigt att öka andelen resor med kollektivtrafik för att minska klimatutsläppen och trängseln på vägarna.

I motion 2022/23:2023 efterlyser Sofia Skönnbrink m.fl. (S) att man ser över förutsättningarna för att göra kollektivtrafiken avgiftsfri för gymnasieungdomar och studerande under sommarmånaderna. Motionärerna påpekar att många barn och unga är beroende av kollektivtrafiken under sommaren och att både gymnasieungdomar och studenter ofta använder kollektivtrafiken under sommarmånaderna för att ta sig till sommarjobbet eller fritidsaktiviteter.

Bakgrund

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

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

Personbilstrafiken dominerar alltjämt persontransporterna. Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik (GCK-andelen) under 2020 låg på ca 20 procent av det totala inrikesresandet. Det är en nedgång från ca 24 procent 2019. Nedgången beror framför allt på ett minskat kollektivt resande till följd av covid-19-pandemin. Målet är att GCK-andelen ska vara 25 procent till 2025. Det är svårt att svara på hur covid-19-pandemin kommer att påverka hur invånarna reser i framtiden. Bedömningen är att målet ännu inte är uppnått – och det är osäkert ifall målet kan nås till 2025.

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

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

Under 2020 bedrev Trafikanalys ett utvecklingsarbete för att ta fram ett nytt nyckelmått för indikatorn Transporternas ekonomiska överkomlighet. Bedömningen av indikatorn byggde tidigare på mått som fångade utvecklingen för ett genomsnitt av befolkningen, där kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken och kostnadsutvecklingen för att köra bil jämfördes med den allmänna välfärdsutvecklingen. Det ansågs inte fånga in aspekten av ekonomisk överkomlighet på ett bra sätt, då detta snarare bör visa om alla har råd med en ”grundläggande tillgänglighet”. Utvecklingsarbetet resulterade i att myndigheten introducerade ett omarbetat mått som utgår från personer som tillhör hushåll med låg ekonomisk standard, och jämför deras inkomstutveckling med kostnadsutvecklingen för resande med kollektivtrafik och bil.

I en underlagsrapport från 2015 om transportpolitisk måluppfyllelse påpekar Trafikverket att kollektivtrafikens förutsättningar är kopplade till och beroende av den starka urbaniseringstakt som råder i Sverige. Förutsättningarna är störst i växande städer och regioner med omfattande arbetspendling. I växande städer och regioner finns ytterligare potential genom samverkan mellan åtgärder i transportsystemet och inom andra områden, bl.a. bostadsförsörjning. Utvecklingen mot att i högre grad inkludera planering av infrastruktur och trafik med annan samhällsplanering kan sammantaget förväntas öka både efterfrågan och utbudet av kollektivtrafik.

Förutsättningarna på landsbygden varierar kraftigt. Med en minskande och åldrande befolkning i många glest befolkade områden blir det en utmaning att upprätthålla det nuvarande utbudet av kollektivtrafik. Trafikflödena är oftast små och motiverar sällan stora investeringar. Här handlar det snarare om att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. Det behövs flexibla system genom lokala och regionala lösningar som utgår ifrån de lokala och regionala behoven.

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är en samverkansarena för aktörerna inom kollektivtrafiksverige. Det övergripande målet för denna samverkan är att kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel. I denna partnersamverkan ingår de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen samt Sveriges Kommuner och Regioner och Jernhusen. Partnersamverkan tar bl.a. fram vägledningarna som används i det dagliga arbetet med kollektivtrafiken.

En klimatstrategi för Sverige

I april 2018 överlämnade regeringen skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen presenterade regeringen de

åtgärder som vidtagits för att nå klimatmålen och riktningen för det fortsatta arbetet. Skrivelsen innehåller en handlingsplan för bl.a. fossilfria transporter och elektrifiering med en rad åtgärder som syftar till att ställa om till effektiva fordon och fossilfria drivmedel. Regeringen framhåller att det för att klimatmålen ska nås behövs en aktiv politik och en löpande uppföljning och att styrmedlen inom transportområdet utvecklas. Den aktuella handlingsplanen står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. I skrivelsen framhåller regeringen att de stora ökningarna av kollektivtrafik främst bör kunna ske i de områden av landet som har goda förutsättningar vad gäller tillgänglighet, befolkningsunderlag och resmönster.

Kollektivtrafiksåtgärder i den nationella planen för transportsystemet

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Kommuner och regioner har också möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal som regleras i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen mellan 2022 och 2027.

I regeringens skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261) identifieras ett antal investeringar och åtgärder som får byggstartas eller förberedas för byggstart under planperioden. Några kollektivtrafikinvesteringar som ligger inom ramen för storstadsförhandlingen är utbyggnad av spårväg och Citybussar i Göteborg, och i Stockholmsregionen handlar det om byggande av ny tunnelbana med stationer, utbyggnad av Roslagsbanan och Spårväg syd. Av skrivelsen framgår även att Trafikverket enligt regeringens planbeslut ska fortsätta utreda ett antal utpekade projekt som bl.a. omfattar utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsregionen.

Taxor i kollektivtrafiken

Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar i en rapport (Kompletterande finansieringskällor för kollektivtrafiken) från oktober 2022 den negativa kostnadsutvecklingen inom sektorn samtidigt som kollektivtrafikens andel måste öka. I rapporten påpekas att den svenska kollektivtrafiken i dagsläget finansieras till ca 50 procent med skattemedel och resterande 50 procent med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner och i viss utsträckning finns det komplement

från bl.a. kommuner, staten och övriga affärsintäkter som exempelvis reklam och kommersiella inslag.

Enligt Svensk Kollektivtrafik gör beroendet av en stor intäktbas från resenärerna för att säkerställa en sund ekonomi systemet känsligt för samhällsomvälvande händelser, vilket pandemin har visat. Samtidigt står transportsystemet inför en stor utmaning för att hantera målsättningen om minskade klimatutsläpp, där kollektivtrafiken bidrar till klimatomställningen. För den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken i landet och för att göra den mer attraktiv och därmed kunna attrahera nya resenärer, kommer det att behövas investeringar och nya lösningar.

Svensk Kollektivtrafik har därför identifierat och låtit analysera ett antal kompletterande källor till finansiering av kollektivtrafiken utifrån ekonomisk potential, möjlighet till genomförande, ekonomisk stabilitet, politisk stabilitet, lämplighet att finansiera drift respektive investeringar i kollektivtrafik samt effekter på kollektivtrafiken och kollektivtrafikresandet.

Riksdagen har under pandemin beslutat om extra medel för att upprätthålla kollektivtrafiken. Syftet med det särskilda bidraget som lämnades var att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken och under pandemin har det varit väsentligt att upprätthålla kapacitet och turtäthet, trots att efterfrågan minskat. I budgetpropositionen för 2023 påpekas att ett särskilt riktat stöd på 3 miljarder kronor har betalats ut till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av pandemin. Enligt regeringens bedömning har detta ökat tillgängligheten under året.

I samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2023 (bet. 2022/23:TU1) ansåg utskottet att ett förslag om gratis kollektivtrafik för unga på sommaren inte borde genomföras och framhöll i sammanhanget att det finns andra områden inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som behöver prioriteras.

Nystart av kollektivtrafiken

Sveriges bussföretag, Tåg företagen och Svensk Kollektivtrafik startade under 2022 initiativet Nystart av kollektivtrafiken i Sverige. Arbetet knyter an till branschens tidigare arbete i Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Bakgrunden är att kollektivtrafikresandet minskade under pandemin från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 20 procent 2021, och som en konsekvens har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, bussföretagen och tåg företagen drabbats av miljardförluster.

Enligt branschen krävs det en stabil finansiering för att möjliggöra en nystart av kollektivtrafiken. Tillgänglighet och turtäthet är en förutsättning för goda biljettintäkter, vilka i sin tur möjliggör ett attraktivt utbud som lockar fler resenärer. För att skapa den nödvändiga tillgängligheten behövs dock stärkt offentlig finansiering i nystartsfasen.

För att utveckla kollektivtrafiken och minska kostnaderna behöver branschen få mer kollektivtrafik för pengarna, i klartext ökad transport-effektivitet. Bland annat är det nödvändigt att optimera trafiksystemen så att de olika transportslagen används där de gör bäst nytta och ger mest kollektivtrafik för pengarna.

Från branschens sida lyfter man fram behovet av att förbättra servicen och utveckla nya produkter som bidrar till ett integrerat och flexibelt transportsystem, och att man stärker tryggheten för passagerare i anslutning till resan. Vidare behöver man utveckla den branschgemensamma avtalsprocessen för effektivare resursanvändning i den upphandlade kollektivtrafiken. Dessutom måste trafikplaneringen förbättras, t.ex. att man genomför trafikplaneringsåtgärder i form av genare linjedragningar, längre avstånd mellan hållplatserna, snabbare på- och avstigning och nya stombusslinjer. Branschen uppmärksammar även behovet av att kunna samordna offentliga och kommersiella transporter.

Nya mobilitetslösningar

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) bedriver forskning om kollektivtrafiklösningar i nära samverkan med kollektivtrafikens aktörer. Forskningsprojekten handlar exempelvis om kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov, att realisera ny mobilitet – en analys av samverkansprocesser som formar framtidens kollektivtrafik i städer, framtidens integrerade och adaptiva kollektivtrafik, projektet E-plusbus – omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik m.fl. K2 har även publicerat ett antal rapporter som behandlar framtidens kollektiva mobilitet, omställning till elbussar i svenska städer med fokus på lärdomar om affärsmodeller, ägarskap och upphandling, självkörande bussar och hur digital tillgänglighet påverkar resandet.

Även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver forskningsprojekt om smart mobilitet. Här kan nämnas det s.k. Accessprojektet där man bl.a. studerar transportrelaterad social utsatthet. Det handlar om när medborgare på grund av begränsad tillgång till transportsystemet inte kan ta del av och genomföra aktiviteter för grundläggande välfärd. Ofta samverkar olika grunder för utsatthet som ålder, kön, geografisk hemvist och socioekonomisk situation. Kunskapen om situationen i Sverige är i dag begränsad. Forskarna i projektet studerar nuvarande och önskvärda resmönster för resenärgrupper som har låg tillgänglighet. Utifrån deras behov och intressen tar forskarna sedan fram nya mobilitetskoncept som syftar till att öka deras tillgänglighet. Ny mobilitet är ett paraplybegrepp som innefattar lösningar som kan komplettera eller kombineras med kollektivtrafik exempelvis självkörande minibussar eller delningstjänster. Forskarna tar också fram strategier för hur de föreslagna lösningarna kan implementeras i praktiken.

Utvecklingen av kombinerad mobilitet (också kallat mobilitet som tjänst eller mobility as a service, MAAS) är ett innovationsområde där fokus flyttas från själva transporten till mobilitet. Kombinerad mobilitet är ett koncept som innebär att en resenär köper eller prenumererar på en kombination av möjligheter till mobilitet i stället för, eller som komplement till, att köpa eller äga egna transportmedel. Mobilitet som tjänst i stor skala ingår inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter. Dessutom har en nationell färdplan för kombinerad mobilitet tagits fram.

Regeringens samverkansgrupp (SVP) för Nästa generations resor och transporter har startat projektet Kompis som leds av Drive Sweden med finansiering från Vinnova. Kompis syftar till att främja framväxten av kombinerad mobilitet i Sverige. Programmet samordnar, utvecklar och förvaltar bl.a. färdplanen för kombinerad mobilitet, identifierar och bedriver pilotstudier inom policy- och regelområdet, ger stöd till pilotstudier och uppskalning av mobilitetstjänster och stöder även kollektivtrafiken i dess arbete med digitalisering av biljettutbudet. Därutöver underlättar programmet samverkan mellan MAAS-ekosystemets alla aktörer, utvärderar effekter och konsekvenser för hållbarhet samt främjar information och kunskapsspridning om MAAS och kombinerad mobilitet. Färdplanen för kombinerad mobilitets långsiktiga mål är att normen för hur vi reser förändras från att resa ensam i eget färdmedel mot delad mobilitet. Det innebär att utgångspunkten ska vara att resorna görs med delade resurser, cykel eller gång, om det är möjligt och att man har tillgång till bil i olika former när det behövs.

