

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU13

Kollektivtrafik

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om olika kollektivtrafikfrågor, bl.a. om biljett- och betalsystem, färdtjänst och ökad kollektivtrafik. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda eller pågående utredningar och översyner. I betänkandet framhåller utskottet bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet framför vidare att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar.

I betänkandet finns 14 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och ett särskilt yttrande (C, L).

Behandlade förslag

Ett trettiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18 och 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Bakgrund	5
Utskottets överväganden.....	10
Ökad kollektivtrafik	10
Biljett- och betalsystem	14
Färdtjänst.....	16
Regionala kollektivtrafikmyndigheter	19
Kombinerad mobilitet.....	23
Åtgärder mot plankning.....	25
Kollektivtrafik på vatten.....	26
Gotlandstrafiken	28
Reservationer	31
1. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (SD).....	31
2. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (C)	32
3. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (KD)	33
4. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (L).....	34
5. Biljett- och betalsystem, punkt 2 (M).....	34
6. Biljett- och betalsystem, punkt 2 (SD).....	35
7. Biljett- och betalsystem, punkt 2 (V).....	36
8. Färdtjänst, punkt 3 (SD)	37
9. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, punkt 4 (M).....	38
10. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, punkt 4 (V).....	39
11. Kombinerad mobilitet, punkt 5 (M).....	40
12. Åtgärder mot plankning, punkt 6 (M, KD).....	40
13. Kollektivtrafik på vatten, punkt 7 (SD, KD).....	41
14. Gotlandstrafiken, punkt 8 (C).....	42
Särskilt yttrande	44
Biljett- och betalsystem, punkt 2 (C, L)	44
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	45
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18	45
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19	45

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ökad kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:607 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8,

2018/19:1801 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 14 i denna del,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8,

2018/19:2914 av Larry Söder m.fl. (KD) yrkande 23 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 28.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (KD)

Reservation 4 (L)

2. Biljett- och betalsystem

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:806 av Boriana Åberg (M),

2018/19:1524 av David Josefsson (M),

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 3,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 i denna del,

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 4,

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 55.

Reservation 5 (M)

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (V)

3. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:107 av Staffan Eklöf (SD),

2018/19:2176 av Saila Quicklund (M) och

2018/19:2211 av Magnus Manhammar (S).

Reservation 8 (SD)

4. Regionala kollektivtrafikmyndigheter

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12,

2018/19:2239 av Kadir Kasirga (S) och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16.

Reservation 9 (M)

Reservation 10 (V)

5. **Kombinerad mobilitet**

Riksdagen avslår motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17.

Reservation 11 (M)

6. **Åtgärder mot plankning**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 14 och 15.

Reservation 12 (M, KD)

7. **Kollektivtrafik på vatten**

Riksdagen avslår motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45.

Reservation 13 (SD, KD)

8. **Gotlandstrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1082 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S),

2017/18:2181 av Hanna Westerén (S),

2018/19:2124 av Hanna Westerén (S),

2018/19:2186 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) och

2018/19:2389 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C).

Reservation 14 (C)

Stockholm den 7 maj 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet 33 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18 och 2018/19.

I samband med beredningen av detta ärende träffade utskottet Samtrafiken och Resenärsforum den 23 april 2019.

Utskottet kommer att behandla frågor om järnvägspolitik senare under våren 2019.

Bakgrund

Transportpolitiska mål

Riksdagen godkände våren 2009 regeringens förslag om transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Enligt propositionen ska förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras och transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Agenda 2030

Av Agenda 2030 delmål 11.2 framgår att tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla ska tillhandahållas senast 2030. En förbättrad trafiksäkerhet ska uppnås, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre personer.

Lagen om kollektivtrafik

Riksdagen antog lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i juni 2010 (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379). Lagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den nya kollektivtrafiklagen innebar en modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen och en anpassning till EU:s regelverk på området. Med den nya lagen kan kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs. Redan tidigare hade riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg fr.o.m. den 1 oktober 2010. Med den nya lagen avskaffades även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och

regional kollektivtrafik. Vidare har trafikhuvudmannen i respektive län ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet definierades till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik. Kollektivtrafiklagen innebär alltså att det blivit lättare för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser då länsgränsrestriktionen avskaffas. Trafikförsörjningsplanen ersattes av ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet medför en skyldighet att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bl.a. framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen, såsom miljöskyddande åtgärder och anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning, vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning (förordning (EG) nr 1370/2007) är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg. Medlemsstaterna får själva välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten. EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse, som bl.a. är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet för detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas. I kollektivtrafikförordningen definieras allmän trafikplikt som ”de krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”. För att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms anges i förordningen att när en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. I ett avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden

som avses. Avtalet ska vidare i förväg och på ett objektivt sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik ska det vidare fastställas hur kostnaderna och intäkterna ska fördelas, löptiden för avtalet osv. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Är det fråga om ett tjänste-kontrakt ska tilldelning ske enligt försörjningsdirektivet. Om avtalet i stället utgörs av en tjänstekoncession eller järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik ska tilldelning ske enligt kollektivtrafikförordningen.

Lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Den 1 april 2016 trädde den nya lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter i kraft. Lagen omfattar regionala resor med tåg, spårväg, tunnelbana och buss, och gäller för linjer som har en sträckning på under 150 kilometer. Även resor med personbil i linjetrafik, som normalt tillhandahålls av taxiföretag, omfattas. Bestämmelserna i lagen gäller lika oavsett vilket av trafikslagen som används. Resor med anropsstyrd trafik, som färdtjänstresor och förbeställda sjukresor samt resor med museifordon, omfattas dock inte av den nya lagen. EU:s tåg- och busspassagerarförordningar gäller fortsättningsvis för resor som är 150 kilometer eller längre och för linjer som startar utanför Sverige.

Lagen ersatte de allmänna resevillkor som tillämpades tidigare, bl.a. de frivilliga resegarantierna och lagen om rätt till reseinformation från 2006. Vidare innehåller lagen bestämmelser om att en transportör ska vara skyldig att tillhandahålla reseinformation om bl.a. de trafiktjänster som en transportör erbjuder, om störningar i trafiken och om tillgängligheten till fordon, stationer och hållplatser.

I lagen finns bestämmelser om resenärers rätt till ersättning vid förseningar som är längre än 20 minuter. En resenär ska ha rätt till ersättning för skäliga kostnader för annan transport, inklusive transport med eget fordon, för att nå resans slutdestination. Den högsta ersättningen vid förseningar är 1/40 av prisbasbeloppet. Om en resenär inte begär ersättning för en kostnad för annan transport ska resenären i stället ha rätt till prisavdrag, om resan faktiskt blir försenad till slutdestinationen. Dessutom ger lagen en resenär som har köpt en biljett som gäller för en viss tidsperiod rätten att få pengarna tillbaka om transportörens trafikutbud ändras efter köpet och ändringen är av väsentlig betydelse för resenären. En transportörs ansvar gäller vid förseningar oberoende av om transportören har orsakat förseningen eller inte eller om förseningen beror på s.k. force majeure.

Några uppgifter om kollektivtrafiken

Trafikanalys har i uppdrag att ta fram statistik om kollektivtrafik. Av myndighetens statistik om regional linjetrafik för 2017 framgår bl.a. följande. Under 2017 uppgick kollektivtrafikresandet med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1,6 miljarder påstigningar.

Av Trafikanalys statistik om regional linjetrafik 2017 framgår att buss är det mest använda färdmedlet inom den subventionerade linjetrafiken. Under 2017 gjordes 812 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 53 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna var på tunnelbana, 13 procent på tåg, 11 procent på spårväg och 1 procent med fartyg. Trafikanalys anger vidare att antalet påstigningar per invånare på riksnivå har varit oförändrat jämfört med föregående år. 2016 gjordes i genomsnitt 156 påstigningar per person och det var alltså lika många för 2017. Det var i storstadsregionerna som påstigningarna var som mest frekventa räknat per invånare. I Stockholms län uppgick antalet påstigningar till 361 per person, i Västra Götaland 187 och i Skåne 124. Minst antal påstigningar på kollektiva färdmedel hade Gotland där endast 15 påstigningar gjordes per person.

Under 2017 finansierade intäkterna från den egna verksamheten knappt hälften av kollektivtrafiken, och i övrigt finansierades den av landstingen, kommunerna och staten genom Trafikverket. Sedan 2007 har fördelningen sett ungefär likadan ut, där ca 50 procent av intäkterna kommer från verksamheten.

Den s.k. kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Av årsrapporten från 2018 framgår bl.a. att varannan svensk reser regelbundet med kollektivtrafiken och att nio av tio reser regelbundet med bil. Kvinnor reser oftare med kollektivtrafik än vad män gör. En något högre andel kunder är nöjda med sin senaste resa med kollektivtrafikbolaget jämfört med tidigare, andelen har ökat från 76 procent för 2017 till 79 procent för 2018. Andelen nöjda ökar med stigande ålder och är allra högst bland personer i åldern 65–85 år.

