



Kollektivtrafik och trafikupphandling

Sammanfattning

I betänkandet behandlas 26 motioner med 37 yrkanden från allmänna motionstiden 2007 om kollektivtrafiken och statens trafikupphandling.

Utskottet anser att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem och att kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet.

Utskottet lyfter fram det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling – benämnt KOLL framåt – som Vägverket och Banverket, i samverkan med berörda myndighet och övriga aktörer, gemensamt tagit fram. Programmet, som överlämnades till regeringen i december 2007, är brett och omfattar hela kollektivtrafiken, och i centrum har resenärens funnits. Enligt vad utskottet erfarit pågår nu ett arbete inom branschen med att konkretisera den gemensamma målsättningen som redovisades i KOLL framåt att det bl.a. ska ske en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik och att resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas.

Utskottet framhåller att tillgängligheten för de funktionshindrade i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga och ser positivt på att regeringen nu uppmärksammat och bereder frågan. När det gäller trafikupphandling betonar utskottet att staten har ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter i hela landet och att detta gäller även Gotland.

Utskottet pekar också på vad utskottet i ett utlåtande över kommissionens grönbok om stadstrafik bl.a. framhållit om samhällsplaneringens centrala betydelse för att få till stånd väl fungerande trafiksystem i städerna. Utskottet anser dock att när det gäller stadstrafikens utformning bör trafikbesluten fattas i så decentraliserade former som möjligt. I utlåtandet lyfter också utskottet fram de goda exempel som gjorts på flera håll i Europa när det gäller utbyggnaden av spårburen trafik i redan urbaniserade områden.

Utskottet anser att cykeln har en given plats i det hållbara resandet och utgår ifrån att frågor som möjligheten att ta med cykel på kollektiva färdmedel och förbättrad cykelparkering uppmärksammas i det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet.

Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag bl.a. med hänvisning till regeringens beredningsarbete med det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

I betänkandet finns sammanlagt tolv reservationer från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Utskottets överväganden	7
Övergripande kollektivtrafikfrågor	9
Motionerna	10
Utskottets ställningstagande	15
Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken	18
Motionerna	18
Utskottets ställningstagande	20
Parkeringstillstånd för funktionshindrade	21
Motionen	21
Utskottets ställningstagande	22
Färdtjänst och riksfärdtjänst	23
Motionerna	23
Utskottets ställningstagande	25
Trafikupphandling m.m.	26
Motionerna	26
Utskottets ställningstagande	27
Upphandling av Gotlandstrafiken m.m.	28
Motionerna	28
Utskottets ställningstagande	31
Cykeln i kollektivtrafiken	32
Motionerna	33
Utskottets ställningstagande	34
Reservationer	36
1. Ökade satsningar på kollektivtrafiken, punkt 1 (s, mp)	36
2. Ökade satsningar på kollektivtrafiken, punkt 1 (v)	37
3. Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken, punkt 2 (s)	38
4. Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken, punkt 2 (v, mp)	38
5. Kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning, punkt 3 (v)	39
6. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken, punkt 5 (s, mp)	40
7. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken, punkt 5 (v)	41
8. Parkeringstillstånd för funktionshindrade, punkt 6 (s, v, mp)	41
9. Färdtjänst och riksfärdtjänst, punkt 7 (v)	42
10. Trafikupphandling m.m., punkt 8 (s)	43
11. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m., punkt 9 (s)	44
12. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m., punkt 9 (v)	45
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	47
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	47

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Ökade satsningar på kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T399 av LiseLotte Olsson (v),

2007/08:T422 av Lars U Granberg och Karin Åström (båda s),

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkandena 6 och 9,

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 3 och

2007/08:N341 av Kent Persson m.fl. (v) yrkande 2.

Reservation 1 (s, mp)

Reservation 2 (v)

2. Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 16,

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 12 och

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Reservation 3 (s)

Reservation 4 (v, mp)

3. Kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T328 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 2,

2007/08:T507 av Margareta Israelsson m.fl. (s) och

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7.

Reservation 5 (v)

4. Ansvarsfrågor och regelverk

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T421 av Anne Marie Brodén och Lars Gustafsson (m, kd)
och

2007/08:T542 av Anna Bergkvist och Anna König Jerlmyr (båda m).

5. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T227 av Birgitta Sellén och Johan Linander (båda c) yrkan-
dena 1 och 2,

2007/08:T401 av Susanne Eberstein (s) och

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5.

Reservation 6 (s, mp)

Reservation 7 (v)

6. Parkeringstillstånd för funktionshindrade

Riksdagen avslår motion

2007/08:T435 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s).

Reservation 8 (s, v, mp)

7. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:So381 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6–9,

2007/08:T516 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (s) och

2007/08:T528 av Betty Malmberg (m).

Reservation 9 (v)

8. Trafikupphandling m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T393 av Britta Rådström och Katarina Köhler (båda s),

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 15 och

2007/08:T519 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s).

Reservation 10 (s)

9. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 8,

2007/08:T336 av Rolf K Nilsson (m),

2007/08:T440 av Christer Engelhardt (s),

2007/08:T455 av Christer Engelhardt (s) och

2007/08:T495 av Gunnar Andrén (fp).

Reservation 11 (s)

Reservation 12 (v)

10. Cykeln i kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T201 av Jan Lindholm (mp) och

2007/08:T380 av Anders Åkesson (c).

Stockholm den 25 mars 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Sten Nordin (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Eliza Roszkowska Öberg (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Sten Bergheden (m), Lars Mejern Larsson (s), Malin Löfsjögård (m), Désirée Liljevall (s) och Irene Oskarsson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 26 motioner med 37 yrkanden från den allmänna motionstiden 2007.

I samband med utskottets beredning av ärendet har utskottet i januari 2008 informerats av företrädare för bl.a. Vägverket och Banverket om kollektivtrafikutredningen KOLL framåt. Vidare har utskottet informerats av Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) den 4 mars 2008 om den lokala och regionala kollektivtrafikens situation och pågående utvecklingsarbete inom området. Även företrädare för Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har i november 2007 informerat utskottet i aktuella framtidsfrågor om bussen i kollektivtrafiken. När det gäller statens upphandling av Gotlandstrafiken har företrädare för Rikstrafiken redovisat den överenskommelse som uppnåddes i november 2007 mellan staten och Destination Gotland AB.

I sammanhanget kan vidare nämnas att utskottet tidigare i år i sitt utlåtande om kommissionens grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer (utl. 2007/08:TU5) behandlat kollektivtrafikens roll för omställningen till ett hållbart transportsystem.

Utskottets överväganden

Bakgrund

Inledningsvis lämnas en kort bakgrundsbeskrivning som främst baseras på aktuella uppgifter från Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) senaste rapport om lokal och regional kollektivtrafik (Statistik 2007:20).

Definitioner

Den officiella definitionen av kollektivtrafik som utformats av Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) är följande:

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.

Nyckelbegreppen i definitionen är att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttigheten, är givna och kända i förväg samt erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

Kollektivtrafikbegreppet delas upp i tre huvudgrupper – allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt turist- och chartertrafik. Allmän kollektivtrafik erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd. I begreppet särskild kollektivtrafik ingår färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Dessutom omfattar begreppet kollektivtrafik sådan turist- och chartertrafik som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Allmän och särskild kollektivtrafik är delvis samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik sällan är finansierad av samhället.

Kollektivtrafiken indelas även efter det geografiska område som trafiken omfattar. Det finns tre trafikeringsområden – lokal och regional, interregional samt internationell trafik. Lokal och regional trafik avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län, interregional trafik avser trafik mellan två eller flera län och internationell trafik avser trafik över en nationsgräns.

Lagstiftning

Ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken regleras enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Ansvar för trafiken i varje län vilar enligt lagen på en offentlig länstrafikansvarig. Kommuner och landsting är normalt gemensamt ansvariga för länets lokala och regionala linjetrafik för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter ska skötas av en trafikhuvudman. Trafikhuvudmannen är ofta ett

aktiebolag. Oberoende av den formella formen brukar det kallas länstrafikbolag. Som huvudprincip gäller att all lokal och regional kollektivtrafik upphandlas i konkurrens.

Trafikhuvudmannens uppgifter är bl.a. att främja en tillfredsställande trafikförsörjning, upphandla trafik, handikappanpassa trafik och verka för tillfredsställande taxiservice.

Myndighetsansvar

Rikstrafiken har ett övergripande ansvar för den interregionala kollektivtrafiken i Sverige och har som särskild uppgift att ur resenärens perspektiv arbeta för ett samverkande långväga kollektivt persontrafiksystem av buss-, båt-, flyg- och tågtransporter. Målet är att skapa ett tillgängligt transportsystem med hög kvalitet, säker trafik och god miljö samt bidra till en positiv regional utveckling. I Rikstrafikens arbete ingår även att kartlägga brister i den långväga kollektivtrafiken inklusive samordning av tidtabeller, biljettsystem och information.