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU5, behandlat frågor om en ökad andel kollektivtrafik. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena om ökad kollektivtrafik och riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottet betonade dock kollektivtrafikens betydelse och vikten av att få fler människor att välja kollektivtrafiken som ett led i att nå klimatmålet för transportsektorn och att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppnå de transportpolitiska målen. Utskottet påminde också om att det enligt kollektivtrafiklagen är regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, men att staten har möjlighet att främja kollektivtrafiken genom exempelvis stadsmiljöavtal.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att transportsektorn i dag står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Transportsystemets omställning är således av central betydelse om de långsiktiga klimatmålen ska nås. Utskottet vill också lyfta fram klimatmålet för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Utskottet har mot den bakgrunden vid flera tillfällen framhållit att omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är en av de största utmaningar som transportpolitiken står inför. Utskottet vill understryka att en viktig del i att nå klimatmålet för transportsektorn är att öka resandet med klimatsmarta transporter. Det innebär bl.a. att fler människor ska välja att resa med kollektivtrafik och att kollektivtrafikens andel därmed ska öka. Utskottet vill i sammanhanget därför påminna om etappmålet i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik: Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer.

Utskottet vill samtidigt understryka att det enligt kollektivtrafiklagen är Sveriges regioner och kommuner som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen. Det är också regionerna som beslutar om vilken taxa som ska gälla i den regionala kollektivtrafiken. Staten har möjlighet att främja kollektivtrafiken, inte minst genom de satsningar på infrastruktur som görs i den nationella planen och också genom stadsmiljöavtalen.

Utskottet vill även uppmärksamma det arbete som utförs av de organisationer som samverkar inom ramen för kollektivtrafiksverige. I detta sammanhang vill utskottet också välkomna branschinitiativet Nystart av kollektivtrafiken där bl.a. ett antal konkreta åtgärder och förslag identifierats för att utveckla kollektivtrafiken.

Utskottet påminner om att kollektivtrafiken i Sverige finansieras till ca 50 procent med skattemedel och resterande 50 procent med biljettintäkter. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det inom branschen pågår ett arbete med att hitta alternativa finansieringskällor för att kunna hålla biljettpriserna nere. Som en följd av pandemin har biljettintäkterna minskat drastiskt, vilket drabbat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna hårt. Utskottet noterar dock

det omfattande statliga stöd på 3 miljarder kronor som har betalats ut till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att kompensera för minskade biljettintäkter, vilket har varit avgörande för att hålla kollektivtrafiken igång utan att försämra tillgängligheten.

Vad gäller motionsförslaget om avgiftsfri kollektivtrafik för gymnasieungdomar och studerande under sommaren anser utskottet, liksom tidigare, att det finns andra områden som behöver prioriteras.

I fråga om motionsförslaget om att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar vill utskottet understryka att arbetet med nya mobilitetslösningar är angeläget för att öka andelen kollektivtrafikresande och därmed minska transportsektorns negativa miljö- och klimatpåverkan. Utskottet vill framhålla att en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och uppmärksammar därför särskilt de möjligheter som digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet kan erbjuda för att minska behovet av personbilstransporter i samhället. Detta gäller inte minst situationen på landsbygden som utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framtidsfrågor har uppmärksammat tidigare. Utskottet vill även peka på det omfattande forskningsarbete och pågående projekt om smart mobilitet som bedrivs av aktörer som Vinnova, K2 och VTI i syfte att underlätta framtidens kollektiva resande. Utskottet följer med stort intresse även regeringens arbete med att förenkla för delningstjänster, något som kan bidra till att utveckla och tillgängliggöra kollektivtrafiken.

Utskottet anser sammanfattningsvis att frågor om en attraktiv och effektiv kollektivtrafik samt en fossilfri transportsektor är av stor vikt för att nå både klimat- och transportpolitiska mål och betonar samtidigt att en viktig del i detta är att få fler människor att resa klimatsmart med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är således ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet anser att frågan om en ökad kollektivtrafik är väl uppmärksammat och finner därför inte något skäl för att gå vidare med motionsförslagen. Motionerna 2022/23:834 (C) yrkandena 5, 10 och 11, 2022/23:1233 (V) yrkandena 10 och 11, 2022/23:2023 (S) och 2022/23:2140 (S) yrkande 10 avstyrks därmed.

Kollektivtrafik i hela landet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafiken i landet, inbegripet tillgången till kollektivtrafik på vatten, pendlar-parkeringar och marktransporter till Arlanda. Utskottet framhåller att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Utskottet pekar i sammanhanget bl.a. på de möjligheter som stadsmiljöavtalen innebär liksom på olika initiativ som vidtagits.

Jämför reservation 5 (SD), 6 (C) och 7 (MP).

Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) understryker i kommittémotion 2022/23:1014 yrkande 24 vikten av att planera för fler säkra pendlar-parkeringar. Motionärerna pekar bl.a. på att det för många människor är nödvändigt att ta bilen till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel.

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2022/23:1015 yrkande 17 att kollektivtrafiken på vatten bör stärkas. Motionärerna framhåller att när belastningen på kollektivtrafiken på land ökar så finns det en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss.

I kommittémotion 2022/23:834 yrkande 9 anser Ulrika Heie m.fl. (C) att man bör initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken för att se över möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning. Detta skulle bl.a. göra det enklare för resenärerna att åka tåg över länsgränserna.

Jessica Rodén (S) uppmärksammar i motion 2022/23:389 behovet av en nationell strategi för kollektivtrafiken. Motionären betonar att en väl utvecklad kollektivtrafik binder ihop städer, landsbygder och regioner med varandra, och att en bra kollektivtrafik är en förutsättning för fortsatt god tillväxt i hela landet.

I motion 2022/23:2028 vill Mattias Vepsä m.fl. (S) i yrkande 3 att man ser över möjligheten att avveckla stationsavgiften på Arlanda. Motionärerna pekar i sammanhanget på det stora antalet biltransporter som görs till flygplatsen, och att de utgör en betydande källa till utsläpp, buller och trängsel. Därför är det angeläget att så många som möjligt väljer att resa kollektivt till Arlanda.

Gällande rätt

Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) är ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige delegerat till kommuner och regioner, och uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Det är kollektivtrafik-

myndigheterna som ansvarar för att trafikförsörjningsprogram upprättas. Programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, dvs. all kollektivtrafik inom länet samt kollektivtrafiken över länsgränserna som till största del utgörs av vardagsresande. Anledningen är att dagens regioner inte alltid slutar vid länsgränsen utan kan bestå av större arbetsmarknadsregioner där människor dagligen pendlar över länets gränser.

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

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

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

Bakgrund

Mål

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

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

I den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) framhåller regeringen att i det transporteffektiva samhället måste transportarbetet utföras så effektivt som möjligt utifrån både energi- och miljöperspektiv och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Regeringen konstaterar att infrastrukturåtgärder kan bidra till ökad

transporteffektivitet bl.a. genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon samt genom ökad möjlighet till längre och tyngre fordon.

Stadsmiljöavtal

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för sådana åtgärder i städer som bl.a. leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Förordningen om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer tillkom 2015 och stadsmiljöavtalen blev en del av den nationella plan som beslutades 2018. Enligt regeringens beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska Trafikverket fördela upp till 6 miljarder kronor enligt förordningen under perioden 2022–2027 (se skr. 2021/22:261). I beslutet anges också att Trafikverket bör, t.ex. genom riktade informationsinsatser, eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt och kommer hela landet till del. Trafikverket bör i sammanhanget särskilt identifiera om det finns omständigheter som försvårar för gles- och landsbygden, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet, t.ex. vad gäller förutsättningarna för att ansöka om medel, processen i övrigt eller kraven på motprestationer. Vidare ska Trafikverket, vid behov och inom ramen för förordningens bestämmelser, kunna överväga justeringar i tillämpningen av förordningen som kan underlätta för gles- och landsbygden, tätorter och städer i hela landet att ta del av stödet. Enligt beslutet ska Trafikverket även undersöka om ett processtödet kan vara ett verktyg för att underlätta för kommuner och regioner att söka medel från stadsmiljöavtalen.

Mobilitet på landsbygden

För att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem är det angeläget med en ökad användning av kollektiva färdmedel. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är viktig för att minska transporterens miljöpåverkan och öka tillgängligheten i hela landet, bl.a. genom en bättre fungerande arbetspendling. Kollektivtrafik är i huvudsak ett regionalt och kommunalt ansvarsområde. Regeringen anser dock att det är viktigt att staten bidrar aktivt till att förbättra förutsättningarna för kollektivt resande.

I den s.k. landsbygdspropositionen från 2018, En sammanhållen politik för Sveriges landsbygger – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) gör regeringen bedömningen att det övergripande transportpolitiska målet är förenligt med det landsbygdspolitiska målet, som är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla, även landsbygden, en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och

användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Förutsättningarna för att skapa god tillgänglighet, med exempelvis infrastruktur och kollektivtrafik, skiljer sig dock åt mellan stad och land och lösningarna ser olika ut.

Utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framstegsfrågor har sammanställt en forskningsöversikt och nulägesbeskrivning av mobilitet på landsbygden (2019/20:RFR10). I översikten anføres att det är angeläget att det omfattande offentligt finansierade transportnätet används på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt. I rapporten pekar arbetsgruppen på att det kontinuerligt görs viktiga satsningar på infrastruktur samtidigt som en övervägande del av den regionala kollektivtrafiken i Sverige subventioneras av det offentliga. Vidare upprättas trafikavtal för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet och transportförsörjning på landsbygden där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Det behövs dock enligt rapporten kompletterande åtgärder och nya mobilitetslösningar som kan främja en hållbar och ökad tillgänglighet på landsbygden. Det kommer enligt rapporten sannolikt att behövas offentlig styrning och ändrade regelverk för att fullt ut realisera potentialen i olika hållbara mobilitetslösningar på landsbygden.

I januari 2016 gav regeringen Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag (N2016/00260/TS) att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafiken på landsbygden. Regeringen framhöll i sammanhanget att de övergripande målen för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet, och att miljöpåverkan från transportsektorn och dess utsläpp av växthusgaser ska minska. Regeringens uppfattning var att en väl utformad transportförsörjning bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden.

I sin slutrapport identifierade VTI några tänkbara lösningar som exempelvis anropsstyrd trafik. Eftersom trafiken endast körs när det finns en faktisk efterfrågan är det kostnadseffektivt. Höga kostnader per beställning riskerar dock att leda till alltför höga totala kostnader om trafiken används för mycket. Utformning av trafiken och resenärernas särskilda behov har enligt VTI betydelse för hur effektivt anropsstyrd trafik är för resenärerna. VTI pekar även på s.k. starka stråk som ett reellt alternativ till bilen eftersom linjerna har rätats ut och resan går snabbare än om bussen kör in i flera byar. Förutom bussar så spelar även järnvägen en stor roll för starka stråklösningar. Starka stråk anses vara effektivt för resenärer då resan går relativt snabbt och för utföraren då snabba resor lockar till sig resenärer och kan minska bilåkandet.

Vidare uppmärksammar VTI även ett ökat mått av samordning av olika trafikformer och tjänster. Att öppna skolskjutsar för allmänheten kan vara ett alternativ för att tillhandahålla trafik till knutpunkter, och göra dem sökbara i reseplanerare. Enligt VTI kan samordning av olika trafikformer och tjänster vara en kostnadseffektiv lösning eftersom flera organisationer delar på kostnaderna för trafiken. Det är också effektivt ur ett kundperspektiv eftersom

flera resenärsgupper har möjlighet att resa. Avslutningsvis pekar VTI även på att samåkningen har potential att öka i och med att ny digital teknik kan underlätta koordinering, bokning och betalning för resor. Organiserad samåkning kan drivas på flera sätt och vara ett mellanting mellan samåkning, bilpooler och kollektivtrafik. Den största utmaningen med samåkning är dock enligt VTI att få människor att vilja samåka.