Trafikutskottets uppföljningar

Trafikutskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en uppföljning av resultaten av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5) visar att det fortfarande finns många hinder som försvårar resandet. Det görs olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar inte samordnat och det finns mycket kvar att göra. Det behövs tydligare styrsignaler för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås. Det är viktigt att prioritera resurser för tillgänglighetsarbetet och att aktörerna kan redovisa hur stora resurser som satsas på detta. I uppföljningen konstateras också att det är viktigt att regeringen även i fortsättningen redovisar och bedömer resultaten av de statliga tillgänglighetsinsatserna till riksdagen.

Den 19 november 2015 beslutade trafikutskottet att genomföra en uppföljning av kollektivtrafiklagen. Syftet med uppföljningen var att ge trafikutskottet ett kunskapsunderlag för beredningen av frågor som rör lokal

och regional kollektivtrafik och särskilt lagen om kollektivtrafik. Arbetet har inriktats på att från ett centralt perspektiv ge en bred bild av kollektivtrafiklagens effekter på olika områden och konsekvenserna för resenärer, företag och myndigheter (2015/16:RFR14). Uppföljningen var också tänkt att tjäna som en utgångspunkt för mer fördjupade studier i något delområde av kollektivtrafiken. Huvudinriktningen för uppföljningen var att ur ett brukarperspektiv undersöka vilka effekter införandet av kollektivtrafiklagen har fått för resenärerna. Utifrån huvudinriktningen behandlades följande aspekter:

- samordningen mellan olika kollektivtrafikföretag
- samordningen mellan regional och interregional kollektivtrafik
- ansvarsförhållanden
- bytespunkter, stationer och hållplatser
- säkerhet och service
- biljett- och betalsystem
- kostnadsutvecklingen för kollektivtrafikresor.

Utskottets överväganden

Ökad kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

Lotta Finstorp (M) föreslår i motion 2018/19:607 att regeringen tillsätter en utredning för att utforma en kundvalsmodell först och främst i form av en pilotstudie i ett eller flera län. Utredningen bör även utvärdera konsekvenserna av att införa en sådan. Motionären framhåller att utredningen och tillhörande pilotstudie bör göras i nära samverkan med företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, och ett statsbidrag för pilotstudien bör undersökas.

I kommittémotion 2018/19:1121 yrkande 8 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att planera för fler säkra pendelparkeringar. Motionärerna pekar bl.a. på att många vill bo i närheten av de större städerna, där det finns bättre möjligheter till arbete, vilket ökar behovet av arbetspendling. I motionen anförs att bilen kan vara nödvändig för många för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel.

Pia Nilsson (S) framhåller i motion 2018/19:1801 att vår största framtidsutmaning är hoten mot vår miljö och vårt klimat. Motionären pekar vidare på att transporter av såväl personer som gods leder till stora utsläpp av växthusgaser. Motionären påminner om att regeringen har betonat vikten av att staten aktivt ska bidra till att förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Motionären framhåller att det är angeläget att konsumentpolitiken också speglar detta och att resenärerna ges möjligheter att formulera sina behov av en god kollektivtrafik för alla i hela landet. Motionären vill därför att möjligheterna att stärka resenärernas möjlighet att påverka ett ökat kollektivtrafikresande ses över.

I partimotion 2018/19:2059 yrkande 4 av Jan Björklund m.fl. (L) framhålls att en väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Motionärerna pekar på att buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. Motionärerna anser därför att kollektivtrafiken ska byggas ut på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

Anders Åkesson m.fl. (C) lyfter i kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 13 fram betydelsen av att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller att kollektivtrafik nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Motionärerna anför vidare i motion 2018/19:2901 yrkande 14 i denna del att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor som sker med kollektivtrafik måste förbättras. Motionärerna framhåller att vi behöver öka kollektivtrafiken för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 61 att en tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och för att öka möjligheterna till arbetspendling. Motionärerna anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar, men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden. Motionärerna lyfter särskilt fram vikten av investeringar i kollektivtrafik på landsbygden.

I kommittémotion 2018/19:2735 yrkande 8 av Camilla Brodin m.fl. (KD) berörs resurserna för kollektiv- och närtrafik på landsbygden. Motionärerna anför att goda kommunikationer är en förutsättning för att vårt avlångs land ska ha en tillväxt som leder till välstånd och sysselsättning. Motionärerna framhåller att det ställs ökade krav på rörlighet mellan stad och landsbygd. Motionären pekar även på att effektiva kommunikationer och transporter är viktiga för att företag ska kunna etablera sig på mindre orter runtom i landet. Det är också avgörande med förbättrade möjligheter till arbetspendling med både bil och kollektivtrafik.

Även Larry Söder m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2914 yrkande 23 vikten av ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden. Motionärerna framhåller bl.a. att fungerande kollektivtrafik bidrar till en livskraftigare landsbygd.

I kommittémotion 2018/19:2968 yrkande 28 menar Patrik Jönsson m.fl. (SD) att Trafikverket bör ha en positiv grundsyn på olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer. Motionärerna framhåller att en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel är att man har nära till en station. I motionen anförts därför att i de fall mindre orter med bra underlag för tågresande efterfrågar att en station byggs bör detta utredas i samråd mellan kommunen, landstinget och Trafikverket.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet har vidare anförts att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Utskottet är fortfarande av den uppfattningen. Utskottet vill även påminna om att syftet med reformen på kollektivtrafikmarknaden bl.a. har varit att skapa förutsättningar för att sätta resenärens behov i centrum. Reformen bidrar även till ökade möjligheter till samordning och på så sätt förbättringar för resenären.

När det gäller åtgärder för att öka resandet med kollektivtrafik vill utskottet även lyfta fram att det framgår av regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige att andelen transporter med låga utsläpp av växthusgaser behöver öka för att klara det högt ställda klimatmålet för transportsektorn till 2030. Regeringen har därför fastställt ett etappmål inom miljömålssystemet med följande lydelse: andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. I skrivelsen framhåller regeringen att de stora ökningarna av kollektivtrafik främst bör kunna ske i de områden av landet som har goda förutsättningar vad gäller tillgänglighet, befolkningsunderlag och resmönster. Regeringen anger vidare att förutsättningarna för att använda kollektivtrafik i landsbygd behöver förbättras. I den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) framhåller regeringen att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Regeringen anför att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning, att det ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och att förutsättningarna för barn att använda transportsystemet behöver förbättras. I infrastrukturpropositionen pekar regeringen vidare på att väl fungerande transporter bidrar till en fungerande arbetspendling och därmed till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Dessutom förbättras regioners förutsättningar för tillväxt och tillgängligheten ökar för inkommande besökare, vilket bidrar till att turismen kan utvecklas. God infrastruktur är en viktig del i regeringens politik för ett Sverige som håller ihop. I betänkande 2016/17:TU4 framhöll utskottet bl.a. att transporter knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi och förbättrade möjligheter till pendling. I skrivelsen med anledning av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 (skr. 2017/18:278) framhåller regeringen att regeringens satsningar i planen innebär bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet. Utskottet välkomnar regeringens uttalanden om vikten av bättre möjligheter till att välja kollektivtrafik.

När det gäller motionsförslagen om kollektivtrafiken på landsbygden vill utskottet särskilt framhålla att för att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden har regeringen tidigare genomfört satsningar på kollektivtrafik i landsbygd som uppgår till 848 miljoner kronor under perioden 2016–2019. I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen, för att ytterligare främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd, en utökning och förlängning av den satsning på kollektivtrafik i landsbygd som aviserades i budgetpropositionen för 2016. Utökningen föreslogs uppgå till totalt 167 miljoner kronor under perioden

2018–2020. Utskottet välkomnar satsningen på kollektivtrafik i landsbygd. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att utskottets arbetsgrupp för forsknings- och framstegsfrågor har beslutat att göra en forskningsöversikt av mobilitet på landsbygd.

Med anledning av motionsförslagen om pendlarparkeringar och stationsutbyggnad vill utskottet särskilt peka på att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal. Förordningen ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029. Utskottet vill även peka på att regeringen i skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling anför att stadsplaneringen behöver inriktas mot hållbara samhällsstrukturer inklusive transportsystem som underlättar för människor att gå, cykla och resa kollektivt i stället för att åka bil. I skrivelsen framhålls att hållbar stadsplanering omfattar även strukturer för hållbar pendling och hållbara godstransporter ut och in i städerna. Utformningen av gaturummet behöver utgå från de gående, olika grupper av cyklister och kollektivtrafikresenärer så att framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för dessa trafikantgrupper förbättras. Regeringen anser att kommuner och landsting, inom ramen för det kommunala självstyret, har ett stort ansvar för att inom transport- och bostadssektorn bidra till en minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. I skrivelsen framhålls att stadsmiljöavtalen ger kommuner och landsting möjlighet att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och för cykeltrafik. Vidare anger regeringen att det är viktigt att bebyggelseutvecklingen planeras så att goda förutsättningar för hållbara transporter skapas. I sammanhanget vill utskottet även peka på att Sverigeförhandlingen under det första halvåret 2017 tecknade överenskommelser med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, den 28 juni 2018 (N2018/07821/TIF). Vidare vill utskottet lyfta fram att Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik i maj 2015 tog fram en vägledning för regionala trafikförsörjningsprogram. I handledningen Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken anges att avsikten är att trafikförsörjningsprogrammet ska fungera som underlag för fysisk planering och annan samhällsplanering i regionen.