Rikstrafiken kan också för statens räkning upphandla långväga kollektivtrafik som inte bedrivs av trafikhuvudmännen (länstrafikbolagen) eller de kommersiella trafikutövarna men som är transportpolitiskt motiverad, dvs. trafik som är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam. Andra viktiga uppgifter är att arbeta för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder och att verka för att jämställdheten beaktas inom kollektivtrafiken.

När det gäller kollektivtrafik på väg har Vägverket ett ansvar för att främja utvecklingen så att trafiken blir mer attraktiv. Banverket har på motsvarande vis ett sektorsansvar för kollektivtrafik på järnväg.

Resande

Mellan åren 2005 och 2006 har kollektivtrafikresandet ökat med 5 % eller 58 miljoner resor och uppgick till 1 184 miljoner resor år 2006. Av den totala ökningen svarade Stockholms län för 65 % eller 37 miljoner resor.

Mellan åren 1999 och 2006 har antalet resor ökat med 12 %. Resandet med spårvagn har ökat mest eller med 30 %, tågresandet med 24 % och buss- respektive tunnelbaneresandet med vardera 8 %.

För att vidare beskriva kollektivtrafikresandet redovisar Sika i sin rapport även antal resor per invånare för respektive län. Av redovisningen framgår att Stockholm utmärker sig med närmare 350 resor per invånare under år 2006. Därefter följer Västra Götaland med 133 resor per invånare, Skåne med 102 resor per invånare, Uppsala med 83 resor per invånare och Östergötland med 61 resor per invånare. Minst antal resor har genomförts i Gotlands län, 19 resor per invånare.

Utbud

De tjänster som den lokala och regionala kollektivtrafiken erbjuder trafikanterna redovisas genom utbudskilometer. I begreppet utbudskilometer inkluderas såväl tidtabellskilometer som förstärkningstrafik.

Av Sikas rapport framgår att antalet utbudskilometer uppgick till 687 miljoner kilometer i riket under år 2006. Detta innefattar en ökning med 1 % sedan år 2005 och 4 % sedan år 1999. Av det totala utbudet under år 2006 utgör buss 74 %, tunnelbana 14 %, tåg 10 % och spårväg 2 %. Under de senaste åtta åren har buss- och tunnelbaneutbudet ökat med 7 % vardera medan utbudet av spårväg och tåg har minskat med 31 respektive 9 %.

Av det totala kollektivtrafikutbudet står Stockholms län för 35 %, Västra Götaland för 16 % och Skåne för 10 % under år 2006. Vid jämförelse mellan åren 2004 och 2006 har utbudet ökat mest i Stockholms län medan det har minskat mest i Dalarna. Ökningen i Stockholms län torde bl.a. höra samman med trängselskatteförsöket som pågick från den 3 januari till den 31 juli år 2006.

Ekonomi

Andelen av kollektivtrafikens kostnader som täcks med intäkter, den s.k. självfinansieringsgraden, har sedan slutet av 1990-talet uppgått till 54–58 % av kostnaderna för kollektivtrafiken.

Självfinansieringsgraden under år 2006 skiljer sig inte särskilt mycket åt för riket, vare sig inklusive eller exklusive Stockholm. För hela riket uppgick den till 54 %, och exkluderas Stockholm uppgick självfinansieringsgraden till 55 %. Skåne och Värmland har högst självfinansieringsgrad med 62 % vardera medan självfinansieringsgraden är lägst i Gotlands län med 22 %.

Övergripande kollektivtrafikfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om övergripande kollektivtrafikfrågor bl.a. med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Jämför reservationerna 1 (s, mp), 2 (v), 3 (s), 4 (v, mp) och 5 (v).

Motionerna

Ökade satsningar på kollektivtrafiken

I *motion 2007/08:T399 av LiseLotte Olsson (v)* framhålls betydelsen av en rejäl satsning på kollektivtrafiken i glesbygd. Motionären menar att om det arbete som invånare, företag och myndigheter lägger ned för att utveckla Västerbottens inland ska nå någon framgång måste inlandsborna få tillgång till rimliga kommunikationsvägar. Regeringen bör därför låta utreda på vilket sätt kollektivtrafiken i inlandet kan utvecklas med tätare och snabbare turer samt förutsättningarna för att återuppta persontrafiken på Inlandsbanan och presentera en lösning i nästkommande budget.

I *motion 2007/08:T422 av Lars U Granberg och Karin Åström (s)* framhålls att ett stort problem för människor som bor i lands- och glesbygd är avsaknaden av väl fungerande kommunikationer. Detta innebär att flertalet är hänvisade till att ha egen bil för att kunna åka till och från sitt arbete. I storstadsregionen kan pendlare däremot i stället för bilen välja kollektivtrafiken. Detta innebär att en allt större grupp i vårt samhälle får det ekonomiskt svårt att klara ett längre pendlingsavstånd till ett nytt arbete. Arbetspendlingen och därmed rörligheten på arbetsmarknaden minskar i stället för att öka. Likvärdiga ekonomiska förhållanden mellan pendlare i lands-/glesbygd och pendlare där en utbyggd kollektivtrafik utgör alternativet till egen bil skulle stärka människors möjlighet till arbete och även skapa nya långsiktiga arbetstillfällen.

I *motion 2007/08:T510 yrkande 6 av Christina Axelsson m.fl. (s)* framhålls att behoven av snabba, miljömässigt hållbara och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Det illustreras av att efterfrågan på resor med lokal- och regionaltåg har ökat dramatiskt de senaste åren. Kollektivtrafiken har en nyckelroll i arbetet med mer miljömässigt hållbara transporter. Med den ytterst allvarliga klimat- och miljösituation som råder globalt är det ytterst märkligt att regeringen inte satsar något alls på kollektivtrafik i budgeten. Motionärerna vill att det kollektiva resandet ges bättre förutsättningar att öka i omfattning.

I samma motion (*yrkande 9*) anser motionärerna att den negativa kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken måste brytas. En översyn bör göras för att se hur branschen kan kompenseras för de ökade pålagor som den borgerliga regeringen lagt på den i form av ökade bränsleskatter, fordonskatt och skatt på trafikförsäkringen.

I *motion 2007/08:MJ440 yrkande 3 av Désirée Pethrus Engström (kd)* framhålls att kollektivtrafiken behöver marknadsföras på ett helt nytt sätt. Här har landsting och kommuner en viktig hälsopolitisk aspekt att ta till sig. I Örebro försöker man att inte förlägga nybebyggelse mer än fem kilometer från stadskärnan för att man ska kunna cykla eller enkelt kunna använda allmänna kommunikationer. Det är ett bra exempel på hur man bör tänka i

städer av Örebros storlek. Resurser bör satsas på hållbara transporter och förstärka incitamenten och möjligheterna att åka med allmänna kommunikationer, cykla eller gå, om detta nu är möjligt.

I motion 2007/08:N341 yrkande 2 av Kent Persson m.fl. (v) framhåller motionärerna att ansträngningarna måste öka väsentligt i de olika arbetsmarknadsregionerna för att få till de smartaste och mest attraktiva kollektiva transportlösningarna för arbetspendlande. Det kan handla om att tidtabeller anpassas till varandra så att väntetiderna blir så korta som möjligt vid övergången mellan olika färdmedel och att de kollektiva transporterna har högre turtäthet, blir snabbare och bekvämare för att kunna konkurrera med bilen som färdmedel. Motionärerna vill därför se en nationell plan för hur vi ska möta de utmaningar som vi står inför när det gäller att alltmer dels smälta samman arbetsmarknadsregionerna till en helhet, dels utveckla Sveriges samlade ekonomi och gemensamma välbefinnande. Men det krävs också lokala planer inom varje arbetsmarknadsregion som analyserar var problemen för ett utökat arbetspendlande ligger. Motionärerna efterfrågar därför behovet av nationella respektive lokala planer för arbetsmarknadsregioner och infrastruktur.

Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken

I motion 2007/08:T417 yrkande 16 av Agneta Lundberg m.fl. (s) anfördes att det krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik för att en god kommunikationsstandard ska kunna upprätthållas. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Detta är särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Rikstrafiken bör därför ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

I motion 2007/08:T510 yrkande 12 av Christina Axelsson m.fl. (s) framhåller motionärerna betydelsen av en god kommunikationsstandard. För att en god standard ska kunna upprätthållas krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik, enligt motionärerna. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje trafikföretag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Det är enligt motionärerna också viktigt att erbjuda en väl fungerande kollektivtrafik mellan flygplatserna och de närmaste tätorterna för att minska koldioxidutsläppen. Rikstrafiken bör ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

I *motion 2007/08:T531 yrkande 4 av Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter kan man effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Det är inte omöjligt att skapa en fungerande kollektivtrafik i glesbygd. Det krävs dock en planering som tar hänsyn till och utgår från glesbygdens förutsättningar och behov. Inte minst i områden med litet underlag kan en bättre samordning leda till lägre kostnader och ett bättre trafikutbud. Därför bör det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.

Kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning

I *motion 2007/08:T328 yrkande 1 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls att dagens avgifter i kollektivtrafiken uppfattas av många som höga, inte minst av pensionärer, låginkomsttagare och ungdomar. Och om det är dyrare att ta bussen till jobbet jämfört med den egna bilen, så är det inte konstigt att många väljer att inte åka kollektivt. Om inte tillräckligt många åker med kollektivtrafiken, blir effekten färre turer med endast ett fåtal passagerare. Om det blir färre turer får vi en försämrad tillgänglighet av kollektivtrafik, och det drabbar kvinnor i större utsträckning än män, eftersom kvinnor i sin vardag är mer beroende av kollektiva transporter.

Det har tidigare funnits lokala försök med avgiftsfri kollektivtrafik i flera kommuner och med goda resultat, dvs. fler valde att resa kollektivt. Men det har aldrig genomförts på ett storskaligt plan i ett och samma län. Motionärerna tycker därför att det nu är dags med fullskaliga försök med klimattaxa i kollektivtrafik, dels i en storstadsregion, dels i ett glesbygdslän.

I samma motion (*yrkande 2*) framhålls att utgångspunkten är att det ska vara frivilligt för varje län att delta i försöket. Länen ansöker därför om att få vara med, och regeringen beslutar sedan om vilka län det blir. Enligt motionen är det i dag inte lämpligt att peka ut var i landet dessa försök ska ske. Men två län som motionärerna ser som lämpliga är Region Skåne och Örebro län.

Försöken ska pågå under en längre tidsperiod. De ska vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening ska studeras och analyseras. Med ett brett och djuplodande utvärderingsunderlag är det lättare att senare fatta lämpliga framtida beslut. Forskningen som kopplas till försöket med klimattaxa ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.

I *motion 2007/08:T507 av Margareta Israelsson (s)* framhålls att i Mälardalen gäller SJ:s priser till skillnad från i Västra Götaland där regionens kommuner och landsting stödfinansierar verksamheten för att hålla priserna på rimliga nivåer. Därmed utvidgas den region inom vilken människor kan söka arbete utan att behöva flytta. Vi anser att avgiftssystemet i Mälardalen skulle kunna lösas på liknande sätt, men det finns inget sätt att

legalt reglera detta eftersom det saknas ett beslutsforum. Därför behövs det ett statligt initiativ för att finna en lösning för dessa frågor. Vi föreslår därför att regeringen tar initiativ till överläggningar med intressenterna i Mälardalen för att åstadkomma ett rättvisare avgiftssystem för pendlarna i Mälardalen.

I motion 2007/08:T531 yrkande 7 av Peter Pedersen m.fl. (v) framhålls att kollektivtrafiken utan tvekan generellt sett är bättre för miljön än privatbilsismen, men det återstår trots allt en hel del åtgärder för att kollektivtrafiken ska bli helt miljöanpassad. Det är viktigt att t.ex. bussar och lok ställs om till förnybar drift. En ökad beläggning inom kollektivtrafiken ökar effektiviteten i energianvändningen. Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och intrång i den fysiska miljön som påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Regeringen bör därför utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.

Ansvarsfrågor och regelverk

I motion 2007/08:T421 av Anne Marie Brodén och Lars Gustafsson (m, kd) framhålls att i flera län har man valt att utnyttja den möjlighet som riksdagen givit att flytta över ansvaret för den regionala utvecklingen till s.k. samverkansorgan. Samverkansorganen har tagit över uppgifter som tidigare låg på länsstyrelsen. Dessutom har man i flera län låtit samverkansorganen ta över uppgifter och resurser som tidigare fanns inom såväl landstinget som de länsvisa kommunförbunden. Inom ett område kan samverkansorganen dock inte ta över ansvaret, även om kommuner och landsting skulle vara överens om att så vore önskvärt. Lagstiftningen tillåter inte att samverkansorgan blir kollektivtrafikansvariga, dvs. utövar ägandet över trafikhuvudmännen. Regional variation i ägandet beroende på vad kommuner och landsting i olika län kommer överens om borde kunna tillåtas.

I motion 2007/08:T542 av Anna Bergkvist och Anna König Jerlmyr (m) framhålls att kollektivtrafik är en samhällsnyttig tjänst som offentliga trafikhuvudmän har ansvar för. Att upphandla trafiken och låta olika aktörer lägga anbud är ett sätt att minska de offentliga utgifterna och samtidigt tillföra de enskilda företagens kompetens och kunskaper. För att en upphandling ska fungera jämnt krävs det att alla företag kan lägga anbud på likvärdiga villkor. På marknaden för upphandlad trafik finns det såväl helt privata aktörer som delvis statligt ägda och helstatliga aktörer. En del av dessa statliga företag lägger anbud på trafik utanför sitt eget område samtidigt som hemmamarknaden är skyddad från konkurrens. Det är inte den upphandlande myndighetens uppgift att agera ställföreträdande konkurrensverk. Av den anledningen är det viktigt att åstadkomma ett övergripande regelverk som förbjuder statliga företag att lägga anbud utanför det egna landets gränser om den egna hemmamarknaden inte är öppen för konkurrens.

Tidigare behandlingar

I betänkandet Kollektivtrafik och trafikupphandling (bet. 2006/07:TU4) framhöll utskottet bl.a. att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem. Transportpolitiken utgör en integrerad del av regeringens politik, och en process kommer att starta för att skapa en ny framåtblickande transportpolitik där utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras. Konkurrensutsättning och alternativ finansiering kommer att ingå i denna politik. Mot bl.a. bakgrund av den regionala miljöns allt ökade betydelse för företagen och medborgarna ska trafikslagen planeras så att de kan komplettera varandra och effektivt fungera över kommun-, läns- och nationsgränser. Regeringen kommer att utarbeta en nationell strategi för att stärka utvecklingskraften på landsbygden.

Kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet. Detta öppnar vägen för en breddad arbetsmarknad och en ökad tillgänglighet till högre utbildning. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är vanligtvis ett gemensamt ansvar för kommuner och landsting. Statens ansvar för kollektivtrafiken är att utveckla den interregionala kollektivtrafiken genom samordning och upphandling av samhällsekonomiskt lönsam trafik som inte bedrivs på kommersiella grunder eller av trafik huvudmännen. Rikstrafiken, som är ansvarig för upphandlingen av den olönsamma interregionala persontrafiken, bör ges långsiktiga och stabila spelregler och därmed bättre förutsättningar att utföra sitt uppdrag. Enligt utskottets mening kommer detta att medverka till att skapa en tillfredsställande interregional transportförsörjning för kvinnor och män i ett sammanhängande nätverk i landet. Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen, och det är viktigt att den blir tillgänglig för alla grupper av nyttjare.

Utskottet ville vidare erinra om att regeringen avsåg att se över de transportpolitiska målen. Utskottet utgick ifrån att en sådan översyn kommer att omfatta en genomgång av målen för transportpolitiken med syftet att utveckla en kollektivtrafik i landet i enlighet med vad utskottet anfört.

Utskottet framhöll också bl.a. samhällsplaneringens betydelse för kollektivtrafiken och vikten av säkerhet och trygghet för såväl resenärer som anställda. Utskottet förutsatte att dessa frågor uppmärksammas inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet och lyfter i sammanhanget särskilt fram den strategiska betydelse som forsknings- och demonstrationsprojekt kan fylla för att utveckla landets kollektivtrafik för framtidens behov och förutsättningar.

När det gällde *samordningsfrågor* konstaterade utskottet bl.a. att Rikstrafiken under år 2006 rapporterat ett uppdrag om ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem för all kollektivtrafik. Utvecklingen går åt rätt håll då samverkan har förbättrats gällande biljetter och tidtabeller. Under de senaste tre åren har Rikstrafiken och Samtrafiken i samver-

kan med samtliga operatörer arbetat med att införa en kommunikationslösning (Samtrafikgränssnittet) mellan de olika systemen för biljettbokning. Under det andra kvartalet år 2005 blev detta arbete klart och i och med detta upphörde de tekniska hindren för samverkan mellan operatörernas system.

När det gällde *kollektivtrafiken och miljön* anförde utskottet bl.a. att regeringen avsåg att se över de transportpolitiska målen. Utskottet såg positivt på detta och även på det tillvägagångssätt regeringen avsåg att genomföra översynen på, dvs. att inte lägga förslag till nya transportpolitiska mål utan att dessa förankrats grundligt i hela landet och hos transportsystemets aktörer. Utskottet utgick ifrån att i den process regeringen avsåg att initiera, där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram, kommer miljöfrågan att ha en given plats. Som utskottet såg det kommer detta arbete att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik. Utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras.

Utskottets ställningstagande

Ökade satsningar på kollektivtrafiken

Utskottet har i tidigare betänkanden bl.a. framhållit att en väl utvecklad transportpolitik är en förutsättning för tillväxt och en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem och att kollektivtrafiken, som utgör en viktig del i denna utveckling, ska vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet.