Pendlarparkeringar

Vad gäller inrättandet av pendlarparkeringar så handlar det om ett gemensamt ansvar för väghållaren/kommunen och kollektivtrafikhuvudmannen. Trafikverket framhåller att de på vissa platser i landet bygger ett antal pendlarparkeringar för bilar och cyklar för att underlätta för resenärer att byta färdstätt under sin resa och göra det enklare att åka kollektivt. Pendlarparkeringarna byggs på viktiga knutpunkter.

Det går att erhålla medel för infartsparkeringar från länsplanen respektive från regionen. Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska göra det möjligt att smidigt byta mellan bil och cykel till kollektivtrafik.

Pendlarparkering för bil ska främst utgöra ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenärens hela resa. Genomtänkt och bra utformad kan parkeringen bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikknutpunkt i stället för att ta bilen hela vägen till målpunkten. Riktade informationsinsatser är också viktiga så att parkeringen är känd av de resenärer som är i behov av den.

Kollektivtrafik på vatten

Trafikverket fick 2019 ett regeringsuppdrag (N2018/04482/TS) att redovisa en nationell handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. I handlingsplanen identifierades att Trafikverket behöver inventera behovet av ett gemensamt forum för frågor kopplade till kollektivtrafik på vatten. I sitt senaste svar från mars 2022 anger Trafikverket att man har inventerat behovet och beviljat medel för fortsatta forumträffar inom ramen för ett tidsbegränsat forsknings- och innovationsprojekt (s.k. FoI-projekt). För att driva ett forum på mer permanent basis behöver enligt Trafikverket aktörerna själva ta ett större ansvar, men myndigheten skulle kunna medverka i ett sådant arbete.

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har sjöfartsnäringen tagit fram sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft. I färdplanen står det bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklist, besökande, turister och boende. Den kan också utgöra en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggsleden. Det står även att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklings-

program, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram samt åtgärdsvalsstudier.

Marktransporter till Arlanda flygplats

Det finns en rad olika möjligheter för resenärer att ta sig till Arlanda flygplats. Som alternativ till bilen finns taxi, ordinarie kollektivtrafik samt snabbtåg (Arlanda Express), pendeltåg och fjärrtåg.

Arlandabanan togs i drift 1999 och ägs av Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). AIAB ägs till 100 procent av svenska staten och bolaget ansvarar för statens rättigheter och skyldigheter i fråga om Arlandabanan. Bolagets uppgift är att äga och förvalta järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa andra rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Arlanda flygplats och Stockholms central till A-Train. A-Train är AIAB:s avtalspart för Arlandabanan. A-Train driver snabbtågspendeln Arlanda Express från Stockholms central till Arlanda flygplats med fyra till sex avgångar i timmen. A-Train är också infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen. Arlandabaneavtalen reglerar rättigheter och skyldigheter för AIAB och A-Train. Avtalen gäller under 45 år (1995–2040) med möjlighet till förlängning i tio år. Sommaren 2019 förlängdes avtalet med tio år och avser perioden juli 2040 till juli 2050. Som kompensation för sitt risktagande och som ersättning för investerings- och driftskostnader har A-Train rätt att bestämma biljettpriserna på Arlanda Express och att uppbära samtliga biljettintäkter.

För de resenärer som väljer att resa till Arlanda med andra tåg än Arlanda express tas en särskild stationsavgift ut i form av en passagebiljett på 120 kronor per person. Respektive järnvägsföretag beslutar själva vilket pris de vill ta för passagen. Alla tågbolag betalar för att stanna och släppa av eller ta upp passagerare på järnvägsstationer i Sverige. Det är vanligtvis en kostnad som inte görs synlig för resenären utan ligger dold bland alla andra kostnader som ett järnvägsföretag har och som ingår i biljettpriset. På Arlanda Centralstation har järnvägsföretagen valt att inte göra så. Där säljs färdbiljetten med ett synligt tillägg för resenären eller som ett separat tillägg som kontrolleras och/eller betalas vid in- och utpassage från stationen.

På grund av den särställning som Arlanda har som ett nav för flygtrafiken i Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet, beslutade den tidigare regeringen i februari 2022 att tillsätta en bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. I juni 2022 överlämnade utredaren promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) i vilken en rad slutsatser redovisas. I uppdraget ingick också att lämna förslag på hur transport- och infrastrukturförsörjningen till och från Arlanda flygplats bör utformas. I promemorian föreslås bl.a. att andelen passagerare som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast 2030 och att regeringen bör ge Trafikverket i

uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. Trafikverket bör även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats. Vidare föreslås att regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget. Utredaren konstaterar också i sammanhanget att stationsavgifter verkar menligt på kollektivtrafikresandets volym och i stället bör tas ut kollektivt på resenärskollektivet eller finansieras via skattekollektivet.

Promemorian bereds nu inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2021/22:TU5, behandlat motionsyrkanden om kollektivtrafik i hela landet, inklusive pendlar-parkeringar, kollektivtrafik på vatten och marktransporter till Arlanda. Utskottet påpekade bl.a. att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Utskottet underströk också att kollektivtrafiken är en fråga för regionala och kommunala överväganden. Utskottet har dock avstyrkt motionsyrkandena och riksdagen har beslutat i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Enligt utskottets uppfattning är det angeläget att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet, och att miljöpåverkan från transportsektorn minskar. Likaså anser utskottet att en väl utformad transportförsörjning bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden.

Utskottet vill dock liksom tidigare framhålla att kollektivtrafiken i första hand är en fråga för regionala och kommunala överväganden. Staten har dock möjlighet att främja kollektivtrafiken, exempelvis genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och investeringar i järnvägar och busskörfält. Inom ramen för den nationella planen erbjuder också stadsmiljöavtalen en möjlighet för kommuner och regioner att göra lokala satsningar på exempelvis kollektivtrafik och cykling. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att det av det senaste beslutet om nationell plan framgår att Trafikverket bör fördela medel från stadsmiljöavtalen mer jämnt för att resurserna ska komma hela landet till del. Det handlar om att myndigheten ska identifiera hinder som kan försvåra för olika delar av landet att ta del av stödet, t.ex. vad gäller förutsättningarna för att ansöka om medel. Inom ramen för de bestämmelser som finns i förordningen om stöd för att

främja hållbara stadsmiljöer ges också Trafikverket möjlighet att vid behov överväga justeringar i förordningens tillämpning som skulle kunna underlätta för gles- och landsbygden, tätorter och städer att ta del av stödet. Utskottet välkomnar detta. Utskottet vill även lyfta fram det uppdrag som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fått för att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafiken på landsbygden. Utskottet vill också påminna om den forskningsöversikt om mobilitet på landsbygden som genomförts av utskottet. Enligt rapporten behövs det bl.a. kompletterande åtgärder och nya mobilitetslösningar som kan främja en hållbar och ökad tillgänglighet på landsbygden.

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

Vad gäller motionsförslaget om pendelparkeringar vill utskottet påminna om den ansvarsfördelning som råder mellan kommun och trafikhuvudman i denna fråga. Utskottet anser att pendelparkeringar utgör en central del för den regionala kollektivtrafiken i landet genom att göra det möjligt att smidigt byta mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Genomtänkt och bra utformad kan parkeringen bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikknutpunkt i stället för att ta bilen hela vägen till målpunkten.

Vad gäller slutligen motionsförslaget om stationsavgifter på Arlanda och möjligheten att resa kollektivt vill utskottet framhålla att det är angeläget att uppmuntra andra transportmöjligheter till Arlanda flygplats än bilen, inte minst med hänsyn till klimat, miljö och trafikträngsel. Det behövs för att flygplatsen ska kunna fortsätta utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt och därmed bidra till en hög tillgänglighet för både näringslivet och besöksnäringen i Sverige. Utskottet välkomnar initiativen som har tagits för att utveckla kollektivtrafiken till och från Arlanda och vill inte föregripa utfallet av den pågående beredningen av Arlandautredningens förslag.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2022/23:389 (S), 2022/23:834 (C) yrkande 9, 2022/23:1014 (SD) yrkande 24, 2022/23:1015 (SD) yrkande 17 och 2022/23:2028 (S) yrkande 3 avstyrks därmed.

Jämställd och jämlik kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om jämställd och jämlik kollektivtrafik. Utskottet anser att jämställda transporter är av grundläggande betydelse för att ge kvinnor och män lika förutsättningar i det kollektiva resandet. Utskottet välkomnar därför det som framhålls i den senaste infrastrukturpropositionen på denna punkt och det arbete som ansvariga myndigheter gör för en mer jämställd och tillgänglig kollektivtrafik.

Jämför reservation 8 (S, MP) och 9 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:2140 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) i yrkande 11 att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer.

I kommittémotion 2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 önskar motionärerna att regeringen ska se till att ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken främjas. Motionärerna framhåller att ökad kollektivtrafik gynnar kvinnor som på grund av brister i kollektivtrafiken har mindre arbetsmarknadsregioner än män.

Bakgrund

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

I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framhöll den dåvarande regeringen att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Detta innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojkars transportbehov ska väga lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. När behoven för alla som nyttjar transportsystemet speglas bättre medför det ett bredare perspektiv i planeringen och utförandet. Det finns i dag skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster och tillgänglighet. Män reser oftare med bil och i genomsnitt längre till arbetet. Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Gapet mellan mäns och kvinnors bilanvändning är dock mindre i de yngre generationerna. Den förra regeringen

framhöll att utmaningen därför inte bara ligger i att tillgodose både kvinnors och mäns behov av transporter, genom att som exempel beakta trygga miljöer i transportsystemet, utan även i en önskvärd beteende- och värderingsförändring mot mer miljömässigt hållbara resmönster och ökad trafiksäkerhet. Sådana värderingar och beteenden är i dag vanligare hos kvinnor, ansåg regeringen.

I en rapport från april 2021 uppmärksammar Trafikverket olika jämställdhetsaspekter i transportsystemet. Enligt myndigheten kan transportsektorn sägas vara jämställd när kvinnors resvanor väger lika tungt i planeringen som mäns, kvinnors inställning till utformning av transportsystemet tillmäts lika stor vikt som männens samt kvinnors förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen.

I syfte att främja ökad jämställdhet i transportsystemet lyfter Trafikverket fram bl.a. följande åtgärder:

- Ett minskat bilberoende genom t.ex. prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i fysisk stadsplanering och infrastrukturplanering. En ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer även att minska glappet mellan mäns och kvinnors andel av miljökostnaderna för utsläpp.
- Insatser som minskar förseningar i kollektivtrafiken är viktiga ur jämställdhetssynpunkt och gynnar främst gruppen kvinnor eftersom kvinnornas andel av förseningskostnaderna är betydligt större än männens.
- Insatser som på andra sätt ökar attraktiviteten hos kollektivtrafiken, t.ex. olika kanaler för realtidsinformation eller trygga och tillgängliga fordon och resenärsmiljöer.
- God regional kollektivtrafik gynnar hållbar regionförstoring och därmed ekonomisk tillväxt och tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket i dagsläget mest gynnar gruppen kvinnor, som än så länge har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har.
- För att öka kvinnornas reella tillgång till transportsystemet och hela det offentliga rummet och motverka könsrelaterat våld bör trafikmiljöerna utformas i planeringsarbetet så att de är och upplevs som trygga, t.ex. när det gäller utformning och ljussättning av gångtunnlar.
- Trafikverket har ett ansvar för och möjlighet att påverka kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken, exempelvis inom de delar av stationsmiljöerna som Trafikverket ansvarar för. Det kan handla om belysning, stationsvärdar eller fysisk utformning (som placering av hissar och väderskydd) men även om underhåll och skötsel av stationsmiljön.
- Åtgärder som gynnar oskyddade trafikanter bidrar till jämställd tillgänglighet, eftersom fler kvinnor än män är fotgängare och åker kollektivtrafik och går till hållplatser. När det gäller fallolyckor, t.ex. halkolyckor vintertid, drabbas fler kvinnor än män.