Utskottet har behandlat frågan om jämställdhet i transportsektorn tidigare och framförde då att utskottet förutsätter att frågan kommer att ha fortsatt hög prioritet för regeringen och att utskottet kommer att följa utvecklingen noga.

Utskottet är fortfarande av den uppfattningen. Transportsystemet ska vara likvärdigt mot kvinnors respektive mäns olika behov. Utskottet vill också understryka att transporter är grundläggande för vår vardag och att jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis arbetspendling, utbildningspendling och förskolehämtning.

Mot ovanstående bakgrund avstyrker utskottet motionerna 2018/19:607 (M), 2018/19:1121 (SD) yrkande 8, 2018/19:1801 (S), 2018/19:2059 (L) yrkande 4, 2018/19:2427 (C) yrkandena 13 och 14 i denna del, 2018/19:2734 (KD) yrkande 61, 2018/19:2735 (KD) yrkande 8, 2018/19:2914 (KD) yrkande 23 och 2018/19:2968 (SD) yrkande 28.

Biljett- och betalsystem

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om biljett- och betalsystem. Utskottet hänvisar till pågående beredning.

Jämför reservation 5 (M), 6 (SD) och 7 (V) samt det särskilda yttrandet (C, L).

Motionerna

Boriana Åberg (M) framför i motion 2018/19:806 att man bör överväga att göra den marknadsledande biljettplattformen konkurrensneutral. Motionären framhåller att det för närvarande är i princip omöjligt att etablera ny lönsam persontågstrafik eftersom nya bolag inte får tillgång till den helt dominerande biljettplattformen. Motionären anser att en grundläggande förutsättning är att det råder konkurrens på lika villkor för de svenska järnvägstransportörerna.

I motion 2018/19:1524 av David Josefsson (M) framhålls att det för att nå ökad effektivitet är betydelsefullt med en konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplad till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken. Motionären anför bl.a. att regeringen bör överväga att samtliga operatörer ges tillgång till den dominerande försäljningsplatsen för biljetter.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) påtalar i partimotion 2018/19:1762 yrkande 11 att för att det ska vara attraktivt för människor att resa kollektivt måste det vara enkelt att få information om utbud och lätt att boka biljett. Motionärerna anser att det förhållandet att det finns olika operatörer på lokal, regional och nationell nivå inte får förhindra att det finns en nationellt samordnad och lättillgänglig betalning för biljetter, årskort osv. för både tåg, bussar och övrig kollektivtrafik. Motionärerna anser därför att det ska finnas ett nationellt enhetligt biljettsystem i form av ett nationellt kollektivtrafikkort som kan laddas på oavsett var i landet resenären vill resa kollektivt.

Lars Mejern Larsson m.fl. (S) pekar i motion 2018/19:1788 yrkande 3 på att Sveriges kollektivtrafik i dag är oerhört uppdelad mellan landstingen och regionerna när det gäller bl.a. biljetter och prissättningar. Motionärerna

framhåller att regeringen bör se över detta med tanke på att människor i allt större grad rör sig över gränserna. I motionen föreslås att ett alternativ kan vara att alla regioner använder sig av samma tekniska system så att busskortet fungerar överallt i landet.

I kommittémotion 2018/19:2427 yrkande 14 i denna del av Anders Åkesson m.fl. (C) anförs att kollektivtrafiken behöver öka för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på vägarna. Motionärerna anser att det ska vara betydligt lättare att resa kollektivt och föreslår därför att man ska kunna använda sitt kort med reskassa över hela landet.

Maria Ferm m.fl. (MP) anför i partimotion 2018/19:2732 yrkande 4 att ett nationellt enhetligt biljettsystem för all järnvägs- och kollektivtrafik ska utvecklas och införas i Sverige, med möjligheten att ha gemensamma biljettsystem som gäller i hela landet. Motionärerna föreslår att det också ska kunna kopplas till andra mobilitetstjänster, såsom hyrcykelsystem.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 12 vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för att nå ökad effektivitet.

I motion 2018/19:2968 yrkande 55 anför Patrik Jönsson m.fl. (SD) att en förutsättning för att på ett smidigt sätt kunna boka sin resa är att det är enkelt att hitta och betala för den. Motionärerna anser därför att SJ för att förenkla för resenärerna bör åläggas att öppna upp sitt bokningssystem för privata aktörer mot att de får en ersättning för detta.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är frågor om kollektivtrafikens biljett- och betalssystem av stor betydelse. Utskottet har också behandlat frågor om kollektivtrafikens biljettsystem tidigare, senast i betänkande 2017/18:TU5. Utskottet framhöll då bl.a. att möjligheten att göra ett tillägg i kollektivtrafiklagen så att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort bör utredas.

Utskottet vill peka på att regeringen har slutit en sakpolitisk överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna. Överenskommelsen klargör att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas. Statsrådet Thomas Eneroth har även i sitt svar på en skriftlig fråga den 5 februari 2019 bl.a. framfört att ett första steg är att tillsätta en utredning för att ta fram former för hur ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken ska se ut. Frågan bereds för närvarande i Regeringskansliet. Utskottet välkomnar initiativet och finner mot den bakgrunden inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen om inrättandet av ett nationellt biljettsystem.

När det gäller motionsförslagen om att SJ AB ska öppna upp sin biljettbokning för övriga aktörer så vill utskottet påminna om att dåvarande

närings- och innovationsminister Mikael Damberg i en interpellationsdebatt i juni 2018 framförde att SJ AB verkar på en avreglerad marknad tillsammans med andra konkurrerande tågoperatörer. Det finns inget hinder för SJ AB att inleda samarbeten om biljettbokning med andra operatörer. Statsrådet framhöll att det är en operativ fråga och en bedömning som bolagets styrelse och ledning ska göra. Vidare påminde statsrådet om att frågan tidigare har prövats av Konkurrensverket varvid det framkom att det är upp till SJ AB självt att avgöra vilka som får tillträde till bolagets försäljningskanaler.

Utskottet instämmer med motionärerna om att det är av stor vikt att det är enkelt att hitta resa och att köpa biljett. Med hänsyn till pågående beredning finner utskottet inte att det finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet kommer dock att följa frågan noga. Utskottet avstyrker således motionerna 2018/19:806 (M), 2018/19:1524 (M), 2018/19:1762 (V) yrkande 11, 2018/19:1788 (S) yrkande 3, 2018/19:2427 (C) yrkande 14 i denna del, 2018/19:2732 (MP) yrkande 4, 2018/19:2901 (M) yrkande 12 och 2018/19:2968 (SD) yrkande 55.

Färdtjänst

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 8 (SD).

Motionerna

Staffan Eklöf (SD) efterfrågar i motion 2018/19:107 en översyn av hur färdtjänsten fungerar. Motionären framhåller att en fungerande färdtjänst gör att funktionshindrade kan leva ett rörligare och rikare liv. Motionären anser att översynen bör innefatta hur oseriösa utförare ska kunna få sanktioner och hur utsatta resenärer ska kunna kompenseras. Vidare ska översynen omfatta frågan om det är tillräckligt med ändrade regelverk och stöd för kommuner och landsting eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

Saila Quicklund (M) framhåller i motion 2018/19:2176 behovet av att se över möjligheterna att förtydliga färdtjänstreglerna. Motionären pekar på att det finns en risk att kommunerna tolkar reglerna olika när regelverket inte är tydligt.

I motion 2018/19:2211 av Magnus Manhammar (S) efterfrågas en översyn av reglerna om riksfärdtjänst. Motionären konstaterar att riksfärdtjänst inte beviljas för resor till och från studier. I motionen framförs att konsekvenserna av detta är allvarliga bl.a. för den person som drabbas och att bestämmelserna därför bör ändras så att även riksfärdtjänst beviljas för resor till och från studier.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det följer av de transportpolitiska målen att transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Även av Agenda 2030 delmål 11.7 följer att senast 2030 ska universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning tillhandahållas. Utskottet vill framhålla betydelsen av dessa angelägna frågor och att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Mot bakgrund av frågornas höga prioritet genomförde utskottet 2016 uppföljningen Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2013/14:RFR5). Uppföljningen visar bl.a. att det görs olika insatser för att öka tillgängligheten men att detta arbete i många delar inte är samordnat och att det finns mycket kvar att göra. I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet regeringens uttalanden i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) om att det är angeläget med en universell utformning av transportsystemet och att arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för tillgänglighet får fortsatt prioritet. Regeringen pekar i propositionen på att infrastrukturen genom sin utformning kan bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för att i trafikförsörjningsprogram peka ut bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt ange mål och åtgärder med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Trafikverket arbetar även sedan länge med att anpassa det som tidigare kallades det prioriterade kollektivtrafiknätet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

Utskottet vill vidare lyfta fram att den 1 januari 2015 trädde nya bestämmelser i kraft i diskrimineringslagen (2008:567) om bristande tillgänglighet som en form av diskriminering. Reglerna ska stärka och komplettera andra lagar och regler om tillgänglighet. Bristande tillgänglighet innebär att en person med funktionsnedsättning missgynnas därför att man inte gjort skäligen tillgänglighetsåtgärder för att personen ska komma i en jämförbar situation med personer utan funktionsnedsättning. Vilka åtgärder som är skäligen bedöms utifrån bl.a. lagens krav på tillgänglighet samt praktiska och ekonomiska förutsättningar. Förbudet mot diskriminering ska bidra till att öka tillgängligheten i samhället så att människor med funktionsnedsättning kan delta på likvärdiga villkor.