Utskottet vill därför lyfta fram det avrapporterade regeringsuppdraget till Vägverket och Banverket i december 2007 om att, i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer, gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Av en sammanfattning av det överlämnade handlingsprogrammet, benämnt KOLL framåt, framgår bl.a. att programmet är brett och omfattar hela kollektivtrafiken, och i centrum har resenärens funnits. Syftet har varit att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik, att bidra till regional utveckling och att positivt bidra till en bättre miljö.

Enligt vad utskottet erfarit pågår nu ett arbete inom branschen med att konkretisera den gemensamma målsättningen som redovisades i KOLL framåt att det bl.a. ska ske en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik och att resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas. En presentation av detta arbete kommer att äga rum den 15 maj 2008.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på vad utskottet i ett utlåtande över kommissionens grönbok om stadstrafik (utl. 2007/08:TU5) bl.a. framhållit om samhällsplaneringens centrala betydelse för att få till stånd väl fungerande trafiksystem i städerna. Utskottet anser dock att när det gäller stadstrafikens utformning bör trafikbesluten fattas i så decentraliserade

former som möjligt. I utlåtandet lyfter också utskottet fram de goda exempel som gjorts på flera håll i Europa när det gäller utbygganden av spårburen trafik i redan urbaniserade områden. Utskottet framhåller också vikten av att det i vissa fall omständliga och långdragna planeringsförfarandet för att anlägga spårssystem i många länder skulle kunna nedbringas genom en mer effektiv planeringsprocess.

I sammanhanget vill utskottet även hänvisa till att Klimatberedningen (M 2007:03) i sitt förslag till mål och handlingsplan för den svenska klimatpolitiken redovisat en rad förslag ägnade åt att främja en ökad kollektivtrafik i samhället.

Enligt utskottets mening har frågor av de slag som tas upp i motionerna om ökade satsningar på kollektivtrafiken väl uppmärksammats av bransch, berörda myndigheter och av regeringen, där nu ett samordnat arbete pågår i syfte att öka det kollektiva resandet, ett arbete som utskottet välkomnar och förutsätter kommer att leda till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv, bidrar till regional utveckling och en bättre miljö.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att något särskilt uttalande utöver vad utskottet nu anfört inte är påkallat. *Motionerna 2007/08:T399 (v), 2007/08:T422 (s), 2007/08:T510 yrkandena 6 och 9 (s), 2007/08:Mj440 yrkande 3 (kd) och 2007/08:N341 yrkande 2 (v)* om ökade satsningar på kollektivtrafiken avstyrks följaktligen.

Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken

Utskottet har tidigare betonat betydelsen av en samordning av biljett- och bokningssystem inom kollektivtrafiken och sett positivt på den regionala samordning i dessa frågor som skett på olika håll i landet.

Utskottet vill därför peka på att av regleringsbrev för Rikstrafiken för år 2008 framgår bl.a. att Rikstrafiken i samverkan med trafikhuvudmän, länsstyrelser, övriga myndigheter och operatörer ska verka för att ett samverkande interregionalt kollektivt persontransportsystem åstadkoms.

Även i uppdraget till Vägverket och Banverket om en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, som utskottet ovan redogjort för, utgör samordning av system för information och biljetthantering ett prioriterat område.

Utskottet vill i sammanhanget och med anledning av väckta motioner också peka på den utredning som regeringen tillsatt om ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg. Enligt direktiven (2007:145) är det önskvärt – från ett kundperspektiv – att tågtrafikutbudet med tillhörande tjänster uppfattas som en sammanhängande helhet med god kvalitet och tillgänglighet, även om konkurrensen och antalet operatörer ökar. Det framgår också av direktiven att utredaren ska utreda och föreslå utformning och organisation av ett operatörsneutralt system, med sådana villkor och krav på organisatörer och operatörer att resenärerna kan garanteras åtminstone ett minimum av operatörsneutral och samlad trafikantinformation. Det är även viktigt att det finns system som möjliggör

enkla köp av genomgående biljetter för resa med fler operatörer. I det arbetet måste hänsyn tas till den beslutade EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter. Förordningen innehåller vissa krav på biljettsystem och på hur biljetter ska tillhandahållas. Utredningen ska redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2008.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att utarbeta direktiv till en samlad översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Direktiven beräknas bli färdigställda under första kvartalet 2008. Utskottet ser positivt på att en sådan översyn genomförs och ser det som självklart att samordningsfrågorna inom kollektivtrafiken kommer att utgöra en av de centrala frågorna.

Enligt utskottets mening är samordning av system för information, bokning och biljetthantering av strategisk betydelse och måste därför uppmärksammas noggrant av samtliga aktörer. Detta gäller särskilt när flera operatörer agerar inom eller mellan olika trafikslag och det samlade trafikutbudet då kan riskera att bli svåröverskådligt och svårhanterligt för resenärerna. Som utskottet ser det har samordningsfrågorna uppmärksammas av regeringen i såväl regleringsbrev som utredningsdirektiv och pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att nu behandlade motionsförslag om samordningen inom kollektivtrafiken på sikt torde bli tillgodosedda. Något särskilt uttalande från riksdagens sida anses därför inte vara påkallat, varför *motionerna 2007/08:T417 yrkande 16 (s), 2007/08:T510 yrkande 12 (s) och 2007/08:T531 yrkande 4 (v)* om samordningsfrågor inom kollektivtrafiken avstyrks.

Kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning

När det gäller motionsförslagen om *prissättningen* inom kollektivtrafiken vill utskottet hänvisa till tidigare ställningstagande i samma fråga. Utskottet har då avstyrkt motionsförslag med hänvisning bl.a. till att staten inte bör fatta beslut om priser och biljettyper utan att dessa beslut i stället bör tas i decentraliserade former och utgöra ett medel i konkurrensen mellan olika transportutövare och transportslag. I fråga om förslaget om att införa avgiftsfri kollektivtrafik hänvisades till att viss försöksverksamhet skett när det gäller prissättning av lokal busstrafik med s.k. nolltaxa.

Utskottet anser nu liksom i tidigare ställningstagande att det inte bör ankomma på riksdagen att föreskriva om dessa försök eventuellt bör utvecklas vidare. I sammanhanget kan nämnas att flera forskningsresultat pekar på uppfattningen att resenärerna ofta tillmäter kollektivtrafikens standard som reshastighet och regularitet en större betydelse än sänkta taxor och införande av nolltaxa. Att föreslå riksdagen att ta initiativ när det gäller prissättningen inom kollektivtrafiken anser utskottet mot bakgrund av det anförda inte vara påkallat. *Motionerna 2007/08:T328 (v) yrkandena 1 och 2 och 2007/08:T507 (s)* avstyrks sålunda.

När det gäller motionsförslaget om att helt *miljöanpassa* kollektivtrafiken vill utskottet även här hänvisa till tidigare ställningstagande i samma fråga. Utskottet avstyrkte då motionsförslaget med hänvisning till att miljöfrågorna inom kollektivtrafiken skulle komma att bli uppmärksammade och omhändertagna i samband med den aviserade översynen av de transportpolitiska målen. Utskottet såg det därför som naturligt att syftet med motionsförslaget till huvudsaklig del skulle komma att bli tillgodosett.

Utskottet har inte haft anledning att ändra sitt ställningstagande utan avstyrker *motion 2007/08:T531 yrkande 7*.

Ansvarsfrågor och regelverk

Enligt vad utskottet ovan anfört pågår ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram direktiv till en samlad översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet. Direktiven beräknas bli färdigställda under första kvartalet 2008. Utskottet ser positivt på att en sådan översyn genomförs och vill avvakta resultatet av denna översyn innan utskottet gör uttalanden om lagstiftningsfrågor i enlighet med vad som framförs i *motionerna 2007/08:T421 (m, kd) och 2007/08:T542 (m)*, som följaktligen avstyrks.

Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken bl.a. med hänvisning till att regeringen avser att ta fram en strategi till hösten 2008 för hur målen i handlingsplanen för handikappolitiken ska nås år 2010.

Jämför reservationerna 6 (s, mp) och 7 (v).

Motionerna

I *motion 2007/08:T227 yrkande 1 av Birgitta Sellén och Johan Linander (c)* framhålls att i Sverige finns ett mål uppsatt om att vårt samhälle ska vara handikappanpassat år 2010. Det finns dock mycket som måste förbättras för att vi ska nå det målet. Exempelvis är det i dag svårt för människor med synnedsättning att resa kollektivt. Undersökningar genomförda av bl.a. Vägverket visar på att synskadade och rörelsehindrade är de grupper som har störst problem på detta område. En förklaring är att möjligheterna till att få personlig hjälp (ledsagning) under resan är begränsade eller ibland obefintliga. Trafikföretag som erbjuder ledsagning sätter upp gränser för vad tjänsten ska innehålla, såsom att ledsagning måste förbeställas ett dygn före resan, eller att man endast ledsagar resenärer mellan sina egna fordon/företag. Många trafikföretag erbjuder inte ledsagning över

huvud taget. Enligt motionärerna är det viktigt att någon har helhetsansvaret för ledsagningen vid resandet i landet. Synskadades Riksförbund arbetar för att Vägverket och Banverket ska få ett gemensamt ansvar för detta.