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

anges att när kollektivtrafik planeras och genomförs ska särskilda behov för personer med funktionsnedsättning beaktas. De färdmedel som används ska så långt som möjligt vara lämpade för resenärer med funktionsnedsättning.

I november 2017 beslutade riksdagen om ett nytt nationellt mål för funktionshinderspolitiken och en ny inriktning för dess genomförande. Målet är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Som en konsekvens av riksdagsbeslutet gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att kartlägga funktionshinder i kollektivtrafiken, ett uppdrag som slutredovisades i mars 2019.

I sin rapport Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2019:3) påvisar Trafikanalys en rad barriärer och hinder av varierande art i kollektivtrafiken för personer med någon form av funktionsnedsättning. Det kan handla om avstånd till hållplatser, utformning av plattformar och fordon, oklar trafikinformation, kartor, biljettsystem, tillgång till kundservice m.m., vilket enligt Trafikanalys innebär att denna grupp utnyttjar kollektivtrafiken i betydligt mindre utsträckning än genomsnittet i befolkningen. En person med nedsatt rörelseförmåga gör i genomsnitt 0,9 resor per dag i jämförelse med 1,6 för dem som inte har en funktionsnedsättning.

Trafikanalys framhåller att nuvarande regelverk inte identifierar någon helhetsansvarig för samordning och uppföljning av tillgänglighetsfrågor och insatser. Trafikanalys slår också fast att tillgänglighetskraven i praktiken är inriktade på särskilda behov hos enskilda grupper, inte minst dem med märkbar och synlig funktionsnedsättning: rullstolsburna, syn- och hörsel-skadade. För dessa grupper är särskilda åtgärder nödvändiga för att göra kollektivtrafiken tillgänglig. En del av åtgärderna kommer också till nytta för andra resenärgrupper, exempelvis för barnvagn och digital teknik vid hållplatser och på fordon för trafikinformation. Andra insatser är mer specifika, t.ex. ledsagning men som är avgörande för att någon med funktionsnedsättning ska kunna fullfölja sina resplaner. Särskilda insatser som dessa är, anser Trafikanalys, utan tvivel nödvändiga men långt ifrån tillräckliga.

Trafikanalys pekar också på att ett fokus på enskilda åtgärder för särskilda behov innebär att tillgänglighetsfrågor i huvudsak uppfattas som en kostnadsfråga, inte en nytta, vilket innebär att de marginaliseras. Det förklarar i sin tur varför samordningen på området brister såväl internt som externt. Det är mycket sällsynt med insatser för att tydliggöra och överbygga ansvar samt utveckla servicetjänster i ett hela-resan-perspektiv, t.ex. e-tjänster för aktuell och korrekt tillgänglighetsinformation om infrastruktur, anläggningar och fordon.

Rapporten tjänar som underlag i Regeringskansliets pågående arbete med tillståndsgivning inom färdtjänsten som närmare behandlas i ett senare avsnitt.

Tidigare riksdagsbehandling

Senast i betänkande 2021/22:TU5 behandlade utskottet frågor om jämställdhet i transportsektorn. Utskottet framförde i sammanhanget att det förutsatte att frågan om jämställdhet kommer att ha hög prioritet för regeringen även fortsättningsvis och att utskottet kommer att följa utvecklingen noga.

Utskottets ställningstagande

Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar i fråga om exempelvis att pendla till arbete eller utbildning och att hämta barn på förskolan. Utskottet välkomnar därför det som regeringen framhåller i den senaste infrastrukturpropositionen, nämligen att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Regeringen anser att det innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojcars transportbehov ska väga lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. Utskottet instämmer fullt ut i detta och anser att det är en mycket viktig utgångspunkt för transportpolitiken. Utskottet vill även lyfta fram de många förslag som Trafikverket presenterade 2021 för att främja jämställdhet i transportsystemet. Utskottet uppmärksammar också Trafikanalys arbete med tillgänglighetsfrågor inom kollektivtrafiken.

Utskottet vill framhålla att en jämställd och jämlik kollektivtrafik är av hög prioritet för utskottet och att ett välutvecklat kollektivtrafiksystem också är en bra investering för jämställdheten och jämlikheten. Utskottet avser att följa frågorna och förutsätter att en jämställd och jämlik kollektivtrafik har hög prioritet för regeringen även fortsättningsvis. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2022/23:834 (C) yrkande 4 och 2022/23:2140 (S) yrkande 11.

Gränsöverskridande kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om gränsöverskridande kollektivtrafik. Utskottet betonar i sammanhanget kollektivtrafikens betydelse för mer integrerade arbetsmarknadsregioner och uppmärksammar de insatser som görs av regeringen, ansvariga myndigheter och berörda regioner. Utskottet välkomnar också det nordiska samarbetet kring transportfrågor inom ramen för Nordiska rådet.

Jämför reservation 10 (C).

Motionen

Catarina Deremar m.fl. (C) understryker i kommittémotion 2022/23:1120 yrkande 5.1 vikten av ett ökat nordiskt samarbete när det gäller kollektivtrafik

och gemensamma biljettsystem. Motionärerna pekar bl.a. på att det är viktigt att transporter och kommunikationer fungerar på ett tillfredsställande sätt för att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden.

Bakgrund

Den fria rörligheten inom Norden och den i stora delar integrerade arbetsmarknaden uppmuntrar gränspendling, inte minst till Norge och Danmark med stora arbetsmarknadsregioner nära den svenska gränsen. De utmaningar som finns i samband med gränsöverskridande trafik hanteras i första hand av berörda regioner med ansvar för kollektivtrafiklösningar. Gränsöverskridande samarbeten sker ofta inom ramen för gemensamma organ, exempelvis Svinesundskommittén som tillsammans med Østfold kollektivtrafikk genomför en gemensam förstudie, via Interreg Sverige-Norge, för att identifiera möjligheter att utveckla kollektivtrafiken mellan Fyrbodalen och Østfold, Dalsland/Bohuslän och Østfold. Arbetet handlar om att undersöka den nuvarande situationen och utmaningar samt att stärka och utveckla samarbetet mellan politiska aktörer och intressenter för kollektivtrafiken i regionen.

I den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) framhåller den dåvarande regeringen att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjlighet till utvidgade men också integrerade arbetsmarknadsregioner som gynnar såväl företag som anställda. Vidare påpekas att regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket sedan lång tid tillbaka bedriver ett fortlöpande samarbete med de nordiska motsvarigheterna, t.ex. i fråga om gränsöverskridande infrastruktur.

Inom ramen för det nordiska transportministermötet 2022 kan det nämnas att Nordiska rådet i flera år har argumenterat för att de nordiska länderna ska förstärka samordningen av stora uppgifter inom infrastruktur. Nordiska rådet anser att bättre koordinering är helt avgörande för att Norden ska nå målen i statsministrarnas vision 2030. Visionen kräver samordning av politiken mellan de nordiska länderna för att skapa hållbara transportlösningar till havs, på land och i luften. I en gemensam deklaration efter mötet den 7 och 8 november 2022 i Fredriksstad enades de nordiska ministrarna om att överväga en gemensam nordisk strategi för långsiktig utveckling av gränsöverskridande relationer med utgångspunkt i de enskilda ländernas strategiska transportplaner.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det i första hand är berörda regioner med ansvar för kollektivtrafiklösningar som ska hantera de utmaningar som finns i samband med gränsöverskridande trafik. Utskottet ställer sig dock

bakom den bedömning som görs i den senaste infrastrukturpropositionen om att ökad tillgänglighet, genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik, möjliggör såväl utvidgade som mer integrerade arbetsmarknadsregioner, vilket gynnar både företag och anställda. Utskottet ser också mycket positivt på det samarbete som regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket fortlöpande bedriver med de nordiska motsvarigheterna, t.ex. i fråga om gränsöverskridande infrastruktur. Utskottet välkomnar också det nordiska samarbetet i bl.a. olika transportfrågor inom Nordiska rådet. Utskottet vill framhålla att det ska vara möjligt att flytta, pendla, studera och driva företag över landsgränserna i Norden.

Utskottet följer frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik aktivt men finner inte att det för närvarande finns skäl för att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Motion 2022/23:1120 (C) yrkande 5.1 avstyrks därmed.

Biljettsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om kollektivtrafikens biljettsystem. Utskottet välkomnar de insatser som görs av olika branschaktörer för att underlätta resenärernas möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken i hela landet och konstaterar att det finns en rad nättjänster för bokning och biljettköp.

Jämför reservation 11 (SD), 12 (V), 13 (C) och 14 (MP).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1233 yrkande 14 vill Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik eftersom detta skulle underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Vidare vill motionärerna i yrkande 15 att regeringen utreder införandet av en klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet som skulle kombinera kollektivtrafik med klimat-subventionerat resande.

I kommittémotion 2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 59 framhåller motionärerna att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Motionärerna understryker att det är viktigt för resenärerna att smidigt kunna hitta, boka och betala för resan. I yrkande 60 anför motionärerna att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettköp inom kollektivtrafiken. Motionärerna anser att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas så att personer med olika funktionsnedsättning ska kunna genomföra biljettköp utan hjälp av andra.

Ulrika Heie m.fl. (C) efterlyser i kommittémotion 2022/23:834 yrkande 6 införandet av en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och framhåller i sammanhanget att en sådan infrastruktur skulle underlätta för kollektiv- och regionaltrafiken i landet. I yrkande 7 anser motionärerna att det ska införas en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter, bl.a. för att underlätta kollektivt resande. I yrkande 8 framförs vidare att det bör införas en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, vilket bedöms underlätta kollektiv- och regionaltrafiken i landet.

Bakgrund

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan anför den dåvarande regeringen att det bör införas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022 för att underlätta för resenärer att välja kollektivtrafik. I propositionen framförs att det bör bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafikslag- och transportsätt. Regeringen beslutade därför den 8 augusti 2019 att en särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (dir. 2019:48). Utredaren skulle bl.a. föreslå insatser och tidsplan för skapandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Uppdraget redovisades den 28 april 2020. I utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) föreslår utredningen hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Utredningen föreslår bl.a. att resenärer ska kunna resa med samma färdbevis oavsett var i landet resan sker, att staten ska tillhandahålla en nationell digital infrastruktur som hanterar biljetter och ekonomisk avräkning mellan företag som ingår i systemet samt att innovation ska främjas genom att alla regionala kollektivtrafikbiljetter ska finnas tillgängliga för tredje part som vill sälja mobilitetstjänster. Vidare föreslår utredningen åtgärder som kan skapa bättre reseplaneringstjänster för resenärer, med realtidsdata om trafikstörningar och information om biljetter och priser. Utredningen föreslår också att regeringen utreder vidare en lämplig organisation för införande av en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Utredningen anser att staten bör vara huvudman för en sådan försäljningskanal. Den digitala infrastrukturen för biljettsystemet bör enligt förslaget öppnas för anslutning av kollektivtrafikföretag under första halvåret 2022. Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt förslaget vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet. Utredningens förslag har remissbehandlats.