Utskottet vill vidare påminna om att regeringen i mars 2017 utsåg en särskild utredare för att analysera reglerna för särskilda persontransporter, som exempelvis färdtjänst och sjukresor. Syftet med utredningen var att identifiera problem som utgör hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning. Utredaren skulle även föreslå lösningar. Bakgrunden till uppdraget var att Trafikanalys på uppdrag av regeringen gjorde en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter, och

slutrapporten visade på ett invecklat regelverk med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. Uppdraget redovisades den 30 juni 2018 och remitterades under hösten 2018. Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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 färdtjänst. Förslagen bygger på resenärernas syn på god kvalitet och en kartläggning av hur utförare av färdtjänst arbetar med kvalitetsutveckling.

Även 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 (Rapport 2019:3) överlämnades den 29 mars 2019. I slutrapporten diskuteras myndigheternas insatser och funktionshinder-rörelsens perspektiv, samt undersökningar, forskning och statistik. Av rapporten framgår bl.a. att antalet personer med färdtjänstillstånd i Sverige 2017 uppgick till 309 000, varav 79 procent var 65 år eller äldre och 63 procent kvinnor. Av rapporten framgår vidare att antalet färdtjänstillstånd och resor med färdtjänst har minskat under lång tid, samtidigt som kostnaden för verksamheten har ökat. Trafikanalys framhåller att en förklaring skulle kunna vara att allt fler personer hittar andra sätt att resa – till exempel i en mer tillgänglig kollektivtrafik – vilket gör att de inte behöver färdtjänst. De ökade kostnaderna skulle i så fall reflektera att bara de med svårare funktionsnedsättning blir kvar i färdtjänsten, varmed kostnader kan öka på grund av ett större inslag av specialfordon. En annan förklaring kan vara att färre tillstånd i färdtjänsten innebär totalt sett mindre resande för grupper med funktionsnedsättning.

Utredningen om ny lagstiftning för särskilda persontransporter föreslog även att Trafikanalys skulle få i uppdrag att tillsammans med SCB utveckla en kompletterande nationell statistik om särskilda persontransporter vad gäller resande, utbud, kvalitet och kostnader. Trafikanalys har därför genomfört en inventering av möjliga datakällor inom området. Trafikanalys drar slutsatsen att den lämpligaste uppgiftskällan för de flesta uppgifter fortfarande är myndigheterna, men att de uppgifter som ska lämnas bör specificeras i tydliga

föreskrifter, som leverantörerna av planeringsprogramvaran kan använda som mallar för sina rapportfunktioner.

Utskottet anser att frågorna som lyfts i motionerna är av mycket stor vikt. Mot bakgrund av pågående beredningsarbete finner dock inte utskottet att det finns anledning att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionerna 2018/19:107 (SD), 2018/19:2176 (M) och 2018/19:2211 (S) som därmed avstyrks.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag rörande de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikupphandlingar och trafikförsörjningsprogram. Utskottet framhåller bl.a. att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken.

Jämför reservation 9 (M) och 10 (V).

Bakgrund

Enligt kollektivtrafiklagen är ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige delegerat till kommuner och landsting, och uppgiften handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Det är kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för att trafikförsörjningsprogram upprättas. Programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, dvs. all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgränser som till störst del består av vardagsresande, detta eftersom dagens regioner inte alltid slutar vid länsgränsen utan kan bestå av större arbetsmarknadsregioner där människor dagligen pendlar över länets gränser. Staten kan dock agera för att få till stånd mer kollektivtrafik om det i annat fall skulle uppstå tydliga brister i tillgängligheten. Sedan 1999 har medel för detta avsatts på ett anslag som avser trafikavtal. Trafikavtal innebär att Trafikverket betalar ersättning till trafikföretag för interregional kollektiv persontrafik med flyg, tåg, båt eller buss. Trafiken ska vara transportpolitiskt motiverad, och avtalen gäller delar av landet där det inte finns kommersiella förutsättningar att driva kollektivtrafik.

Motionen

Ola Johansson och Peter Helander (båda C) framhåller i motion 2018/19:1483 yrkande 12 att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon, både i de nationella och i de lokala kollektivtrafiknäten. Motionärerna framhåller att myndigheter som upphandlar kollektivtrafik därför bör ha som krav att man kan ta med cykel på tåg.

I motion 2018/19:2239 framhåller Kadir Kasirga (S) att arbetstagarna inom kollektivtrafiken har fått en mer otrygg vardag när trafik upphandlas. Motionären anser att en viktig åtgärd kan vara att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid upphandling av trafik ställer krav på verksamhetsövergång och på meddelarfrihet.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) efterfrågar i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 16 att Trafikverkets roll ska stärkas gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagandet av regionala trafikförsörjningsprogram, i syfte att motverka att den långtgående ofta snabbare nationella trafiken ställs emot den regionala. Motionärerna framhåller bl.a. att den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov som kan komma att stå i strid med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika delar av landet, vilket medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den medger ett ökat inslag av konkurrens för att stimulera utveckling och ökad effektivitet. Ansvaret för att tillhandahålla lokal och regional kollektivtrafik ligger mot den bakgrunden också på lokal och regional nivå och handhas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. När dessa 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. Utskottet påminner i sammanhanget om att Utredningen om järnvägens organisation i betänkandet En annan tågorbning (SOU 215:110) föreslog bl.a. att ett förslag till trafikförsörjningsprogram bör bli föremål för samråd med bl.a. kommersiella trafikföretag, resenärsorganisationer, kommuner och näringsliv. Enligt förslaget bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten redovisa resultatet av samrådet i en samrådsredogörelse, och i beslut om allmän trafikplikt bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten väga in befintlig kommersiell trafik. Utredningens betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tar fram vägledning för att ge stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och fungera som ett verktyg i arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. Utskottet vill också uppmärksamma att det i trafikutskottets uppföljning Kollektivtrafiken – en uppföljning (2015/16:RFR14) bedömdes bl.a. att behovet av en nationell myndighet för stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör övervägas.

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

När det gäller motionsförslaget om verksamhetsövergång och meddelarfrihet vill utskottet påminna om den arbetsmarknadsmodell som sedan länge tillämpas i Sverige som innebär att arbetsmarknadens parter ges möjlighet att ta ansvar för villkoren på arbetsmarknaden. Detta för att kunna skapa stabilitet på arbetsmarknaden och på ett lämpligt sätt anpassa villkoren till de förutsättningar som råder i respektive bransch. När det gäller frågan om skyddet för anställda mot uppsägningar och möjligheten till förhandling för arbetstagarorganisationer vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar finns vissa skyddsregler som är tillämpliga i dessa situationer. I lagen om anställningsskydd (LAS) och medbestämmandelagen (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 arbetstagarers 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.

Utskottet vill vidare peka på att det i EU:s kollektivtrafikförordning anges att utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att de utvalda kollektivtrafikföretagen erbjuder den personal som tidigare anstälts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbuds-handlingarna 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 arbetstagarna anses bli knutna till tjänsterna.

Utskottet vill även påminna om att 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.

När det gäller motionsförslaget om cykel i kollektivtrafiken vill utskottet peka på att frågan om möjligheterna att kombinera cykeltrafik med kollektivtrafik har varit uppe till behandling i riksdagen vid flera tillfällen, senast tidigare under riksmötet i betänkande 2018/19:TU6. Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i lagen om kollektivtrafik föreskrivs att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som är ansvariga för kollektivtrafiken, dvs. för utbud, kvalitet och annat som är av betydelse för kollektivtrafikresenärerna. I uppdraget till Cyklingsutredningen (N 2010:08) ingick att analysera regler inom olika områden för att öka cyklingen och göra den säkrare. Ett av de delområden som sågs över var möjligheten att ta med cykel på tåg och bussar. I Cyklingsutredningens betänkande Ökad och säkrare cykling (SOU 2012:70) lämnades dock inga förslag när det gäller frågan om att underlätta för resenärer att ta med sig cykel i kollektivtrafiken. Däremot föreslogs att regeringen skulle ge Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen ta fram en idékatalog inom området. Utskottet vill här peka på att i den nationella cykelstrategin som regeringen presenterade i april 2017 framhålls behovet av ett tydligt integrerat hela-resan-perspektiv vid planering av ökad cykling. I cykelstrategin understryks att en resenär kan vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär eller någon annan typ av resenär under andra delar av resan och att detta innebär att det behöver skapas goda förutsättningar för tillgänglighet samt effektiva resor och transporter där cykel ingår som ett viktigt alternativ. Vidare framhålls behovet av goda parkeringsmöjligheter för cykel vid målpunkter och att cykelnätet har god koppling till dessa.