I samma motion (*yrkande 2*) framhålls också att ledsagningen ska beställas via ett nationellt telefonnummer, som ska vara tillgängligt hela dygnet. Det är också viktigt att man vid beställning får kontaktuppgifter till den som ska utföra ledsagningen, så att man kan ringa om ledsagaren exempelvis inte dyker upp i rätt tid. I de flesta fall bör man kunna förbeställa ledsagare samtidigt som man bokar sin biljett på tåg eller buss. Det fungerar bra vid flygresor och då bör det gå att få det att fungera även vid andra färdmedel. Viktigt är också att systemet ska vara flexibelt och därmed öppet även för ett spontant resande. Motionärerna anser att ett nationellt telefonnummer bör införas – tillgängligt dygnet runt – för beställning av ledsagare. Det nationella telefonnumret bör drivas gemensamt av Vägverket och Banverket.

I motion 2007/08:T401 av *Susanne Eberstein (s)* framhålls bl.a. att för personer med synskada är tryggheten i resandet mycket viktig, dvs. att man kan lita på att hela resekedjan fungerar. I dag utför trafikföretagen enbart ledsagning mellan sina egna fordon. Vissa trafikföretag erbjuder ingen ledsagning alls. Det finns i dag ett bra exempel på hur ledsagning och personlig service kan fungera, och det gäller flygtransporter. Där finns ett nationellt telefonnummer man ringer för att boka ledsagning i samband med flygresan och alla bolag är kopplade till denna service. För att kollektivtrafiken även ska bli tillgänglig för personer med synskada måste Vägverket och Banverket prioritera arbetet med att få till stånd en fungerande ledsagning i resandet. Ledsagningen måste samordnas så att den fungerar över hela landet och mellan olika trafikhuvudmän. Motionären anser mot denna bakgrund att ett rikstäckande telefonnummer för bokning av ledsagning bör inrättas.

I motion 2007/08:T531 *yrkande 5* av *Peter Pedersen m.fl. (v)* framhålls att i Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. Regeringen bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

Tidigare behandlingar

I betänkandet Kollektivtrafik och trafikupphandling (bet. 2006/07:TU4) ansåg utskottet bl.a. att tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga. Utskottet såg därför positivt på det uppdrag som Banverket och Vägverket fått att, i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer, gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och där ett av fem prioriterade områden är en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade. Banverket och Vägverket ska gemensamt leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. Arbetet ska inriktas mot ett prioriterat nätverk, där infrastruktur som stationer m.m. samt fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och användbar för alla. Insatserna ska koncentreras på en avgränsad men sammanhängande del av trafiksystemet. Här ska funktionshindrade och andra människor med särskilda behov kunna resa säkert och tryggt i hela landet. Programmet ska även innehålla förslag på hur ett system för ledsagning av funktionshindrade personer mellan anslutande trafikslag på stationerna ska byggas upp och finansieras.

Utskottet ville i sammanhanget också erinra om att regeringen avsåg att se över de transportpolitiska målen. Utskottet förutsatte att den viktiga frågan om ett tillgängligt transportsystem kommer att utgöra en självklar del i detta arbete.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis anföra att regeringsuppdraget till Vägverket och Banverket, som utskottet tidigare ställt sig positivt till (bet. 2006/07:TU4), avrapporterades till regeringen i december 2007. Enligt uppdraget skulle Vägverket och Banverket, i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer, gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Två av de fem prioriterade områdena rörde tillgängligheten i kollektivtrafiken, såsom attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter samt kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade. Vägverkets och Banverkets avrapportering av regeringsuppdraget, kallat KOLL framåt, bereds nu inom Regeringskansliet.

Utskottet vill med anledning av väckta motioner också framhålla att i december 2007 antogs en EG-förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Förordningen, som bl.a. reglerar tågresenärers rätt till ledsagning i samband med tågresa, träder i kraft den 3 december 2009. Utskottet vill också peka på den utredning som regeringen tillsatt om ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg (dir. 2007:145). Enligt utredningsdirektiven ska utredaren ta särskild hänsyn till funktionshindrades rättigheter i den kommande EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter.

Vidare har utskottet erfarit att när det gäller tillgängligheten till transportsystemet för funktionshindrade år 2010 har regeringen beslutat att ta fram en strategi för hur målen i handlingsplanen för handikappolitiken ska nås år 2010. Strategin avses bli redovisad i samband med att budgetpropositionen presenteras hösten 2008.

I likhet med vad utskottet tidigare framhållit anser utskottet att tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga. Utskottet ser därför positivt på att denna fråga uppmärksammas av regeringen och nu bereds inom Regeringskansliet. Viktiga milstolpar i detta arbete torde, som utskottet ser det, bli när regeringen presenterar sin strategi för handikappolitiken hösten 2008 och när EG-förordningen träder i kraft den 3 december 2009.

Utskottet utgår ifrån att de förslag som tas upp i nu aktuella motioner därför på sikt kommer att bli tillgodosedda och avstyrker följaktligen *motionerna 2007/08:T227 yrkandena 1 och 2 (c), 2007/08:T401 (s) och 2007/08:T531 yrkande 5 (v)*.

Parkeringstillstånd för funktionshindrade

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om parkeringstillstånd för funktionshindrade med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 8 (s, v, mp).

Lagstiftning

De grundläggande reglerna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade återfinns i 13 kap. trafikförordningen (1998:1276). Därav framgår att ett särskilt parkeringstillstånd kan utfärdas för rörelsehindrade personer, både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver förarens hjälp utanför fordonet, dvs. passagerare (8 §).

Motionen

I *motion 2007/08:T435 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (s)* framhålls att handikapparkeringstillstånd för rörelsehindrade utfärdas av kommunerna. Tillståndet gör det möjligt för rörelsehindrade att parkera där det vanligtvis inte är tillåtet att stå, eller på specifika handikapplatser. Fördelarna med de rörelsehindrades parkeringstillstånd är många. Så många att de nu blivit hårdvaluta på svarta marknaden. Ett stulet handikappstillstånd betingar i dag ett värde på tiotusentals kronor på svarta marknaden, och för kommunerna innebär detta dessutom en förlorad parkeringsintäkt. Par-

keringstillståndet är utfärdat för individen och inte på en specifik bil. Det gör att tillstånden kan användas i alla bilar, även de bilar som tillhör dem som stulit tillstånden. Att tillstånden dessutom kan användas i de flesta europeiska länder minskar inte stöldbegärligheten. En lösning som man skulle kunna överväga är att handikapptillstånden i stället för att vara registrerade på en person är registrerade på en bil, vilket torde minska stöldbegärligheten.

Tidigare behandlingar

I betänkandet Väg- och fordonsfrågor (bet. 2005/06:TU8) framhöll utskottet att det kan finnas anledning att se över dagens regelverk för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det gäller bl.a. frågan om fler kategorier av funktionshindrade än i dag ska vara berättigade till sådana parkeringstillstånd. Utskottet såg därför positivt på att regeringen givit Vägverket i uppdrag att utreda denna fråga och ett antal frågeställningar kring administration och ansvar för dessa parkeringstillstånd, bl.a. i syfte att minska problemen med missbruk, förfälskningar och stöld av parkeringstillstånden.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill i frågan om parkeringstillstånd för funktionshindrade framhålla tidigare uttalanden, som ett enigt utskott stått bakom. Vid riksmötet 2005/06 konstaterade utskottet, med anledning av Vägverkets redovisade regeringsuppdrag om parkeringsfrågor, med tillfredsställelse att Vägverkets förslag tillgodosåg de önskemål som sedan länge förts fram i syfte att få ett mer rättvist och effektivt parkeringssystem. Utskottet ansåg det därför angeläget att det påbörjade reformarbetet snarast slutfördes. I sammanhanget hänvisade utskottet vidare till den då pågående Parkeringsutredningen som fått i uppdrag att se över en rad frågor kring parkering i syfte att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket.

Vid riksmötet 2006/07 betonade utskottet att frågan om parkeringstillstånd för funktionshindrade är av största betydelse och förutsatte därför att den pågående beredningen inom Regeringskansliet ges hög prioritet.

Utskottet anser alltså att frågan är av största betydelse och utgår ifrån att frågan snarast får en lösning.

Mot bakgrund av det anförda torde syftet med den nu aktuella *motionen 2007/08:T435 (s)* komma att bli tillgodosatt, och den avstyrks följaktligen.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om färdtjänst och riksfärdtjänst bl.a. med hänvisning till pågående arbete inom Regeringskansliet med att ta fram direktiv till en samlad översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet.

Jämför reservation 9 (v).