Uppdrag till Trafikverket

I april 2022 gav den dåvarande regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas. Stödet ska riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, i syfte att bättre samordna dessa. I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Den dåvarande regeringen uppmärksammade Trafikverket på att det i samband med det fortsatta genomförandet av utredningens förslag hade visat sig finnas behov av att justera den inriktning som legat till grund för hur ett system bäst utformas. Regeringen ansåg att de befintliga biljettsystemen, som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, bör anpassas för att dessa bättre ska kunna samordnas nationellt. I vårändringsbudgeten för 2022 (prop. 2021/22:99) föreslog därför regeringen att ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur skulle utvidgas så att anslaget även kunde användas för utgifter för medfinansiering till regionerna för deras kostnader för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter.

Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet i juni 2022, och fram till november 2022 har redovisningen remissbehandlats inför beredning inom Regeringskansliet.

I december 2022 aviserade regeringen att den inte avser att fullfölja det uppdrag som getts till Trafikverket om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter som i sin tur kan kopplas till frågan om ett nationellt biljettsystem. Det beror på de omprioriteringar av medel som gjorts i budgetpropositionen för 2023 jämfört med föregående års budgetproposition till förmån för en utökad satsning på civilt försvar. Regeringen betonar att det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver stärkas för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför. Den nuvarande situationen med kriget i Ukraina accentuerar behovet av förstärkningar och förmågeutveckling. Regeringen föreslår därför i budgetpropositionen för 2023 att transportområdet tilldelas ytterligare 300 miljoner kronor 2023, varav 100 miljoner kronor omfördelas inom anslagen för 2023. Omfördelning föreslås av medel som tidigare har avsatts för att genomföra ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Anslaget beräknas öka med 200 miljoner kronor fr.o.m. 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat frågan om kollektivtrafikens biljettsystem, senast i betänkande 2021/22:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men betonade bl.a. att det är viktigt att det är enkelt att hitta resor och att köpa biljett. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka betydelsen av att det ska vara enkelt att söka efter och köpa biljetter för att kunna utnyttja kollektivtrafikens möjligheter i hela landet och få fler människor att välja att resa kollektivt.

Utskottet konstaterar i sammanhanget att det finns en rad nättjänster som underlättar för resenärer att köpa och boka biljetter varhelst de befinner sig i landet, en utveckling som utskottet ser positivt på. Likaså konstaterar utskottet också att det i programförklaringen till branschinitiativet Nystart av kollektivtrafiken framhålls att det bland de åtgärder som branschen kan och vill göra själv ingår att utveckla kompatibla lösningar för biljett- och betalsystem. Utskottet påminner om att regeringen i budgetpropositionen för 2023 delgav att den inte avsåg att fullfölja det uppdrag som getts till Trafikverket om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Utskottet delar regeringens bedömning att det i dagsläget finns andra områden som behöver prioriteras.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2022/23:834 (C) yrkandena 6–8, 2022/23:1016 (SD) yrkandena 59 och 60 samt 2022/23:1233 (V) yrkandena 14 och 15.

Vissa bemanningsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa bemanningsfrågor. Utskottet hänvisar till befintlig lagstiftning i frågan och till det arbete som bedrivs av berörda samverkansorganisationer för att värna de kollektivtrafikanställdas arbetsförhållanden.

Jämför reservation 15 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 17 framhåller motionärerna att regeringen ska återkomma med förslag på lagstiftning om bemanningskrav och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik. Motionärerna pekar bl.a. på arbetsmiljön och tryggheten ombord, och även på trafiksäkerheten.

I motion 2022/23:285 av Mirja Räihä (S) framförs att arbetstagarna inom kollektivtrafiken har fått en mer otrygg vardag på grund av upphandlingen av kollektivtrafik. Motionären påpekar att arbetstagarna kan bli tvingade att söka om sina jobb efter varje ny upphandling och att det dessutom kan innebära att arbetsgivare ges tillfälle att lämna tidigare överenskommelser. Motionären anser att en viktig åtgärd vid operatörsbyten är att ställa krav på de tar över personalen.

Bakgrund

Gällande rätt

Övergripande bestämmelser om arbetsmiljön återfinns i arbetsmiljölagen (1977:1160). Enligt Arbetsmiljöverket är det arbetsgivaren som har huvudansvaret för att ordna och utforma arbetsmiljön för att förebygga risker för ohälsa på grund av hot och våld.

Det är också arbetsgivaren, eller den som av arbetsgivaren tilldelats ansvaret för arbetsmiljöuppgifter, som ska utreda de risker för hot och våld som kan finnas på arbetsplatsen och så snart som möjligt genomföra åtgärder för att förebygga de risker som framkommer. Det är också viktigt att åtgärderna följs upp och att de regler och rutiner som finns är kända av personalen så att alla vet hur de ska agera om en hot- eller våldssituation uppstår.

Det är i sammanhanget skyddsombudets uppgift att bevaka arbetsmiljön för arbetstagarnas räkning och att delta i företagets arbetsmiljöarbete för att förebygga ohälsa på grund av exempelvis hot och våld. Skyddsombudets uppgift är också att begära de åtgärder som behövs av arbetsgivaren för att undanröja risker.

Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd

Det nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK) är ett råd som skapades för att arbeta med skyddsfrågor inom järnvägen och kollektivtrafiken. Rådet arbetar för att utveckla och genomföra åtgärder som syftar till att förebygga, förhindra och hantera kriminella och olagliga handlingar riktade mot kollektivtrafiken, såväl lokal och regional, samt mot fjärrtrafik och övrig spårtrafik. Rådets medlemmar är Jernhusen, Trafikförvaltningen i region Stockholm, Polismyndigheten, Transportstyrelsen, Trafikverket, Tågoperatörerna och Landsec. Vid behov kan också andra deltagare adjungeras.

NRJK har med den tidigare regeringen 2019 initierat diskussioner om bl.a. avsaknaden av reglering och ett utpekat tillsynsansvar vad gäller skydd och ansvar för väg- och järnvägstrafiken samt om att införa ett security management system (SMS) för järnvägs- och kollektivtrafik som ska omfatta alla aktörer. Likaså pekade NRJK på att det inte förs någon nationell statistik över brott som begås på allmänna transportmedel, stationer, terminaler eller busshållplatser. Orsaken är att kollektivtrafiken inte har egna brottskoder i brottskodförteckningen och ingen aktör har uppdraget att sammanställa nationell statistik över inträffade brott inom kollektivtrafiken.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Inom JBS samverkar säkerhetsansvariga parter för att lyfta

fram och utveckla särskilda områden inom säkerhet. I de gemensamma insatserna för 2020 har en grupp med företrädare för de aktörer som samverkar inom JBS tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet.

Verksamhetsövergång

Den arbetsmarknadsmodell som sedan länge tillämpas i Sverige innebär att arbetsmarknadens parter ges möjlighet att ta ansvar för villkoren på arbetsmarknaden, för att kunna skapa stabilitet på arbetsmarknaden och på ett lämpligt sätt anpassa villkoren till de förutsättningar som råder i respektive bransch. När det gäller frågan om skyddet för anställda mot uppsägningar och möjligheten till förhandling för arbetstagarorganisationer vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar finns vissa skyddsregler som är tillämpliga i dessa situationer. I lagen (1982:80) om anställningsskydd, förkortad LAS, och lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet, förkortad MBL, finns skyddsregler när det är fråga om övergång av verksamhet. Vid en övergång av verksamhet övergår överlåtarens rättigheter och skyldigheter på grund av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid övergången till den nya arbetsgivaren. En övergång är i sig inte saklig grund för att säga upp en arbetstagarare. Detta innebär dock inte ett hinder för uppsägningar av ekonomiska, tekniska eller organisatoriska skäl, där förändringar av arbetsstyrkan ingår. I MBL finns bestämmelser om att när en arbetstagers anställningsavtal och anställningsförhållanden har övergått till en ny arbetsgivare är den nya arbetsgivaren under ett år från övergången skyldig att tillämpa anställningsvillkoren i det kollektivavtal som gällde för den tidigare arbetsgivaren, om inte kollektivavtalets giltighet har löpt ut eller ett nytt kollektivavtal har börjat gälla för de övertagna arbetstagararna.

I EU:s kollektivtrafikförordning anges att utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att de utvalda kollektivtrafikföretagen erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagers rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter. Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbudshandlingarna och avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagararna anses bli knutna till tjänsterna.

Reglerna om övergång av verksamhet gäller enligt EU-domstolen inte bara i de fall där det är fråga om ett direkt avtalsförhållande mellan två företag utan

även när två företag efter varandra i en offentlig upphandling har tilldelats driften av en verksamhet. När en offentlig upphandling leder till en övergång av verksamhet i den mening som avses i LAS blir alltså leverantören skyldig att ta över personalen. Arbetsmarknadens parter har också möjlighet att i kollektivavtal närmare reglera vad som ska gälla vid övergång av verksamhet när det gäller frågan om arbetstagarnas rättigheter vid övertagande av personal.

Svar på skriftlig fråga och interpellationer

Den dåvarande infrastrukturministern Tomas Eneroth framhöll i en interpellationsdebatt den 14 januari 2020 (ip. 2019/20:233) att en ökad trygghet för såväl anställda som resenärer i kollektivtrafiken är viktig för att öka attraktiviteten och möjliggöra ett ökat resande med kollektiva färdmedel. Statsrådet pekade på att när det gäller säkerheten och tryggheten för de anställda ombord på tågen är detta i första hand ett tydligt utpekat ansvar för arbetsgivaren. Vidare lyfte statsrådet fram att Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd inrättades under 2017 och bedriver samverkan i säkerhetsfrågor på nationell nivå. Inom ramen för det nationella rådet bedrivs ett strukturerat samarbete i säkerhets- och skyddsfrågor.

I en annan interpellationsdebatt (ip. 2021/22:326) den 25 februari 2022 påminde det ansvariga statsrådet om att regeringen har inrättat ett arbetsmiljöforum. Det ska användas för att diskutera pågående och planerade åtgärder inom ramen för arbetet med arbetsmiljöstrategin tillsammans med arbetsmarknadens parter och ansvariga myndigheter. Temat för 2022 handlade bl.a. om hot och våld, och det är också en fråga som är tätt sammankopplad till ensamarbete. Statsrådet klargjorde att regeringens ståndpunkt var den att alla som jobbar naturligtvis förtjänar en säker och trygg arbetsplats och att alla tar sin del av ansvaret i arbetsmiljöarbetet för att målmedvetet arbeta förebyggande mot arbetsplatsolyckor och bygga en bra säkerhetskultur.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har senast hanterat frågor om bemanningskrav i spårbunden trafik och verksamhetsövergång i betänkandena 2021/22:TU5 och 2021/22:TU9. Utskottet avstyrkte i sammanhanget berörda motionsyrkanden.

Utskottets ställningstagande

Vad gäller motionsförslaget om bemanningskrav och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik vill utskottet uppmärksamma arbetsmiljölagstiftningens regelverk, men även det arbete som bedrivs inom samverkansorganisationer som NRJK och JBS i syfte att förebygga, förhindra och hantera kriminella och olagliga handlingar riktade mot inte minst kollektivtrafikens personal.

Utskottet finner det angeläget att de anställda inom kollektivtrafiken kan utföra sina arbetsuppgifter under säkra och trygga förhållanden.

Vad gäller frågan om verksamhetsövergång som behandlas i motion 2022/23:285 (S) hänvisar utskottet till vad som framgår av befintlig arbetsmarknadslagstiftning och till den arbetsmarknadsmodell som sedan länge tillämpas i Sverige. Denna modell innebär att arbetsmarknadens parter ges möjlighet att ta ansvar för villkoren på arbetsmarknaden i syfte att skapa stabilitet på arbetsmarknaden och på ett lämpligt sätt anpassa villkoren till de förutsättningar som råder i respektive bransch. Utskottet pekar också på att rådets direktiv (2001/23/EG) om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av bl.a. företag och verksamheter, syftar till att stärka arbetstagarnas ställning.

Utskottet ser därmed inget skäl för att gå vidare med förslagen och avstyrker därmed motionerna 2022/23:84 (V) yrkande 17 och 2022/23:285 (S).

Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om färdtjänst. Utskottet understryker betydelsen av färdtjänst och betonar vikten av att alla som har lagstadgad rätt också ska ha tillgång till färdtjänst. Utskottet påminner om att färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar, men välkomnar de insatser som görs av regeringen och berörda myndigheter på området.

Jämför reservation 16 (SD), 17 (V) och 18 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1233 yrkande 16 påpekar Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att dagens regelverk har betydande brister. Motionärerna vill därför att regeringen tar initiativ till bättre lagstiftning om särskilda persontransporter, en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen, och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet.

I kommittémotion 2022/23:1143 efterlyser Angelica Bengtsson m.fl. (SD) i yrkande 6 en översyn av bl.a. färdtjänstlagen och andra relevanta lagar för att identifiera hinder för att utöva parasport. Som exempel pekar motionärerna på möjligheten att ta med specialrullstol, begränsningen av antalet färdtjänstresor och möjligheten till personlig assistans i samband med idrottsutövandet.

Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) önskar i kommittémotion 2022/23:1224 yrkande 6 att regeringen säkerställer att färdtjänsten inte får neka någon att ta med sig idrottsutrustning. Motionärerna uppmärksammar i sammanhanget

problemet att större idrottsutrustning inte alltid tillåts i färdtjänsten och riksfärdtjänst eftersom möjligheten att medta hjälpmedel på resan inte regleras i lagen. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 7 att den som har beviljats färdtjänst även ska ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träningar. Motionärerna understryker i sammanhanget att medverkan i idrottslivet är grundläggande för att kunna uppnå likvärdighet och att det är viktigt att alla idrottsutövare kan delta i sin idrott fullt ut.

Christofer Bergenblock m.fl. (C) efterfrågar i kommittémotion 2022/23:882 yrkande 25 en översyn av färdtjänstlagen för att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning som inte kan utnyttja allmänna kommunikationer, att resa på ett tryggt sätt från dörr till dörr.

I motion 2022/23:1374 anser Anna Wallentheim (S) att regeringen behöver se över kommunernas regelverk för färdtjänst till och från idrottsträning och idrottstävlingar. Motionären framhåller att det är nödvändigt för att öka möjligheten för alla med funktionsvariation att idrotta.

Staffan Eklöf (SD) uppmärksammar brister i färdtjänsten och efterlyser därför i motion 2022/23:1323 en översyn av färdtjänstens funktion och tillsyn. Vidare framhåller motionären att det behövs en översyn av sanktioner och kompensation till drabbade kunder.

I motion 2022/23:92 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) framhåller motionären behovet av att utreda språkkunskap för färdtjänstpersonal. Motionären anför att det bör ingå ett godkänt språkprov för den taxilegitimation som krävs för att få köra färdtjänst.

I motion 2022/23:1517 anför Larry Söder (KD) att för blinda och synskadade som inte kan förflytta sig innebär nekandet av färdtjänst orimliga konsekvenser, exempelvis att de inte kan ta sig till arbetet, skolan eller mataffären. Därför vill motionären i yrkande 1 att synskadade ska omfattas av rätten till tillstånd för färdtjänst. Vidare efterlyser motionären i yrkande 2 att man ska utreda möjligheten att modernisera färdtjänstlagen.

Gällande rätt

Lagen om färdtjänst

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

Av lagens förarbeten framgår att färdtjänst inte ska betraktas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå utan som en särskild transportform som utgör en del av kollektivtrafiken. Även om färdtjänsten alltjämt är ett

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

Lagen om riksfärdtjänst

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

Bakgrund

De funktionshinderspolitiska målen

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

Ett av målen för transportpolitiken är det s.k. funktionsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet (prop. 2008/09:93). Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Särskilda persontransporter är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa. Särskilda persontransporter är transporter och ersättningar för transporter som kräver särskilt beslut eller tillstånd, alternativt genomförs under särskilda förutsättningar. På det sättet skiljer sig de särskilda persontransporterna från kollektivtrafiken, som är öppen för alla. Särskilda persontransporter styrs av egna lagar. De lagar som reglerar särskilda persontransporter är rättighets- eller ersättningslagar.

Pågående arbete

Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning

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

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

Det kan tilläggas att i samband med remissbehandlingen av betänkandet tillstyrkte Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) utredningens förslag i stort, framför allt förslaget om att behålla frivillighet i huvudmannaskap samt utformningen av en ny samlad ramlag för särskilda persontransporter. SKR har sedan länge efterlyst en översyn av lagstiftningen som styr särskilda persontransporter.

Myndigheten för delaktighet

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

kvalitet och en kartläggning av hur utförare av färdtjänst arbetar med kvalitetsutveckling.

MFD genomför flera gånger per år enkäter och svaren ger myndigheten kunskap om vilka hinder som finns och vilka förändringar som behöver göras för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället. Av en brukarundersökning från 2018 (2018:20) framgår bl.a. att det oftast inte upplevs vara några problem om en person har behov av att ha med sig hjälpmedel. En av tio är däremot inte nöjd med hur deras medhavda hjälpmedel hanteras. Det relateras bl.a. till missar i beställningen över antalet resenärer i fordonet som har hjälpmedel med sig, vilket leder till platsbrist i fordonet. Även okunskapen om hur man säkrar hjälpmedel, resenärer och hundar upplevs som hög.

Vidare framkom det att sju av tio brukare upplever hinder när de ska boka sin färdtjänstresa. Det handlar om långa kötider för att komma fram till beställningscentralen, att det blir språkliga missförstånd och att den geografiska kunskapen uppges vara låg. Det efterfrågas också flexiblere möjligheter för att boka resan. Tre av tio bokar sin färdtjänst digitalt. Flertalet av dem som inte bokar digitalt uppger att de inte känner till att det finns digitala tjänster inom färdtjänsten, att tjänsten inte finns i deras kommun eller region eller att de inte vet hur man gör.

Trafikanalys

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

Trafikanalys fick ett regeringsuppdrag i mars 2022 om att kartlägga tillståndsgivningen för färdtjänst. Bakgrunden till uppdraget är att det har uppmärksammats att personer som tidigare har ansetts tillhöra färdtjänstens målgrupp nekats rätt till färdtjänst. Framst har detta rört personer med synnedsättning. Bland annat har omständigheten att personer med grav synnedsättning eller blindhet behöver träna in resor inte nödvändigtvis ansetts betyda att det finns väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationsmedel. Regeringen påpekar i sammanhanget att det av förarbetena till lagen om färdtjänst framgår att tillstånd till färdtjänst ska meddelas om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sitt handikapp, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer.

Om analysen i uppdraget visar på behov av ändringar i lagen om färdtjänst, ska Trafikanalys redovisa nödvändiga författningsförslag och en konsekvensbeskrivning. Trafikanalys ska under genomförandet av uppdraget också hämta in synpunkter från Myndigheten för delaktighet samt från berörda funktionshindersorganisationer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2023.

Skriftliga frågor och interpellationer

Under den föregående mandatperioden har flera frågor om färdtjänst väckts i samband med interpellationer och skriftliga frågor till ansvarigt statsråd, senast i en interpellationsdebatt den 18 januari 2022 (ip. 2021/22:199). Det dåvarande statsrådet Tomas Eneroth påminde om att han som statsråd inte kan uttala sig om hur domstolar tillämpar lagstiftningen. Statsrådet underströk dock samtidigt att en färdtjänst av god kvalitet är ett kommunalt och regionalt ansvar och att färdtjänstlagen inte ställer upp något hinder för en mer generös tillämpning av tillståndsgivningen från kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Statsrådet förtydligade att det är kommunens eller den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar att erbjuda de som behöver det färdtjänst av god kvalitet. Statsrådet noterade med viss oro de rapporter som kommit in om nekad rätt till färdtjänst för synskadade, och framförde att han följer frågan om blinda och synnedsattas rätt till färdtjänst mycket noga. Statsrådet påpekade att han inte utesluter att ytterligare åtgärder kan komma att behövas för att stärka de funktionshindrades tillgång till transportsystemet. Statsrådet påminde även om att när det generellt gäller färdtjänst och sjukresor är 92 procent av färdtjänstresenärerna och sjukresenärerna nöjda med beställningar och resor, och 96 procent av resenärerna kom fram i tid. Statsrådet framförde dock att det räcker med att det är några, inte minst personer med synskador, som kanske får dåligt bemötande och inte får den grundläggande rätten till tillgänglighet tillgodosedd.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågor om färdtjänst senast i betänkande 2021/22:TU5 i januari 2022. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men betonade att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och kunna leva ett aktivt och självständigt liv, och att det därmed i grunden handlar om en demokratifråga. Riksdagen beslutade i linje med utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och leva ett aktivt och självständigt liv. Därför har utskottet också i tidigare

sammanhang framhållit att tillgång till färdtjänst i grunden är en demokratifråga som rör både rättigheter och levnadsvillkor. Därför vill utskottet understryka att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska få det. Utskottet vill dock betona att tillgång till färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar, och att det således är kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för att färdtjänst av god kvalitet anordnas. Samtidigt vill utskottet understryka att både nationella och internationella mål för transportpolitiken och funktionshinderspolitiken måste vara vägledande i arbetet.

Utskottet noterar att det pågår ett beredningsarbete inom Regeringskansliet med anledning av betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58). Utskottet välkomnar också det regeringsuppdrag som Trafikanalys fått om att kartlägga tillståndsgivningen för färdtjänst mot bakgrund av att man hade uppmärksammat att personer som tidigare haft färdtjänst hade nekats denna rätt. Utskottet konstaterar att det främst har rört personer med synnedsättning. Avslutningsvis vill utskottet också uppmärksamma de viktiga insatser som Myndigheten för delaktighet bidrar med i fråga om tillgång till färdtjänst.

Utskottet följer frågorna mycket noga och förutsätter att de har hög prioritet för regeringen. Således finner utskottet för närvarande inte att det behöver ta något initiativ med anledning av motionerna 2022/23:92 (M), 2022/23:882 (C) yrkande 25, 2022/23:1143 (SD) yrkande 6, 2022/23:1224 (V) yrkandena 6 och 7, 2022/23:1233 (V) yrkande 16, 2022/23:1323 (SD), 2022/23:1374 (S) och 2022/23:1517 (KD) yrkandena 1 och 2 som därmed avstyrks.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Gotlandstrafiken. Utskottet vill inte föregripa regeringens och Trafikverkets arbete med att säkerställa färjetrafik till Gotland för den kommande avtalsperioden. Utskottet utgår från att invånarnas och näringslivets behov av resor och transporter beaktas i sammanhanget.

Jämför reservation 19 (S, V).

Motionerna

Hanna Westerén (S) anser i motion 2022/23:158 att en översyn bör göras av det s.k. Gotlandstillägget eftersom den nuvarande modellen inte klarar av att kompensera företagen på ön för deras merkostnader. Motionären framhåller att det nuvarande systemet inte är transparent vilket gör det svårt att bedöma kostnadsutvecklingen både för de gotländska företagen och staten.

I motion 2022/23:1743 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) framförs att regeringen i infrastrukturplanen bör studera förutsättningarna för

hur Gotlandstrafiken kan behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Motionärerna framhåller bl.a. att det är av yttersta vikt att färjetrafiken ges långsiktiga villkor, att Gotlandstrafiken betraktas som en del av det nationella trafiksystemet samt att staten tydliggör sitt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige.

Jesper Skalberg Karlsson (M) uppmärksammar i motion 2022/23:1413 vikten av snabba, säkra och billiga transporter till och från fastlandet för att Gotland ska kunna fortsätta utvecklas i samma takt som övriga landet. Mot denna bakgrund finner motionären det angeläget att vidmakthålla nuvarande standard i Gotlandstrafiken.