Utskottet vill även peka på att EU-kommissionen i september 2017 presenterade förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (COM(2017) 548). I skälen till den föreslagna förordningen anges bl.a. att järnvägsföretag bör göra det lättare att kombinera cykel- och tågresor i så hög grad som möjligt, i synnerhet genom att tillåta transport av cyklar ombord på tågen. Det förslag till förordningsändringar som kommissionen lämnar innebär att järnvägsföretagen ska göra det möjligt för resenärerna att ta med cyklar ombord på tågen mot rimlig ersättning om de är lätthanterliga, inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter det. Vidare ska resenärerna hålla uppsikt över sina cyklar under resan och säkerställa att inga

problem eller skador orsakas andra resenärer m.m. Tillståndet att ta med cyklar får vägras eller begränsas av säkerhetsskäl eller operativa skäl så länge resenärerna informeras om villkoren. Trafikutskottet kan i sammanhanget konstatera att Europaparlamentets utskott för transporter och turism (TRAN) justerade det betänkande i vilket de behandlar kommissionens förslag i oktober 2018. Av detta framgår att parlamentet bl.a. föreslår att rätten att ta med en cykel på tåget ska förstärkas ytterligare gentemot kommissionens förslag så att resenärerna ska ha rätt att ta cyklar ombord på tåget, inbegripet på höghastighetståg, fjärrtåg, gränsöverskridande tåg och lokala tåg samt att alla nya eller upprustade passagerartåg ska vara utrustade med en tydligt angiven plats för transport av minst åtta monterade cyklar.

Mot bakgrund av att utskottet anser att det är lämpligt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör avvägningar av vilka krav som bör ställas på den offentligt organiserade kollektivtrafiken i länet och inte minst den inriktning som regeringen ger uttryck för i den nationella cykelstrategin finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan om kombinerade resor med cykel.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2018/19:1483 (C) yrkande 12, 2018/19:2239 (S) och 2018/19:2901 (M) yrkande 16.

Kombinerad mobilitet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kollektivtrafikplaneringen och kombinerad mobilitet. Utskottet hänvisar till de aktiviteter och det utvecklingsarbete som sker inom området och framhåller att det avser att fortsätta att följa utvecklingen av kombinerad mobilitet med stort intresse.

Jämför reservation 11 (M).

Motionen

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslår i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 17 att möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet mobility as a service ska ses över. Motionärerna pekar bl.a. på att i takt med att delningsekonomi och digitaliseringen blir två allt viktigare faktorer för framtidens transportarbete bör kollektivtrafiken och planeringen av densamma breddas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i betänkande 2016/17:TU4 välkomnat regeringens skrivningar i den senaste infrastrukturpropositionen om att ett effektivt, tillgängligt

transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. I propositionen pekar regeringen på att det behövs en satsning på forskning och innovation för att kunna möta utmaningarna inom transportsystemet. Vidare framhåller regeringen att automatisering, utveckling av alternativa bränslen, digitalisering av resor och transporter samt multimodala transportlösningar kan möjliggöra effektivare och säkrare användning av infrastrukturen. Utskottet delar regeringens uppfattning om vikten av bl.a. nya innovativa lösningar.

Utskottet välkomnar att regeringen har startat fem samverkansprogram som ska bidra till att möta de samhällsutmaningar vi står inför, både i Sverige och globalt. Nästa generations resor och transporter är en av dessa, och som ett prioriterat område i detta ingår mobilitet som en tjänst i stor skala. Inom ramen för samverkansprogrammet har en nationell färdplan tagits fram. Syftet är att koordinera, stimulera och övervaka förverkligandet av Kombinerad mobilitet i Sverige. Projektet kallas Kompis och ska förverkliga färdplanens första period (2017–2020). Den nationella färdplanen ska fungera som en samverkansplattform där parter kan mötas och där pågående projekt kan korsbefruktas så att kunskaper, lärdomar och utvecklad teknik förvaltas effektivt. Utskottet välkomnar det arbete som pågår. I en interpellationsdebatt från den 24 oktober 2017 (ip. 2017/18:26) framhöll infrastrukturminister Tomas Eneroth att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till det nya konceptet mobilitet som en tjänst. Statsrådet pekade bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter och på det regeringsuppdrag om kollektivtrafik på landsbygd som Statens väg- och transportforskningsinstitut har.

Utskottet vill även påminna om att Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt för flera av förordningarna kopplade till det s.k. ITS-direktivet. I kommissionens delegerade förordning vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, som beslutades i maj 2017, ska den nationella åtkomstpunkten kompletteras med statistiska och dynamiska data för hela kollektivtrafik- och vägnätet fr.o.m. december 2019 till december 2023. Exempel på data är tidtabeller, hållplatser för kollektivtrafik men även cykel- och bildelningsplatser, biljettförsäljning och slutligen trafikstörningar och annan realtidsinformation. I en framställan från Transportstyrelsen, som remitterats fram till den 4 februari 2019, föreslås, i enlighet med förordningen, att den nationella åtkomstpunkt som Trafikverket ansvarar för även ska innehålla dessa data. Framställan bereds inom Regeringskansliet.

Vidare vill utskottet lyfta fram att regeringen den 21 mars 2019 gav Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som en tjänst. Enligt uppdraget ska Trafikverket i samverkan med berörda aktörer genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stöder mobilitet som en tjänst. Syftet är att klargöra vilka krav som behöver ställas på den fysiska och digitala

infrastrukturen vid en befintlig bytespunkt för att möjliggöra mobilitet som en tjänst. Vidare ska Trafikverket tillsammans med berörda värdorganisationer i färdplanen för kombinerad mobilitet, undersöka möjligheten till en gemensam åtkomstpunkt med harmoniserade tekniska och affärsmässiga förutsättningar för mobilitetstjänster för att möjliggöra tredjepartsförsäljning av biljetter och andra kombinerade mobilitetstjänster. Trafikverket ska årligen redovisa en lägesrapport från uppdraget.

Utskottet välkomnar de aktiviteter och det utvecklingsarbete som sker inom området och avser att fortsätta att följa utvecklingen av mobilitet som en tjänst med stort intresse. Med hänsyn till det arbete som pågår finner dock utskottet inte att det finns skäl att vidta något initiativ med anledning av motionen och avstyrker därför motion 2018/19:2901 (M) yrkande 17.

Åtgärder mot plankning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om åtgärder mot plankning. Utskottet hänvisar till pågående beredning. Jämför reservation 12 (M, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 62 efterfrågar Magnus Jacobsson m.fl. (M) hårdare tag mot s.k. plankning. Motionärerna framhåller att det behövs intäkter för att kunna utveckla kollektivtrafiken, och den som plankar låter andra ta kostnaden för sin resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid, vara ren och vara trygg att åka med.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2018/19:2901 yrkande 14 att det bör göras en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket. Motionärerna framhåller att det är av stor vikt att tilläggsavgiften fungerar avskräckande för att motverka tjuvåkning. I yrkande 15 föreslår motionärerna att notoriska tjuvåkare ska kunna stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid.

Utskottets ställningstagande

När det gäller åtgärder mot s.k. plankning vill utskottet peka på att enligt lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik får den som driver kollektiv persontrafik, för vilken regeringen eller en förvaltningsmyndighet fastställer taxa, ta ut en tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltigt biljett. Inom Näringsdepartementet har promemorian Ny lag om tilläggsavgift (Ds 2016:9) utarbetats. I promemorian lämnas förslag till en ny lag om tilläggsavgift i kollektivtrafik. Utöver en allmän översyn av den nu gällande lagen om tilläggsavgift innebär förslaget till ny lag en modernisering av

regelverket och en anpassning till förhållanden som gäller i dag på kollektivtrafikmarknaden. Förslag lämnas även till en ny förordning om tilläggsavgift i kollektivtrafik och till vissa ändringar i ordningslagen (1993:1617). Promemorian har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av den pågående beredningen anser inte utskottet att det finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionerna 2018/19:2734 (KD) yrkande 62 och 2018/19:2901 (M) yrkandena 14 och 15 som därmed avstyrks.

Kollektivtrafik på vatten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om kollektivtrafiken på vatten. Utskottet framhåller att sjöfartens roll för persontransporterna är uppmärksammas och anser därför inte att det finns skäl att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget.

Jämför reservation 13 (SD, KD).