Motionerna

I *motion So381 yrkande 6 av Lars Ohly m.fl. (v)* framhålls bl.a. att färdtjänsten borde ge personer med funktionshinder möjlighet att resa på samma villkor som personer utan funktionshinder. I dag är färdtjänsten enda möjligheten för många med funktionsnedsättning att företa resor. Det borde finnas en tydlig koppling mellan egenavgiften för färdtjänst och avgiften för att åka med kollektivtrafiken. Att ta ut en egenavgift för resa med färdtjänst som inte motsvarar avgiften för resa med den ordinarie kollektivtrafiken ställer åter personer som är i behov av färdtjänst i en ojämlig situation. Detta diskriminerar människor med färdtjänsttillstånd. Motionärerna föreslår att det i lagen om färdtjänst införs en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel. Regeringen bör utreda kostnad och genomförande av en sådan lagändring.

I samma motion (*yrkande 7*) framhåller motionärerna att färdtjänsten ska vara en del av de allmänna kommunikationerna och att Vägverket ska ha ett ansvar när det gäller kvantitet och kvalitet, men därutöver ska det också finnas en myndighet som har ett tillsynsansvar. Den enskilde ska ha en instans som kan överpröva vid ett negativt beslut. Det behövs tillsyn av att lagarna efterlevs. Därför behövs en tillsynsmyndighet som bl.a. kan ge ut anvisningar, råd och rekommendationer och dit enskilda kan vända sig med sina klagomål i frågor som rör dessa discipliner. Socialstyrelsen bör ha den övergripande tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad.

I samma motion (*yrkande 8*) framhålls att beslutet om färdtjänst även ska gälla ledsagare, och de ökade kostnader som det eventuellt kan ge upphov till är berättigade för att ge människor med funktionshinder en ökad trygghet i resandet. Därigenom undviks också en omfattande administration, domstolsprövningar och en stor rättsosäkerhet för den enskilde resenären. Detta bör reducera kostnaderna avsevärt. Problemet med det nuvarande systemet är att i vissa situationer den färdtjänstberättigade får ta med en ledsagare om en sådan behövs under resan, men inte om det behövs en ledsagare under själva vistelsen vid resmålet. För att förenkla processen bör beslutet om färdtjänst sålunda gälla även för ledsagare.

I samma motion (*yrkande 9*) framhålls att det är skäligt att den som söker tillstånd till färdtjänst ska kunna ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer; då ska tillståndet även gälla för denna eller dessa. Avgiften för medresenären ska då inte heller överstiga den som gäller för allmänna kommunikationsmedel. Här har Färdtjänstutredningen befarat att det kan finnas gränsdragningsproblem. Trots detta bör en färdtjänstberättigad få ta med medresenärer, och detta bör regleras i de två färdtjänstlagarna.

I *motion 2007/08:T516 av Ann-Christin Ahlberg (s)* framhålls att färdtjänst får anlitas av den person som efter ansökan hos kommunen har fått tillstånd till det. Man ansöker i sin hemkommun, och då får man även besked om man får möjlighet utan avgift att låta ledsagare medfölja vid resor. Beslutet kan omfatta även behov av flera ledsagare. Det finns sjukdomar och handikapp som gör att man behöver två ledsagare för att kunna använda sig av färdtjänsten och utföra de ärenden och aktiviteter som man har behov av. Behovet av att utan avgift ta med två ledsagare anges dock inte tydligt i lagtexten. Därför man bör se över lagen om färdtjänst i syfte att ge möjlighet att utan avgift ta med två ledsagare på färdtjänstresor.

I *motion 2007/08:T528 av Betty Malmberg (m)* framhålls att i lagen om färdtjänst anges att en kommun får anordna färdtjänst i annan kommun för den kommuninnevärdare som berättigats till färdtjänst. Genom den formuleringen ges stora utrymmen för tolkning av besökskommunens möjlighet eller skyldighet att anordna färdtjänst. Konsekvenserna blir dessvärre oftast att personer som beviljats färdtjänst endast har möjlighet att resa inom kommunen eller med riksfärdtjänst mellan två kommuner. Detta påverkar möjligheten till delaktighet och jämlikhet i levnadsvillkor för personer som beviljats färdtjänst. I vardagen påverkar t.ex. möjligheten att studera eller arbeta på annan ort. Färdtjänsten ses i dag som en del av kollektivtrafiken och bör således utformas så att man kan resa även vid vistelse i annan kommun.

Tidigare behandlingar

I betänkandet Kollektivtrafik och trafikupphandling (bet. 2006/07:TU4) anförde utskottet bl.a. att ett enigt trafikutskott vid flera tillfällen angivit att färdtjänsten är ett prioriterat område samt att en väl fungerande färdtjänst är en förutsättning för att det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem ska kunna uppnås. Utskottet hade tidigare med tillfredsställelse konstaterat att den särskilda utredare som på den förra regeringens uppdrag utrett frågan hade lämnat förslag som behandlar de frågor utskottet uppmärksammat. Den förra regeringen har också till riksdagen överlämnat förslag till ändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst, som antagits av riksdagen.

Som utskottet såg det var dessa förändringar ett steg i rätt riktning. Genom den föreslagna bestämmelsen om att färdtjänst som anordnas ska vara av god kvalitet framhålls vikten av att de olika personalkategorierna

inom aktuell verksamhet har hög kompetens och att det kontinuerligt sker en kunskapsutveckling. Bestämmelsen förutsattes därmed komma att påverka kvaliteten inom färdtjänsten i en positiv riktning.

När det gällde väckta motionsförslag om avgifter för färdtjänst anförde utskottet att existerande regelverk är utformat så att avgifterna ska vara skäliga och att de inte får överstiga tillståndsgivarens självkostnader. Detta borde enligt utskottets mening förhindra att det uppstår så stora prisskillnader mellan de två trafikformerna att det därigenom och trots skillnaderna dem emellan skulle kunna hävdas att oskälighet eller diskriminering uppkommer.

Utskottet ansåg att motionsförslag om ett förändrat regelverk med avseende på ledsagare, medresenär och individuella villkor för tillstånd till färdtjänst aktualiserade viktiga frågeställningar. Utskottet var dock inte berett att ta några initiativ i denna fråga. Inte heller var utskottet berett att ändra regelverket för tillsynen av färdtjänsten eller riksfärdtjänsten.

I sammanhanget erinrade utskottet om uppdraget till Banverket och Vägverket om att gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. I direktiven sägs bl.a. att resenärerna i förväg bör kunna förvissa sig om vilken standard och service som erbjuds. Där kollektivtrafiken ännu inte är anpassad bör särskild vikt läggas vid samordning mellan den konventionella kollektivtrafiken och särskild kollektivtrafik, såsom färdtjänst, riksfärdtjänst, service- och flexlinjer m.m.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill när det gäller motionsförslagen om färdtjänst och riksfärdtjänst hänvisa till utskottets ställningstagande vid förra riksmötet, då liknande förslag – som avstyrktes av utskottet – fördes fram i motioner.

Utskottet har inte haft anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande. Utskottet vill dock i sammanhanget peka på den ovan nämnda EG-förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, som ska träda i kraft den 3 december 2009, där bl.a. assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet regleras.

Utskottet vill också erinra om att det pågår ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram direktiv till en samlad översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Utskottet har därvid erfarit att regeringens ambition är att harmonisera lagarna på kollektivtrafikområdet, dvs. lagen (1997:736) om färdtjänst, lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motionerna 2007/08:So381 yrkan-*
dena 6–9 (v), 2007/08:T516 (s) och 2007/08:T528 (m).

Trafikupphandling m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafikupphandling m.m. med hänvisning till att det inte bör ankomma på riksdagen att lägga fast på vilka nationella eller internationella förbindelser staten bör upphandla trafik.

Jämför reservation 10 (s).

Motionerna

I motion 2007/08:T393 av Britta Rådström och Katarina Köhler (s) framhålls att trafiken över Kvarken under lång tid har varit mycket viktig, inte bara för svensk del utan också för Finland och Norge. Den är viktig både för basindustrin, men också för övrig industri och dess transporter samt för pendling till studier och arbete. Vidare är det en viktig förutsättning för ökad turism. Båttrafiken sparar också på miljön och minskar vägslitage. Trafiken på väg mellan Finland och Sverige via Haparanda sliter hårt på vägarna och kommer att öka betydligt om båttrafiken försvinner. Finska staten stöder båttrafiken ekonomiskt, vilket även den svenska staten borde göra, enligt motionärerna.

I motion 2007/08:T417 yrkande 15 av Agneta Lundberg m.fl. (s) framhålls att Sverige i jämförelse med andra länder har genomfört den mest omfattande avregleringen av flygmarknaden, sedan samtliga linjer för inrikesflyg öppnades för fri konkurrens år 1992. Avregleringen har fungerat relativt väl på några få högtrafikerade linjer men har också lett till att priserna på vissa sträckor stigit kraftigt samtidigt som utbudet försämrats avsevärt.

De höga flygpriserna och den låga turtätheten får starka negativa konsekvenser för näringslivets tillväxtförutsättningar och privatpersoners möjligheter till resande. De negativa effekterna ökar dessutom i takt med att snabba persontransporter blir en grundförutsättning för en växande del av näringslivet. Erfarenhetsmässigt har det visat sig att behovet av fysiska kommunikationer inte minskat i takt med att telekommunikationerna förbättras. I stället ökar det strategiska värdet av att förbättra förutsättningarna på persontransportområdet generellt. Enligt vår mening måste staten ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga från regionalpolitisk synpunkt.