Bakgrund

Staten upphandlar färjetrafik till Gotland för att säkerställa tillgång till väl fungerande kommunikationer. Det handlar om att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland. Näringslivet måste ges möjligheter till väl fungerande godstransporter, och samhällsviktiga funktioner behöver garanteras regelbundna och anpassade sätt att transportera bl.a. farligt gods. Gotland har en stor turistnäring och det är en sektor som är helt beroende av goda kommunikationer. Färjan och flyget kompletterar varandra eftersom de möter olika behov. Trafikverket har regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket ska tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter, men ska också skapa förutsättningar för regional utveckling.

Det nuvarande trafikeringsavtalet är tecknat med Destination Gotland för perioden 2017–2027. Avtalet är en tjänstekoncession. Enligt avtalet är prissättningen fri för icke bofasta medan en pristaxskonstruktion tillämpas för bofasta, deras fordon och godstrafiken till och från Gotland. Pristaxskonstruktionen innebär att biljettpriserna måste hålla sig inom ett takbelopp som utgörs av medelvärden och/eller maxvärden för respektive kategori under året. Pristaket justeras varje år jämfört med grundbeloppet från 2017 med hänvisning till KPI och bränsleprisutvecklingen. För 2023 innebär det ungefär en fördubbling mot hur taket blev 2022. Justeringen av takpriserna är en möjlighet för operatören att kompensera för bränsleprisökningar och allmän prisutveckling.

Pågående arbete

Trafikverkets uppdrag om den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland

I juli 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland.

Dessutom ska ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi analyseras. I uppdraget ingår bl.a. att

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

Den 15 september 2021 redovisade Trafikverket sitt uppdrag. Trafikverket föreslår att en modell med statligt ägda fartyg och upphandlad drift tillämpas för trafiken i framtiden eftersom den bedöms ge bättre konkurrensförutsättningar och lägre kostnader för staten. Trafikverket påpekar att om modellen införs behöver staten hantera fartygen i ett eget rederi. Eftersom Sjöfartsverket redan i dag har en stor rederiverksamhet och hanterar ett flertal fartygstyper anser Trafikverket att Sjöfartsverket har bättre förutsättningar än Trafikverket att utföra en sådan uppgift. Sjöfartsverket skulle i så fall ansvara för att designa, bygga och förvalta fartygen. Trafikverket bedömer dock att det inte är möjligt för staten att etablera ett rederi och anskaffa fartyg redan till nästa trafikperiod från 2027. Nästa upphandling genomförs därför likt tidigare som en sammanhållen upphandling av fartyg och drift. Det kan därför bli aktuellt med statligt ägda fartyg först i den upphandlingen efter den.

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

Trafikverkets redovisning har remissbehandlats fram till den 10 januari 2022. Därefter har beredning inletts inom Regeringskansliet.

Upphandling av färjetrafiken för nästa trafikperiod

Det nya avtalet kommer att omfatta åtta år med två års option och kommer att utformas som en tjänstekoncession i likhet med det nuvarande avtalet. Trafikverket utvärderar för närvarande det nuvarande avtalet för att se vad som fungerar bra och vad som möjligtvis kan förändras.

I mars 2022 genomförde Trafikverket en förhandsannonsering inför den kommande upphandlingen. Därefter inleddes arbetet med konsultationer och faktainsamling samt utarbetande av kravdokument. Detta arbete beräknas vara avslutat under första kvartalet 2023 då själva upphandlingsfasen påbörjas. När

väl anbudstiden har gått ut görs en utvärdering inför det avtal som bedöms kunna tecknas våren 2024.

Skriftliga frågor och interpellationer

Med anledning av en interpellationsdebatt (ip. 2022/23:70) den 9 december 2022 om aviserade prishöjningar inom Gotlandstrafiken underströk statsrådet Andreas Carlson att linjetrafiken till Gotland ska tillgodose tillgängligheten för befolkningen på Gotland och att den också är en förutsättning för att det gotländska näringslivet ska kunna fortsätta utvecklas. Linjetrafiken utgör också en länk i totalförsvarets verksamhet. Statsrådet förutsatte att Trafikverket i den kommande upphandlingen av linjetrafiken till Gotland säkerställer att villkoren i avtalet får den kvalitet och den turtäthet som krävs för att upprätthålla tillgängligheten på en tillfredsställande nivå. I sammanhanget framhöll statsrådet att det är Trafikverket som äger avtalet och att det därför också är viktigt att regionen har en dialog med just Trafikverket.

Mot bakgrund av det svåra läge som landet befinner sig i påminde statsrådet om att hushållens och företagens ekonomi pressas hårt av bl.a. höga priser på drivmedel. Regeringen har därför i höständringsbudgeten för 2022 föreslagit att 200 miljoner kronor ska avsättas för att kompensera Destination Gotland för de ökade bränslepriserna i enlighet med de avtal som har tecknats mellan Trafikverket och bolaget. Även i budgetpropositionen för 2023 har preliminärt 50 miljoner kronor avsatts för samma ändamål.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har behandlat frågor om Gotlandstrafiken flera gånger tidigare, senast i betänkande 2021/22:TU5. Utskottet påminde i sammanhanget om vikten av att skapa förutsättningar för människor att leva och utvecklas på Gotland. Vidare lyfte utskottet fram näringslivets behov av godstransporter och att samhällsviktiga funktioner måste säkerställas. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och riksdagen beslutade i linje med utskottets betänkande.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka betydelsen av en väl fungerande färjetrafik till Gotland som tillgodoser både invånarnas och näringslivets transportbehov och som främjar regional utveckling. I sammanhanget ska även totalförsvarets behov beaktas mot bakgrund av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge internationellt.

Utskottet påminner om att det saknas kommersiell bärkraft för trafik i den omfattning som krävs för att Region Gotland ska anses kunna leva och utvecklas. Trafikverket har därför regeringens uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Utskottet vill vidare peka på det

uppdrag som regeringen gav Trafikverket i juli 2020 att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland samt ett alternativ där staten driver Gotlandstrafiken i egen regi. Utskottet anser inte att det finns anledning att föregripa regeringens beredning av Trafikverkets förslag eller Trafikverkets pågående arbete med att upphandla färjetrafik för den kommande avtalsperioden. Utskottet förutsätter att det arbete som bedrivs i frågan kommer att tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas och näringslivets behov av resor och transporter. Motionerna 2022/23:158 (S), 2022/23:1413 (M) och 2022/23:1743 (S) avstyrks därmed.

Reservationer

1. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (S)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Adrian Magnusson (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:2023 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10 och avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 10 och 11 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 10 och 11.

Ställningstagande

Vi anser att en väl fungerande kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor på fritiden, och för att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad kapacitet och bättre kvalitet. Det ska enligt vår uppfattning vara tryggt och komfortabelt att resa kollektivt. På så vis kan vi utvidga arbetsmarknadsregionerna och därmed öka förutsättningarna för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är därtill klimatsmart och avgörande för att vi ska klara klimatomställningen. Vi vill även framhålla att kollektivtrafik ska finnas också på obekväma arbetstider; det får inte bara vara vinstintresset som ska styra när kollektivtrafiken är tillgänglig.

Vidare anser vi att kollektivtrafiken ska vara avgiftsfri för unga på sommaren, eftersom många barn och unga är beroende av kollektivtrafiken under sommaren. Det är också positivt för samhället att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av barn och ungas resvanor. Att unga reser kollektivt är bra för klimatet och för individens frigörelse.

2. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 10 och 11 samt avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 10 och 11,

2022/23:2023 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10.

Ställningstagande

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

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

3. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 10 och 11 samt avslår motionerna

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 10 och 11,

2022/23:2023 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S) och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10.

Ställningstagande

Jag anser att andelen resor med kollektivtrafik behöver öka. Detta är viktigt för att minska klimatutsläppen men också för att minska trängseln på våra vägar. I dag tar många människor bilen trots att de gärna hade rest med bussen, pendeltåget eller spårvagnen om möjligheten hade funnits. Jag anser därför att kollektivtrafikens förutsättningar samt förutsättningarna för att resa med kollektivtrafiken behöver förbättras. Jag är medveten om att kollektivtrafik är en fråga för regionala och kommunala överväganden, men för att stödja och uppmuntra kommuner och regioner att öka kollektivtrafiken anser jag också att det bör införas en kollektivtrafikbonus.

Vidare anser jag att regeringen bör se över gällande lagstiftning om kollektivtrafik i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar.

4. En ökad andel kollektivtrafik, punkt 1 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 10 och

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 10 och

avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5, 10 och 11,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11 och

2022/23:2023 av Sofia Skönnbrink m.fl. (S).

Ställningstagande

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik utgör enligt min uppfattning en grundförutsättning för att klara både arbets- och fritidsresor. För att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer måste hela kollektivtrafiken få både ökad

kapacitet och bättre kvalitet. Därför anser jag att det behövs kraftfulla åtgärder för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att få tillbaka resenärerna och förtroendet för kollektivtrafiken.

Jag anser också att det ska vara tryggt och bekvämt att resa kollektivt. Detta bidrar till utvidgade arbetsmarknadsregioner och bättre förutsättningar för jobb och tillväxt. Kollektivtrafiken är även klimatsmart och avgörande för att vi ska klara klimatomställningen. Jag anser därför att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska uppnås.

5. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 2 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17 och

avslår motionerna

2022/23:389 av Jessica Rodén (S),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9 och

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

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

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

6. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9 och
avslår motionerna

2022/23:389 av Jessica Rodén (S),

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24,

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17 och

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 3.

Ställningstagande

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

7. Kollektivtrafik i hela landet, punkt 2 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 3 och
avslår motionerna

2022/23:389 av Jessica Rodén (S),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 9,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 24 och

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 17.

Ställningstagande

Om Arlanda ska utvecklas till ett centrum för fossilfritt flyg i Europa behöver infrastrukturen kring flygplatsen kraftigt förbättras. Trots en utmärkt järnvägsförbindelse är det ytterst få som väljer tåget till Arlanda. I dag är det endast 19 procent av resenärerna som väljer Arlanda Express och ytterligare 10 procent reser med pendeltåg eller övriga tåg. I en internationell jämförelse sticker Arlanda ut när det gäller det omfattande bilresandet till och från flygplatsen. Det vanligaste färdmedlet till och från Arlanda är bilen, antingen egen eller taxi. Vid sidan av flyget är även resorna till och från våra flygplatser en betydande källa till utsläpp, buller och trängsel. Därför anser jag att det bör vara ett överordnat mål att få så många människor som möjligt att resa kollektivt till våra flygplatser. Stationsavgiften på Arlanda försvårar att ta sig till flygplatsen på ett klimatvänligt sätt. Jag anser att en åtgärd som snabbt skulle ge effekt och öka andelen tågresenärer är att ta bort stationsavgiften och det behövs enligt min mening statligt agerande för att lösa detta.

8. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (S, MP)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Daniel Helldén (MP), Adrian Magnusson (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11 och avslår motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi anser att en väl utbyggd kollektivtrafik är viktigt för jämställdheten, eftersom fler kvinnor reser kollektivt än män. Vi anser likaså att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med olika former av funktionsvariation för att göra resandet enklare för dessa grupper och därmed främja delaktighet i samhället. Även om utvecklingen på detta område har kommit långt i Sverige, så anser vi att det fortfarande återstår mycket att göra.

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

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och

avslår motion

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 11.

Ställningstagande

Först och främst vill jag understryka vikten av att vårt transportsystem är likvärdigt i förhållande till kvinnors och mäns olika behov. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar.

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

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

10. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C) yrkande 5.1.

Ställningstagande

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

Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör verka för ett ökat nordiskt samarbete när det gäller kollektivtrafik och gemensamma biljettsystem.

11. Biljettsystem, punkt 5 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60 samt
avslår motionerna
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8 och
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 14 och 15.

Ställningstagande

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

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

12. Biljettsystem, punkt 5 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 14 och 15,

bifaller delvis motion

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 6 och

avslår motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 7 och 8 samt

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60.