Motionen

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) framhåller i kommittémotion 2018/19:2734 yrkande 45 att kollektivtrafik på vatten ofta kan avlasta kommuners och regioners trafikleder. Motionärerna påminner om att vattenvägarna i dag är underutnyttjade och har potential att möjliggöra framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. Motionärerna föreslår därför att Trafikverket ska få i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att ett väl fungerande transportsystem på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt nyttjar alla trafikslag, både vart för sig och i kombination. Utskottet har därför tidigare också välkomnat regeringens uttalanden i infrastrukturpropositionen om att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet. Utskottet har även lyft fram det uppdrag som regeringen gav Sjöfartsverket i februari 2016 att, i nära samarbete med Trafikverket, analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder för en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder för att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Utskottet har tagit del av Sjöfartsverkets förslag som redovisades i december 2016 och konstaterar att dessa för närvarande är föremål för beredning inom Regeringskansliet. Utskottet har även tidigare välkomnat att regeringen i augusti 2015 presenterade en maritim strategi som

syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Regeringen anger i strategin att konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserade regler och goda villkor ska bidra till att utveckla de svenska maritima näringarna. Utskottet välkomnar regeringens arbete med att skapa förutsättningar för att sjötransporter ska kunna möta ett ökat behov av att transportera bl.a. personer. Utskottet ser vidare mycket positivt på det arbete som regeringen utför inom ramen för de fem strategiska samverkansprogram som ska bidra till att möta flera av de samhällsutmaningar som Sverige står inför. Ett av samverkansprogrammen handlar om nästa generations resor och transporter, och programmet bygger vidare på regeringens vision om att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Samverkansprogrammet har ett trafikslagsövergripande perspektiv och inkluderar vägar, järnvägar, flyg och sjöfart, vilket utskottet välkomnar. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att sjöfartsnäringen inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har tagit fram sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Av denna framkommer bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklisterna, besökande/turister och boende. Den kan också utgöra en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggskeden. Av färdplanen framkommer att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklingsprogram, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram samt åtgärdsvalsstudier. Det framhålls att många aktörer är involverade i stadsutveckling, planering och trafikering, vilket ställer krav på utvecklad samverkan. Färdplanen konstaterar att urbaniseringen och den snabba bebyggelseutvecklingen innebär stora utvecklingsmöjligheter för vattenvägarna, men medför också en stor risk för att bra lägen för båttrafik byggs bort. Utskottet välkomnar skrivningarna.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att sjöfartens roll för persontransporterna är uppmärksammat och finner därför inte skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2018/19:2734 (KD) yrkande 45. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

Gotlandstrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om Gotlandstrafiken. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den fortsätter att utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Jämför reservation 14 (C).

Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Trafikverket har enligt sin instruktion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Nu-förtiden ingås ett koncessionsavtal, vilket innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna från transportköparna och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för att trafiken kom till stånd. Från 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2017–2027.

Motionerna

I motionerna 2017/18:1082 och 2018/19:2186 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S) framhålls att Gotlandstrafiken för att stärka Sveriges infrastruktur ska behandlas i linje med övriga insatser. Motionärerna framhåller att snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland är avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten. Motionärerna understryker vidare att det är av yttersta vikt att färjetrafiken ges långsiktiga villkor och att Gotlandstrafiken betraktas som en del av det nationella trafiksystemet. Motionärerna anser att staten bör tydliggöra sitt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige.

Hanna Westerén (S) framhåller i motionerna 2017/18:2181 och 2018/19:2124 att trafiken till Gotland måste kunna upprätthålla en tät och regelbunden trafik året om, men framför allt måste den klara av tillfälliga och kraftiga volymökningar av resande. Motionären anser att flygtrafiken till och från Gotland är ett oundgängligt komplement till färjorna. I motionen anförts att det därför är av yttersta vikt att staten tar ett huvudsakligt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige och att regeringen

kontinuerligt bör följa upp de gotländska kommunikationernas utveckling i allmänhet och flygets förutsättningar i synnerhet.

I motion 2018/19:2389 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C) framförs att möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken bör utredas. Motionärerna lyfter bl.a. fram att kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet är avgörande för öns utveckling.

Utskottets ställningstagande

För att kunna utvecklas och hävda sig i konkurrensen med resten av Sverige är Gotland beroende av väl fungerande förbindelser med fastlandet, såväl för gods som för resenärer. Utskottet vill därför framhålla att långsiktiga, stabila och miljömässigt hållbara avtal om Gotlandstrafiken är av avgörande betydelse för Gotland. Enligt utskottets mening har staten ett fortsatt ansvar för att det finns sådana tillfredsställande transportmöjligheter till och från Gotland som säkerställer goda möjligheter för ön att utvecklas. Även dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson framhöll i sitt svar på en skriftlig fråga den 12 januari 2017 att trafiken ska ligga i linje med de transportpolitiska målen, bidra till Gotlands utveckling och ge en tillfredsställande transportförsörjning för passagerare och gods. Trafikverket ska enligt sitt uppdrag tillförsäkra Gotland en tillfredsställande tillgänglighet, som har sin utgångspunkt i invånarnas behov av personresor och näringslivets behov av godstransporter, men också skapa förutsättningar för regional utveckling. Utskottet finner inte anledning att tvivla på att Trafikverket utifrån sitt uppdrag tillförsäkrar Gotland en tillfredsställande tillgänglighet. Utskottet finner därmed inte anledning att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen om kommunikationer mellan Gotland och fastlandet.

När det gäller motionsförslaget om förnybara drivmedel i Gotlandstrafiken vill utskottet framhålla att regeringens ambition är att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Regeringen har också framhållit att utvecklingen av transportsystemet ska bidra till det. Utskottet har tagit del av att Miljömålsberedningen framfört att sjöfarten är ett energieffektivt trafikslag med hänsyn till utsläppen av växthusgaser per vikt och sträcka av transporterat gods. Däremot finns en potential för ytterligare energieffektivisering inom sjöfarten och därmed lägre utsläpp. Av trafikutskottets forskningsrapport Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) framgår att inom sjöfarten dominerar fossila bränslen i form av olja och naturgas fortfarande helt. Ett fåtal rederier har börjat använda flytande naturgas (LNG). På försöksnivå eller i liten skala används metanol som fartygsbränsle i Sverige. Utskottet vill även peka på att inom ramen för Energimyndighetens samordningsansvar för omställningen till en fossilfri transportsektor har rapporten Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10) tagits fram. Av rapporten framgår bl.a. att för att sjöfarten ska kunna bli fossilfri behöver samhället bli mer transporteffektivt och fartygen mer

energieffektiva, och förnybara drivmedel behöver användas på bred front. Vidare anges i rapporten att det kommer att krävas strukturella, operationella och tekniska åtgärder i kombination med att förnybara drivmedel utvecklas och anpassas för olika segment och marknader inom sjöfarten. Utskottet vill i sammanhanget även lyfta fram att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, samt lämna förslag till en strategi. I uppdraget ingick att redovisa lämpliga alternativa drivmedel och dess hållbarhet vid lagring, tillgänglighet till, och behov av, landinfrastruktur samt kostnader för omställningen. Rapporten Omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg – ett regeringsuppdrag redovisades i december 2018 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet kan således konstatera att det pågår ett omfattande arbete för att säkerställa att sjöfarten utvecklas i riktning mot att bli fossilfri. Utskottet finner inte skäl att tvivla på att Trafikverket genom sitt uppdrag att, inom ramen för de transportpolitiska målen och angivna medelsramar, ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland också arbetar för att minska trafikens klimatpåverkan.

Avslutningsvis vill utskottet framhålla att Trafikverket uppger att det nya färjeavtalet för åren 2017–2027 ger en långsiktig och hållbar trafiklösning för resenärernas och näringslivets behov och önskemål. Trafikverket framhåller att samtliga upphandlingskrav har uppfyllts och att Gotlandstrafiken får ett nytt fartyg med modern och miljövänligare drift. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet förutsätter att regeringen kommer att följa utvecklingen av trafiken så att den fortsätter att utvecklas på ett långsiktigt och hållbart sätt. Mot den bakgrunden finner utskottet inga skäl att ta något initiativ med anledning av här behandlade motioner. Motionerna 2017/18:1082 (S), 2017/18:2181 (S), 2018/19:2124 (S), 2018/19:2186 (S) och 2018/19:2389 (C) avstyrks därmed.

Reservationer

1. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8 och
 2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 28 och
 avslår motionerna
 2018/19:607 av Lotta Finstorp (M),
 2018/19:1801 av Pia Nilsson (S),
 2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4,
 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 14 i denna del,
 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,
 2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8 och
 2018/19:2914 av Larry Söder m.fl. (KD) yrkande 23.