I motion 2007/08:T519 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s) framhålls att man som boende i Västmanland är innerligt trött på det faktum att de upphandlade franska tågen som trafikerar Mäljarbanan inte fungerar på det sätt som är rimligt att begära. Att tekniska småfel på utrustning kan uppstå har vi förståelse för. Att dörrar mellan olika kupéer inte alltid går att öppna är väl uthärdligt i det stora hela.

Däremot är det oacceptabelt att ständigt ett antal av dessa tåg måste på översyn för att de helt enkelt inte rullar framåt och på så sätt föranleder stora störningar i trafiken med förseningar som följd. Eftersom kvaliteten på den rullande materielen är av central betydelse för bl.a. möjligheten att trygga en tillfredsställande standard och förbindelser med god regularitet och tidtabellshållning, framstår valet av fabrikat som ett mycket tydligt felaktigt beslut av ansvariga för upphandlingen. Det måste ställas tydligare krav på ökad kunskap och större kompetens på den upphandlande enheten så att den produkt som valts utifrån uppställda kriterier med full säkerhet också fungerar när den sätts i trafik. Motionärerna framhåller behovet av ökad kunskap hos trafikhuvudmännen vid upphandling av rälsbundna fordon.

Tidigare behandlingar

I betänkandet Kollektivtrafik och trafikupphandling (bet. 2006/07:TU4) anförde utskottet bl.a. att det inte borde ankomma på riksdagen att lägga fast på vilka nationella eller internationella förbindelser staten bör upphandla trafik. I stället borde det ankomma på Rikstrafiken och regeringen att, i enlighet med det transportpolitiska målet och inom givna ekonomiska ramar, närmare bedöma vilken trafik som staten bör upphandla.

Frågan om kvaliteten på den rullande materielen, som togs upp i en motion, var enligt utskottets mening av central betydelse för bl.a. möjligheten att trygga en tillfredsställande standard och förbindelser med god regularitet och tidtabellshållning. Utskottet underströk mot denna bakgrund vikten av att trafikupphandlingar grundas på god kunskap och kompetens så att uppställda kriterier i anbudsinbjudningen säkras när det gäller bl.a. kvaliteten på rullande materiel.

Utskottets ställningstagande

När utskottet vid förra riksmötet behandlade motioner om trafikupphandling anfördes bl.a. att det inte borde ankomma på riksdagen att lägga fast på vilka nationella eller internationella förbindelser staten bör upphandla trafik. I stället borde detta ankomma på Rikstrafiken och regeringen att, i enlighet med det transportpolitiska målet och inom givna ekonomiska ramar, närmare bedöma vilken trafik som staten bör upphandla.

Frågan om kvaliteten på den rullande materielen, som då också togs upp i en motion var enligt utskottets mening av central betydelse för bl.a. möjligheten att trygga en tillfredsställande standard och förbindelser med god regularitet och tidtabellshållning. Utskottet underströk mot denna bakgrund vikten av att trafikupphandlingar grundas på god kunskap och kompetens så att uppställda kriterier i anbudsinbjudningen säkras när det gäller bl.a. kvaliteten på rullande materiel.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra sitt ställningstagande när det gäller trafikupphandlingen i landet. *Motionerna 2007/08:T393 (s), 2007/08:417 (s) yrkande 15 och 2007/08:T519 (s) avstyrks följaktligen.*

Upphandling av Gotlandstrafiken m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om upphandling av Gotlandstrafiken m.m. bl.a. med hänvisning till att några förändringar av rådande ordning, där trafiken upphandlas av Rikstrafiken, inte är motiverade i dagsläget.

Riksdagen avslår motionsförslaget om Gotlandstillägget med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Jämför reservationerna 11 (s) och 12 (v).

Motionerna

I motion 2007/08:T326 yrkande 7 av Peter Pedersen m.fl. (v) framhålls att upphandling som resulterar i nya avtal och nya operatörer inte innebär någon trygg förutsättning för Gotlandstrafiken. I september år 2005 ställdes frågan på sin spets när Rikstrafiken aviserade indragna turer och höjda priser för att klara avtalet med Destination Gotland AB. Det löstes genom att extra medel tillfördes Rikstrafiken. Motionärerna anser emellertid att den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av andra vägar.

I samma motion (yrkande 8) framhålls att utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Detta är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationsgruppen Vägpris.nu. Den föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil.

Ett uppdrag, som motionärerna i april 2006 gav till riksdagens utredningstjänst om att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt, visade att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om ett förslag från organisationsgruppen Vägpris.nu. Motionärerna vill att regeringen utreder och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland.

I motion 2007/08:T336 av Rolf K Nilsson (m) framhålls att all utveckling på Gotland hänger ihop med färjetrafiken. Gång efter annan har det slagits fast att tvåhamnsalternativet är det som är bäst för Gotland. Oskarshamn hamn är således i dag mycket viktig för Gotland, och den kommer att bli ännu mer betydelsefull om tankarna på att bygga om E 22 till motorväg blir verklighet.

Oskarshamn befinner sig i dag i ett svårt dilemma. Kommunen vill upp-rusta och modernisera den befintliga hamnen för över 130 miljoner kronor men eftersom Oskarshamn riskerar att förlora Gotlandstrafiken om ett enhamnsalternativ presenteras år 2015 kan denna stora investering vara lik-ställt med att slänga pengarna i sjön. För Gotlands utveckling – för jobb, företagande och turism samt för boende på Gotland – är det viktigt med en långsiktig och stabil trafiklösning som gör att såväl företag som privat-personer kan planera för en överskådlig framtid. Motionären anser att tvåhamnsalternativet i Gotlandstrafiken måste säkerställas.

I motion 2007/08:T440 av Christer Engelhardt (s) framhålls att Gotland är beroende av en fungerande färjetrafik för att åstadkomma en positiv regio-nal utveckling. Motionären anser bl.a. mot bakgrund av att färjetrafiken till och från Gotland är att jämföra med vägar och broar på andra håll i landet måste staten kunna garantera minst dagens kvalitet när det gäller tidtabel-ler, komfort och anständiga biljettpriser. Fartygen ska vara säkra och komfortabla. Nuvarande nivå är minimistandard. Motionären framhåller att det är viktigt att Gotlandstrafiken fortsättningsvis är ett statligt uppdrag och ansvar. Gotland måste kort sagt ges en långsiktig och stabil färjetrafik. Detta genererar långsiktiga och stabila förutsättningar för boende och näringsliv att utvecklas på Gotland.

I motion 2007/08:T455 av Christer Engelhardt (s) framhålls att goda kom-munikationer är avgörande för Gotlands utvecklingsmöjligheter som en trygg och stabil plats för näringslivetableringar och varuproduktion. Genom det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland subventione-ras såväl person- som godstrafiken. Utöver detta stöd subventioneras dess-utom godstrafiken enligt ett särskilt system med högstprisreglering och ett s.k. Gotlandstillägg, vilket innebär att taxan för godstransporter till eller från Gotland ska motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt. För att kompensera transportföretagen får dessa debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik, det s.k. Gotlandstillägget.

Gotlandstillägget har diskuterats i många år tills det för några år sedan låstes i fem år, innan diskussionerna skulle tas upp på nytt. Nu håller Näringsdepartementet på att se över frågan. För Gotlands del är det viktigt och nödvändigt med en långsiktig och stabil lösning i frågan. Det är sär-skilt angeläget för de branscher som hanterar stora mängder av varor med låga priser, som t.ex. grönsaker och andra livsmedel.

I motion 2007/08:T495 av Gunnar Andrén (fp) framhålls att transportererna av människor och gods mellan Gotland och fastlandet – priser, kostnader, snabbhet, säkerhet, turtäthet och modernitet – är och förblir den viktigaste frågan för Gotlands bofasta invånare. Transportfrågan är även viktig för det stora antal besökare som varje år kommer till Gotland, numera inte bara från när utan alltmer från fjärran. Gotlänningarnas framtida välfärd – företagens och hela Gotlands utveckling och konkurrenskraft – är beroende av långsiktighet och framsynthet på transportsidan.

Regeringen bör göra en jämförande studie utifrån privatekonomiska, företagsekonomiska, statsfinansiella, regionala och nationalekonomiska förutsättningar om vilka konsekvenserna skulle bli om samma principer för kostnader, priser, skattefinansiering och avdrag för intäkternas förvärvande tillämpades på Gotlandstrafiken till sjöss som för vanlig biltrafik i hela Sverige. Motionären föreslår mot denna bakgrund att man bör undersöka vad det skulle kosta att införa ett ekonomiskt stöd som gör resandet över vatten till och från Gotland ekonomiskt likvärdigt med normalt bilresande.

Tidigare behandlingar

I betänkandet Kollektivtrafik och trafikupphandling (bet. 2006/07:TU4) underströk utskottet bl.a. att staten har ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktig förutsägbara spelregler till rimliga priser.