Ställningstagande

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

Jag vill i sammanhanget hänvisa till den klimatsatsning som gjorts i Österrike som kombinerar ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken med reducerade biljettpriser för att göra det enklare, billigare och bekvämare att

resa kollektivt. Jag anser att ett liknande system bör införas i Sverige. När ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken introduceras är det också lämpligt, menar jag, att kombinera det med ett klimatsubventionerat resande. Jag anser därför att regeringen bör utreda införandet av en klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken.

13. Biljettsystem, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8,
bifaller delvis motion
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14 och
avslår motionerna
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60 samt
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 15.

Ställningstagande

I detta sammanhang vill jag betona vikten av att snabbt och enkelt kunna boka och köpa biljetter med kollektivtrafiken. Det är nödvändigt för att få fler att välja att resa med kollektivtrafiken. Jag vill också påminna om den utredning som Centerpartiet var med och initierade, Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25). Mot den bakgrunden anser jag att det bör vidtas ett antal åtgärder, bl.a. införas en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster samt tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter liksom en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

14. Biljettsystem, punkt 5 (MP)

av Daniel Helldén (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8 och
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 14 och 15,
bifaller delvis motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 59 och
avslår motion
2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 60.

Ställningstagande

Jag vill betona betydelsen av att det både ska gå snabbt och vara enkelt att boka och köpa biljetter med kollektivtrafiken. Det är nödvändigt för att få fler att välja kollektivtrafiken. Det finns enligt min uppfattning ett antal åtgärder man bör vidta för att möjliggöra ett mer klimatsmart resande med kollektivtrafiken, t.ex. en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster samt tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter liksom en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik. Regeringen bör därför skyndsamt återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik.

15. Vissa bemanningsfrågor, punkt 6 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V) yrkande 17 och
avslår motion

2022/23:285 av Mirja Räihä (S).

Ställningstagande

Jag vill framhålla att fackförbundet Seko under en längre tid har slagit larm om försämrad arbetsmiljö inom spårtrafiken. I en rapport från 2019 visar Seko att arbetsmiljöproblem som underbemanning, hot, våld och sexuella trakasserier är mycket vanliga och att ombordpersonalen är en särskilt utsatt grupp. Sekos rapport pekar ut ensamarbetet som en viktig faktor i problematiken. Ensamarbete gör personalen mer utsatt för hot, våld och trakasserier och låg personaltäthet utgör även en risk för trafiksäkerheten. Rapporten lyfter upphandlingarna som genomförs med det lägsta priset som det främsta urvalskriteriet som en grundorsak till den låga bemanningen. Jag vill påminna om att det tyvärr saknas lagstiftning om lägsta bemanning inom

spårtrafiken och att operatörer som slimmar organisationen till den lägsta möjliga nivån gynnas ekonomiskt. Den ekonomiska pressen har även lett till fall där låg bemanning eller användning av ombordpersonal utan säkerhetsutbildning har riskerat trafiksäkerheten. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör återkomma med förslag på lagstiftning om bemanningskrav och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik.

16. Färdtjänst, punkt 7 (SD)

av Thomas Morell (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:1143 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6 och

2022/23:1374 av Anna Wallentheim (S),

bifaller delvis motion

2022/23:1224 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkande 7 och

avslår motionerna

2022/23:92 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2022/23:882 av Christofer Bergenblock m.fl. (C) yrkande 25,

2022/23:1224 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkande 6,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2022/23:1323 av Staffan Eklöf (SD) och

2022/23:1517 av Larry Söder (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

En fungerande färdtjänst innebär att personer med funktionsnedsättning kan leva ett rörligare och rikare liv. Enligt vår uppfattning ska färdtjänst vara en flexibel samhällsservice och personer med funktionsnedsättning ska kunna arbeta, vara föräldrar och ha en meningsfull fritid. Vi anser därför att regeringen behöver se till att det görs en översyn av bl.a. färdtjänstlagen men också av andra relevanta lagar som försvårar utövande av parasport. Nuvarande regelverk och bristen på synkronisering utgör hinder för att utöva parasport bl.a. genom att personer som behöver specialrullstol till sitt idrottsutövande inte kan ha med sig den på sin resa med färdtjänst eller ta sig till sina träningar eftersom vissa personer har ett bestämt maximalt antal färdtjänstresor. De här reglerna måste förändras.

17. Färdtjänst, punkt 7 (V)

av Linda W Snecker (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:1224 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 6 och 7 samt

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

bifaller delvis motionerna

2022/23:1143 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6 och

2022/23:1374 av Anna Wallentheim (S) samt

avslår motionerna

2022/23:92 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2022/23:882 av Christofer Bergenblock m.fl. (C) yrkande 25,

2022/23:1323 av Staffan Eklöf (SD) och

2022/23:1517 av Larry Söder (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag anser att det finns ett stort och brådskande behov av att stärka samordningen och kvaliteten för både resenärer och utförare när det gäller färdtjänst och riksfärdtjänst. När färdtjänstlagen trädde i kraft 1998 blev bedömningen av vem som har rätt till färdtjänst betydligt striktare. Tyvärr kan jag konstatera att det resulterade i att endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst också fick rätt till det. Jag vill understryka att detta går tväremot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter.

Enligt Trafikanalys har antalet färdtjänstillstånd minskat med 25 procent sedan lagen trädde i kraft och de som trots allt beviljas färdtjänst råkar inte sällan ut för olika begränsningar. Det kan t.ex. handla om när man kan resa, krav på förbokning eller möjlighet att ta med sig ledsagare. Dessutom är färdtjänsten i många regioner oproportionerligt dyr, vilket ytterligare utesluter stora grupper från att kunna resa. Målet att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning uppnås inte i dag. Det måste vara styrande på många områden, inte minst när det gäller regelverk och prissättning för färdtjänst. Jag anser därför att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning om särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till färdtjänst och hur den kan förbättras i fråga om hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet.

En annan fråga som jag vill lyfta fram här är problemet med skrymmande idrottsutrustning som inte alltid tillåts i färdtjänsten och riksfärdtjänsten eftersom möjligheten att ta med hjälpmedel på resan inte är lagreglerad. Det blir upp till den lokala nämnden eller styrelsen att sätta upp regelverket. Rätten att ta med hjälpmedel gäller i dag bara för det som behövs för själva resan. Denna osäkerhet gör att tröskeln till att börja med idrott och motionera blir högre. Att delta i träningsläger, tävlingar och andra större arrangemang är viktigt för att kunna utvecklas i sin idrott. Med en osäker tillgång till färdtjänst händer det att längre resor inte beviljas eftersom dessa inte alltid bedöms som nödvändiga. Att kunna delta i idrottslivet är grundläggande och jag anser att det är viktigt att alla idrottsutövare ska kunna delta fullt ut och att det inte får falla på enskilda handläggares bedömning. Den som är beviljad färdtjänst bör därför även ha rätt till riksresor för tävlingar, läger och träningar. Regeringen bör också säkerställa att färdtjänsten inte får neka medtagande av idrottsutrustning.

18. Färdtjänst, punkt 7 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:882 av Christofer Bergenblock m.fl. (C) yrkande 25,
bifaller delvis motion

2022/23:1323 av Staffan Eklöf (SD) och
avslår motionerna

2022/23:92 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2022/23:1143 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 6,

2022/23:1224 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V) yrkandena 6 och 7,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2022/23:1374 av Anna Wallentheim (S) och

2022/23:1517 av Larry Söder (KD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag vill understryka att många människor med funktionsnedsättning kan resa med den ordinarie kollektivtrafiken och att det under senare år har vidtagits åtgärder för att göra bussar och tåg mer tillgängliga. För många fungerar detta bra även om arbetet behöver fortsätta och stärkas i hela landet. För personer som inte kan använda sig av kollektivtrafiken finns däremot färdtjänst, vilket regleras i färdtjänstlagen. Jag tvingas dock konstatera att denna lag tolkas

väldigt olika beroende på var i landet man bor. Det har utvecklats en praxis som gör tillämpningen väldigt restriktiv för många och jag vill därför att färdtjänstens kompensatoriska uppdrag ska förtydligas.

Jag anser att det är angeläget att färdtjänstlagen ändras så att personer med funktionsnedsättning, som inte kan utnyttja allmänna kommunikationer, kan resa på ett tryggt sätt från dörr till dörr.

19. Gotlandstrafiken, punkt 8 (S, V)

av Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Adrian Magnusson (S) och Inga-Lill Sjöblom (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1743 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och avslår motionerna

2022/23:158 av Hanna Westerén (S) och

2022/23:1413 av Jesper Skalberg Karlsson (M).

Ställningstagande

Snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland är avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten. Det nuvarande trafiksystemet har bidragit till en kraftig ökning av antalet passagerare och transporterat gods – något som ger högst gynnsamma effekter både för näringslivet i allmänhet och för besöksnäringen i synnerhet.

Vi anser att resandet med färja till och från Gotland måste ges trafikmässiga förutsättningar att hålla en god nivå över hela året. Den s.k. bastrafiken ska ge möjlighet för personer och företag att leva och verka på Gotland året runt. Snabba överfartstider, god turtäthet och flexibla förutsättningar för både godstrafik och passagerartrafik måste således finnas under hela året för att Gotlands huvudtrafikled ska vara konkurrenskraftig.

Under sommarmånaderna och storhelger, när antalet resenärer ökar kraftigt, måste trafiksystemet vara anpassningsbart för att kunna ge den för Gotland viktiga besöksnäringen möjligheter att växa och utvecklas.

Mot denna bakgrund är det enligt vår uppfattning också av yttersta vikt att regeringen i fortsättningen behandlar färjetrafiken till och från Gotland som en del av den nationella infrastrukturen, då färjetrafiken inte kan betraktas som ett komplement till andra färdmedel utan snarare som en oundgänglig huvudtrafikled mellan Gotland och fastlandet. Således är det ytterst angeläget att färjetrafiken ges långsiktiga villkor. Sammanfattningsvis anser vi att

Gotlandstrafiken ska betraktas som en del av det nationella trafiksystemet, och staten bör därför tydliggöra sitt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:84 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag för lagstiftning om bemanningskrav och förbud mot ensamarbete i spårbunden trafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:92 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att införa ett språkkörkort för förare i färdtjänst och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:158 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av Gotlandstillägget i akt och mening att åstadkomma sund konkurrens på transportområdet och stärka försörjningsberedskapen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:285 av Mirja Räihä (S):

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

2022/23:389 av Jessica Rodén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell strategi för att säkerställa utbyggd kollektivtrafik för hela landet, som gör att Sverige håller ihop, landsbygd såväl som stad och regioner, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

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

2022/23:882 av Christofer Bergenblock m.fl. (C):

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur färdtjänstlagen kan ändras så att personer med funktionsnedsättning som inte kan utnyttja allmänna kommunikationer kan resa på ett tryggt sätt från dörr till dörr, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendelparkeringar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1015 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

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

2022/23:1016 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

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

2022/23:1120 av Catarina Deremar m.fl. (C):

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

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

2022/23:1143 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):

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

2022/23:1224 av Vasiliki Tsouplaki m.fl. (V):

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

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:1323 av Staffan Eklöf (SD):

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

2022/23:1374 av Anna Wallentheim (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av lagen om färdtjänst i syfte att förbättra möjligheten för alla med behov att delta i fritidsaktiviteter och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1413 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidmakthålla nuvarande standard i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1517 av Larry Söder (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att synskadade ska omfattas av rätten till tillstånd för färdtjänst och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna till en modernisering av färdtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1743 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

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

2022/23:2023 av Sofia Skönbrink m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna att göra kollektivtrafiken avgiftsfri för gymnasieungdomar och studerande under sommarmånaderna och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2028 av Mattias Vepsä m.fl. (S):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att avveckla stationsavgiften på Arlanda och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2140 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en väl fungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer och tillkännager detta för regeringen.