Ställningstagande

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare år och många vill bo i närheten av de större städerna där det finns bättre möjligheter till arbete. Det innebär att behovet av arbetspendling ökar. Vi kan konstatera att det för en del människor är nödvändigt med bil för att kunna ta sig till närmaste knutpunkt för kollektivtrafik. Vi anser därför att man behöver planera för fler säkra pendelparkeringar. Vi vill i sammanhanget framhålla att en förutsättning för många att välja tåg framför bil är att man lätt kan ställa bilen i anslutning till en station. Att ha nära till en station är också en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel. I de fall mindre orter med gott underlag för tågresa önskar att en station byggs bör detta därför utredas i samråd mellan kommun, landsting och Trafikverket. Vi anser att Trafikverket ska vara lyhört för regionernas önskemål om fler tågstationer för att öka andelen resande med tåg.

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

2. **Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (C)**

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 13 och 14 i denna del, bifaller delvis motion

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4 och avslår motionerna

2018/19:607 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8,

2018/19:1801 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8,

2018/19:2914 av Larry Söder m.fl. (KD) yrkande 23 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 28.

Ställningstagande

Det är angeläget att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resor som sker med kollektivtrafik. Ökad kollektivtrafik bidrar till att minska utsläppen men även till att minska trängseln på vägarna. Jag vill framhålla att det är många som i dag kör bil som i stället hade föredragit att åka med buss, pendeltåg eller spårvagn. För att uppmuntra regioner och landsting att öka kollektivtrafiken vill Centerpartiet därför införa en kollektivtrafikbonus.

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

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

3. Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8 och

2018/19:2914 av Larry Söder m.fl. (KD) yrkande 23,

bifaller delvis motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 i denna del och avslår motionerna

2018/19:607 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8,

2018/19:1801 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4,

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 28.

Ställningstagande

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

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

4. **Ökad kollektivtrafik, punkt 1 (L)**

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 4,
bifaller delvis motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 i denna del och
avslår motionerna

2018/19:607 av Lotta Finstorp (M),

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 8,

2018/19:1801 av Pia Nilsson (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 13,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 61,

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 8,

2018/19:2914 av Larry Söder m.fl. (KD) yrkande 23 och

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 28.

Ställningstagande

En väl fungerande kollektivtrafik lägger grunden för att transportsystemet i hela Sverige ska fungera på ett tillfredsställande sätt. Ökat kollektivt resande bidrar även till att uppfylla de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Jag vill understryka att buss, spårväg, tunnelbana och pendeltåg reducerar utsläppen och minskar trängseln på vägarna. Därför vill vi i Liberalerna att man fortsätter att bygga ut kollektivtrafiken på ett ansvarsfullt sätt i hela landet.

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

5. **Biljett- och betalsystem, punkt 2 (M)**

av Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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 motion
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12,
bifaller delvis motionerna
2018/19:806 av Boriana Åberg (M) och
2018/19:1524 av David Josefsson (M) samt
avslår motionerna
2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 3,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 i denna del,
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 4 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 55.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att det finns goda och enkla möjligheter att jämföra priser och tidtabeller för att främja öppenhet och konkurrens på järnvägsspåren. Det måste även vara enkelt att köpa resor över läns- och transportslagsgränser. Vi vill understryka vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem för ökad effektivitet på järnvägen. I sammanhanget vill vi även peka på att MTR vid sitt besök i utskottet den 25 april 2018 framhöll betydelsen av ett konkurrensneutralt nationellt biljettsystem. För att öka resenärsnyttan och förbättra konkurrensen bör det därför skapas en branschgemensam portal för öppna data så att nya tjänster och exempelvis appar kan utvecklas. Vi är medvetna om att Transportstyrelsen har i uppdrag att utöva marknadstillsyn som syftar till att skapa en effektiv och konkurrensneutral marknad. Vi kan dock tyvärr konstatera att detta uppdrag inte verkar prioriteras tillräckligt högt, förmodligen beroende på att regeringen inte fäster särskilt stor vikt vid frågan.

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

6. Biljett- och betalssystem, punkt 2 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (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 motion
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 55,
bifaller delvis motionerna
2018/19:806 av Boriana Åberg (M) och

2018/19:1524 av David Josefsson (M) samt
avslår motionerna
2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 3,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 i denna del,
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 4 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att en förutsättning för att man på ett smidigt sätt ska kunna boka sin resa är att det är enkelt att hitta den och att betala för den. SJ har en nättjänst och en app som gör det enkelt för resenären att köpa sin biljett. Vi kan tyvärr konstatera att alla persontrafikoperatörer inte är samlade i tjänsterna. På internet finns även ytterligare en reseplanerare – resrobot. Det är dock tämligen få som känner till denna funktion. För att förenkla för resenärerna anser vi därför att SJ, som är ett helägt statligt bolag, även bör erbjuda konkurrerande företag plats i sina säljtjänster. SJ bör också få ersättning för detta.

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

7. Biljett- och betalssystem, punkt 2 (V)

av Jens Holm (V).

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

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11 och
avslår motionerna
2018/19:806 av Boriana Åberg (M),
2018/19:1524 av David Josefsson (M),
2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S) yrkande 3,
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 14 i denna del,
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 4,
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12 och
2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 55.

Ställningstagande

För att det ska vara attraktivt för människor att resa med kollektivtrafiken måste det vara enkelt att få information om utbud och lätt att boka biljett. Då skapar vi förutsättningar för fler att välja tåg eller buss i stället för bil. Möjligheten att resa stärks även för ekonomiskt svaga grupper. Jag vill understryka att det förhållandet att det finns en mängd olika operatörer på lokal, regional och nationell nivå inte får förhindra att det finns en nationellt samordnad och lättillgänglig betalning för biljetter, årskort osv. för såväl tåg och bussar som övrig kollektivtrafik. Därför anser jag att det ska finnas ett nationellt enhetligt biljettsystem i form av ett nationellt kollektivtrafikkort som kan laddas oavsett var i landet resenären vill resa med kollektivtrafiken. Jag anser inte att detta biljettsystem bör tillhandahållas av någon enskild av tågoperatörerna. Jag vill vidare framhålla att om operatörer inom kollektivtrafiken inte genom egna initiativ tillhandahåller sådan biljettförsäljning och information bör regeringen vidta åtgärder så att ett sådant krav blir möjligt att införa.

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

8. Färdtjänst, punkt 3 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:107 av Staffan Eklöf (SD) och
avslår motionerna
2018/19:2176 av Saila Quicklund (M) och
2018/19:2211 av Magnus Manhammar (S).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att en fungerande färdtjänst gör att människor med funktionsnedsättning får möjlighet att leva ett rörligare och rikare liv. Vi anser att det är självklart att samhället ska ställa upp för medborgare när de har svårigheter. Vi kan konstatera att det tidigare har uppmärksammats att de beslutande myndigheterna kan göra olika bedömningar av en människas behov av färdtjänst. Det innebär att villkoren blir olika beroende på var man bor i landet. Vi kan tyvärr även konstatera att det finns exempel på att färdtjänstbilar aldrig dyker upp. Den som har beställt färdtjänst väntar i stället förgäves. Det innebär att människan i behov av färdtjänst riskerar att missa en planerad

aktivitet och dessutom kanske inte får tillbaka pengarna. Vi anser därför att en översyn behöver göras av hur färdtjänsten fungerar samt hur oseriösa utförare ska få sanktioner och utsatta resenärer kompenseras. Vi vill understryka att det handlar om att människor med funktionsnedsättning ska kunna lita på att färdtjänsten kommer, minst lika mycket som vid en vanlig beställd resa. Vi vill också peka på att det också handlar om att värna ett fungerande näringsliv där oseriösa aktörer inte ska få fördelar framför seriösa aktörer. Vi anser att det i översynen ska utredas om det räcker att kommuner och landsting får ändrade regelverk och stöd eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

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

9. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, punkt 4 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16 och avslår motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12 och

2018/19:2239 av Kadir Kasirga (S).

Ställningstagande

Den regionala och den nationella tågtrafiken fyller olika syften och har olika behov. Vi kan konstatera att dessa behov kan komma i konflikt med varandra när exempelvis ett långsammare pendeltåg tvingar ett bakomvarande snabbtåg att anpassa farten till pendeltågets hastighet. För att motverka att den långtgående ofta snabbare nationella trafiken ställs emot den regionala bör regeringen agera för att Trafikverket får en stärkt roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i rollen att stötta dessa i framtagande av de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Vi anser att det är viktigt att den nationella och regionala trafiken kan planeras och utvecklas i dialog för att optimera utnyttjandet av järnvägen.

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

10. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, punkt 4 (V)

av Jens Holm (V).

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 motionerna

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 12 och

2018/19:2239 av Kadir Kasirga (S) samt

avslår motion

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Alla resor har en start- och målpunkt. För längre resor innebär det oftast att flera olika trafikslag behöver användas. Jag anser därför att kollektivtrafiken bör möjliggöra kombinationsresor med cykel och på så sätt göra det möjligt för människor att cykla delar av resan. Det ställer krav på högkvalitativa cykelparkeringar, ett heltäckande låncykelsystem och möjlighet att ta med cykeln på tåget, bussen och tunnelbanan. Jag anser därför att det i betydligt större utsträckning än i dag måste reserveras platser för cyklar på tåg och bussar. Jag menar att möjligheten att ta med cykel på tåg och buss ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon, både i de nationella och i de lokala kollektivtrafiknäten.

Jag kan vidare konstatera att genom upphandling av kollektivtrafik har arbetstagarna inom kollektivtrafiken fått en mer otrygg vardag. Inte bara kan de bli tvingade att söka om sina jobb – varje ny upphandling kan dessutom innebära att arbetsgivare ges tillfälle att ta sig ur tidigare överenskommelser. Jag anser att en viktig åtgärd är att ställa krav på verksamhetsövergång. Det innebär att personalen ska få följa med sina jobb till den nya arbetsgivaren, utan att få sämre arbetsvillkor. Jag anser även att det är viktigt att myndigheterna ställer krav på att företagen ska erbjuda villkor enligt gällande kollektivavtal. Jag kan i sammanhanget också konstatera att krav på meddelarskydd aldrig ställs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i dag. Detta leder enligt min mening till försämrad kollektivtrafik med större risk för olyckor eftersom personalen får svårt att anmäla brister. Jag vill framhålla att genom krav på meddelarskydd skapas en kultur där anställda vågar berätta om missförhållanden, såsom säkerhetsbrister inom kollektivtrafiken.

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

11. Kombinerad mobilitet, punkt 5 (M)

av Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

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
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att i takt med att delningsekonomin och digitaliseringen blir allt viktigare för framtidens transportarbete bör kollektivtrafiken och planeringen av densamma breddas. Vi anser att konceptet kombinerad mobilitet (Mobility as a service) på allvar bör utvärderas som en möjlighet för att skapa ökad kollektiv mobilitet. Det enskilda ägandet av exempelvis bilar och cyklar kan komma att minska, men mobiliteten kan ändå upprätthållas genom delning och ett effektivare utnyttjande. Vi vill peka på att resor med kollektivtrafiken och privat resande kan länkas samman och att resetjänster för hela resan, från dörr till dörr, kan komma att uppstå. Detta innebär inte att kostnaderna för det offentliga ska utökas, men genom att ha perspektivet hela resan kan det offentliga och privata samverka.

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

12. Åtgärder mot plankning, punkt 6 (M, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Jessica Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 62 och
2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 14 och 15.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att s.k. plankning är ett stort problem i dag. Vi har tagit del av att enbart i Stockholm innebar det enligt SL ett intäktsbortfall på över 300 miljoner kronor för 2015. Det är pengar som i stället kunde ha använts till att bygga ut kollektivtrafiken. Det grundläggande problemet med att människor plankar är att de ställer sig utanför det gemensamt finansierade kollektivtrafiksystemet, men samtidigt begär tillgång till detsamma. Den som plankar låter på så sätt andra ta kostnaden för sin resa och försämrar förutsättningarna för att bussen ska kunna komma i tid, vara ren och vara trygg att åka med. Vi vill framhålla att biljettkontrollanterna spelar en viktig roll och att resenärer bör vara skyldiga att visa upp färdbevis vid biljettkontroll, vilket de inte är i dag. På sikt bör även ett system övervägas där notoriska tjuvåkare exempelvis kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid. Vidare vill vi peka på att dagens utformning av den s.k. tilläggsavgiften inte fungerar tillräckligt avskräckande, och den är dessutom beroende av hur många kontroller som utförs. Det är därför tydligt, menar vi, att det krävs krafttag mot plankning. Vi anser därför att det bör göras en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning.

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

13. Kollektivtrafik på vatten, punkt 7 (SD, KD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 45.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att kollektivtrafik på vatten ofta kan avlasta kommuners och regioners trafikleder. Sjötrafik orsakar dessutom mindre koldioxidutsläpp och är ett miljövänligt och effektivt transportsätt som kan transportera många resenärer i storstäder. Vi är medvetna om att vattenvägarna i dag är underutnyttjade. Vi anser dock att de har potential att möjliggöra för framtida bostads- och arbetsmarknadsområden. Vi anser därför att det är viktigt att ha med båtpendling i planeringen av den framtida infrastrukturen och att tillgängliggöra kajer samt ha ett biljettsystem som inkluderar både upphandlad och enskilda aktörers persontrafik på vatten. Vi anser därför att Trafikverket

ska få i uppdrag att samverka med kommuner och regioner för att stödja utbyggnaden av kollektivtrafiken på vatten.

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

14. Gotlandstrafiken, punkt 8 (C)

av Mikael Larsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2018/19:2389 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C) och avslår motionerna

2017/18:1082 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S),

2017/18:2181 av Hanna Westerén (S),

2018/19:2124 av Hanna Westerén (S) och

2018/19:2186 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att kommunikationerna till Gotland är avgörande för öns utveckling. Färjetrafiken behöver därför vara snabb och tillförlitlig men också miljövänlig. Vidare måste prissättningen vara rimlig för både bofasta, besökare och godstransporter.

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska minska sina koldioxidutsläpp med 70 procent till 2030. Enligt min uppfattning är det därför nödvändigt att påbörja omställningen till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken redan under pågående trafikperiod. Jag vill påminna om att regeringen har utsett Gotland till att vara pilotlän i omställningen till ett 100 procent förnybart samhälle, och särskilda medel har tillförts Energimyndigheten för detta uppdrag. Jag anser att en grön omställning av färjetrafiken mycket väl kan rymmas inom detta uppdrag. Jag är medveten om att den nu upphandlade trafiken för perioden 2017–2027 gör att villkor i huvudsak är fastställda för en tid framöver. Trots det anser jag att omställningen till mer miljövänliga bränslen måste påskyndas under denna trafikperiod. Nästa trafikperiod startar 2027, och ett nytt direktiv och därefter ett nytt underlag kommer att behöva arbetas fram innan en ny upphandling kan genomföras. Jag vill i sammanhanget peka på att övergången till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken kan medföra behov av statliga insatser för att kunna realiserars.

Mot denna bakgrund anser jag att möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken bör utredas.

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

Särskilt yttrande

Biljett- och betalssystem, punkt 2 (C, L)

Helena Gellerman (L) och Mikael Larsson (C) anför:

Vi vill framhålla att det behöver bli betydligt enklare att resa med kollektivtrafiken. Vi anser därför att det bör införas en nationell operatörsneutral plattform som gör det möjligt att boka och betala för sin biljett från dörr till dörr – oavsett trafikslag och län. Vi menar även att man ska kunna använda sitt kort med reskassa över hela landet.

Centerpartiet och Liberalerna har tillsammans med regeringen slutit en sakpolitisk överenskommelse, det s.k. januariavtalet. I överenskommelsen anges att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas. Partierna kommer att vara drivande för att detta genomförs med högt tempo.

Centerpartiet och Liberalerna välkomnar att det pågår ett arbete i den riktning som föreslagits i kommittémotion 2018/19:2427 av Anders Åkesson (C) yrkande 14 i denna del och vi väljer därför att framföra våra partiers åsikter i ett särskilt yttrande i stället för i reservationer.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:1082 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

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

2017/18:2181 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftburen trafik till och från Gotland, vilken ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:107 av Staffan Eklöf (SD):

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

2018/19:607 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att utse försökslän för en pilotstudie av en kundvalsmodell i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:806 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att göra den marknadsledande biljettplattformen konkurrensneutral och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler säkra pendlarparkeringar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1483 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheten att ta med cykel ska vara ett krav vid upphandling av trafik och fordon och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1524 av David Josefsson (M):

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

2018/19:1762 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt enhetligt biljettsystem för tåg- och kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1788 av Lars Mejern Larsson m.fl. (S):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samordning av biljettsystem och resenärskritier inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1801 av Pia Nilsson (S):

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

2018/19:2059 av Jan Björklund m.fl. (L):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en attraktiv kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2124 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om luftburen trafik till och från Gotland, vilken ska behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2176 av Saila Quicklund (M):

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

2018/19:2186 av Hanna Westerén och Laila Naraghi (båda S):

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

2018/19:2211 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av reglerna kring riksfärdtjänst och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2239 av Kadir Kasirga (S):

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

2018/19:2389 av Lars Thomsson och Martina Johansson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

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

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för kollektivtrafik och möjlighet till att hyra cykel genom gemensamt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om båtpendling och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar i kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hårdare tag mot plankning och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2735 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för kollektiv- och närtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av konkurrensneutral tillgång till digital infrastruktur kopplat till biljett- och betalningssystem i kollektivtrafiken för ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av bötesbeloppen och andra typer av preventiva åtgärder mot s.k. plankning i syfte att minska fusket och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om notoriska tjuvåkare kan stängas av från kollektivtrafiken under en begränsad tid och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Trafikverkets roll gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när det gäller att stötta dessa i framtagande av regionala trafikförsörjningsprogram och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att bredda kollektivtrafikplaneringen i enlighet med begreppet mobility as a service och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2914 av Larry Söder m.fl. (KD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2968 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket har en positiv grundsyn på olika länstrafikbolags önskemål om nya stationer och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB bör åläggas att öppna upp sitt bokningssystem för privata aktörer och tillkännager detta för regeringen.