Vidare konstaterade utskottet att frågan om hur det statliga ansvaret för denna trafik bäst uttrycks, exempelvis genom att ansvaret överförs till Vägverket eller genom att färjeleden likställs med allmän väg, diskuteras i några motioner. Några förändringar av rådande ordning, där trafiken upphandlas av Rikstrafiken, var dock enligt utskottets mening inte motiverad i dagsläget. Enligt vad utskottet erfarit prövar Rikstrafiken, inom sitt uppdrag att utföra en ny långsiktig trafikupphandling, en rad organisatoriska och strukturmässiga förutsättningar för trafiken i syfte att trygga en tillfredsställande, effektiv och miljövänlig trafiklösning.

Enligt utskottets mening hade inget framkommit som föranledde initiativ från riksdagens sida att nu ändra gällande ordning för Rikstrafikens trafikupphandling för Gotlandstrafiken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid tidigare behandling av motioner om Gotlandstrafiken – senast vid förra riksmötet bl.a. framhållit att staten har ansvar för att det finns tillfredsställande transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktigt förutsägbara spelregler till rimliga priser.

Utskottet kan nu konstatera att Rikstrafiken genom anbudsförfarande har tecknat avtal med Destination Gotland AB om drift av Gotlandstrafiken under perioden 2009 – 2014. Trafiken kommer att bedrivas på linjerna Visby – Nynäshamn och Visby – Oskarshamn med samma höghastighetsfärjor som i dag. Upphandlingen av Gotlandstrafiken syftar till att ge resenärer till Gotland en fungerande färjetrafik som motsvarar behoven hos boende, besökare och näringsliv. Destination Gotland har presenterat ett trafikupplägg som motsvarar Rikstrafikens krav och har dessutom visat under ett antal år att man är kapabel att bedriva den här trafiken med hög kvalitet.

Med anledning av motionsförslag om prissättning på färjetrafiken till Gotland motsvarande bilresande eller en överföring av ansvaret för Gotlandstrafiken till Vägverket, anser utskottet – i enlighet med tidigare ställningstagande – att några förändringar av rådande ordning, där trafiken upphandlas av Rikstrafiken, inte är motiverade i dagsläget.

Med anledning av ett motionsförslag om betydelsen av ett säkrat tvåhamnsalternativ efter år 2014 anser utskottet att detta är en fråga som får avgöras i anbudskrav i en framtida upphandling av Rikstrafiken.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks *motionerna 2007/08:T326 yrkandena 7 och 8 (v), 2007/08:T336 (m), 2007/08:T440 (s) och 2007/08:T495 (fp)* om upphandling av Gotlandstrafiken.

När det gäller *Gotlandstillägget* har statsrådet Åsa Torstensson i svar på en skriftlig fråga om Gotlandstillägget i juni 2007 bl.a. anført att redan år 1996 beslutade riksdagen att det s.k. Gotlandstillägget skulle avvecklas. Upphävandet av tillägget har dock låtit vänta på sig i avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland. Den tidigare regeringen framförde senast i 2004 års budgetproposition att det de kommande fem åren skulle saknas möjlighet att finna en finansiering av den sänkning av längdmetertaxan som föreslagits som en kompensation för ett borttaget Gotlandstillägg. Frågan sköts genom detta besked på framtiden.

Utskottet kan därför instämma i vad statsrådet anförde om att det inte var tillfredsställande att avvecklingen av Gotlandstillägget alltjämt är olöst. Utskottet anser i likhet med regeringen, som nu bereder frågan om Gotlandstillägget, att det är viktigt att komma fram i frågan om en avveckling av rådande konstruktion. Utskottet utgår ifrån att detta arbete kommer att ha hög prioritet.

Enligt vad utskottet kan bedöma torde syftet med motionsförslaget om Gotlandstillägget komma att bli tillgodosett, varför *motion 2007/08:T455 (s)* avstyrks.

Cykeln i kollektivtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om cykeln i kollektivtrafiken med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Aktuellt utvecklingsarbete

Vägverket har år 2000 tillsammans med Svenska Kommunförbundet och andra aktörer på området tagit fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Det övergripande målet var att cykeltrafikens andel av resorna skulle öka och att den skulle bli säkrare. Som ett riktmärke angavs att cykeltrafikens andel av alla resor rimligen borde kunna ökas med en tredjedel till år 2010 med de åtgärder som föreslogs i strategin. Den nationella strategin innehöll olika åtgärder inom fem insatsområden – infrastruktur, organisation, kunskapsuppbyggnad, kommunikation och uppföljning.

Hösten 2006 fick Vägverket, Banverket och Nutek parallella regeringsuppdrag avseende olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. Av en gemensam ingiven skrivelse till Näringsdepartementet i oktober 2007 framgår bl.a. att en ökad och riktad satsning på infrastruktur och andra cykelfrämjande åtgärder från staten och andra aktörer behövs för att uppfylla riksdagens mål om att andelen resor med cykel ska öka. För närvarande är trenden den motsatta även om den årliga försämringen är liten. För att säkerställa en ökad satsning på cykelresande och åstadkomma en optimering av den samhällsekonomiska effektiviteten föreslår Vägverket att investeringar i cykelåtgärder inordnas i den nationella planen.

Av en redovisning från Vägverket om investeringar i cykelinfrastruktur framgår att Vägverket investerar ca 100 miljoner kronor per år. En uppskattning av storleken av de kommunala cykelinvesteringarna visar att dessa ligger på ca 1 000 miljoner kronor per år.

Av skrivelsen framgår vidare att för att ökad cykling ska kunna bidra till ett hållbart resande krävs att hela resan fungerar. Möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss är bristfälliga. Om möjligheten att medföra cykel inte förbättras bör regeringen enligt Banverkets bedömning överväga åtgärder i form av skärpta krav på fordon, tydliga anvisningar vid upphandling av trafik samt direkta förhandlingar med SJ AB.

Av skrivelsen framgår det också att Banverket i sin rapport redovisar behov av förbättrade möjligheter till säker cykelparkering vid järnvägsstationer och resecentrum i syfte att underlätta byte mellan transportslag. Boverket bör få i uppdrag att utarbeta tydliga anvisningar om hur cykelparkeringar ska hanteras i den fysiska planeringens olika skeden.

Nutek bedömer att cykelturismen i Sverige på 20 års sikt har förutsättningar att generera intäkter om ca 1,5 miljarder kronor per år. En förutsättning är dock tillkomsten av ett antal längre, i huvudsak bilfria, cykelleder av hög internationell klass. Nutek bedömer bl.a. att ökade cykelsatsningar får positiv effekt på företagande, regional utveckling och landsbygdsutveckling.

Motionerna

I *motion 2007/08:T201 av Jan Lindholm (mp)* framhålls behovet av att kunna kombinera cykel och kollektivtrafik. De städer och centralorter som satsat på att underlätta för medborgarna att använda cykel har oftast fått en positiv respons från invånarna i form av ökat cyklande. Säkra cykelvägar i stadsplanerad miljö välkomnas av många.

På många håll i landet har dock arbetsmarknadsregionerna vuxit ut på ett sådant sätt att den dagliga arbetspendlingen förutsätter buss, tåg eller bil i någon form. På många håll kan en arbetspendling bestå i en cykeltur till kollektivtrafiken, en resa med buss eller tåg samt slutligen en ny cykeltur från en hållplats till slutmålet. För den typen av resor är kollektivtrafiken i dag nästan aldrig ett alternativ. Att ta med sig cykeln på tåg och buss är i dag näst intill en omöjlighet. Motionären framhåller därför behovet av att möjliggöra för kollektivtrafikresenärer att ta med cykel vid färd med tåg och buss.

I *motion 2007/08:T380 av Anders Åkesson (c)* framhålls att statliga Rikstrafiken har statens uppdrag att upphandla kollektiva transporter. I dag ingår det inte i Rikstrafikens uppdrag att ta hänsyn till offererande transportföretags vilja eller förmåga att hantera cyklar på tåg och buss vid upphandling av kollektiv samhällsfinansierad trafik. Genom att utöver andra kriterier också bedöma vilja och förmåga hos offererande trafikföretag att hantera resenärers eventuella cyklar vid upphandling av samhällsbetald trafik, skulle vi sannolikt uppnå en mera positiv hållning till kollektivtrafikresenärers cyklar.

Tidigare utskottsbehandlingar

Våren 2006

I betänkandet Moderna transporter (bet. 2005/06:TU5) ansåg ett enigt utskott att cykeln bl.a. har en given plats i det hållbara resandet. Cyklismen kan därför betraktas som en företeelse av väsentlig transportpolitisk betydelse. Enligt utskottets mening måste cyklismen främjas genom en

kombination av olika styrmedel och andra åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. Att cykla kan ge flera positiva effekter, exempelvis förbättrad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Cykel frågan bör därför inte som traditionellt betraktas som snäv trafiksäkerhetsfråga utan som en företeelse med väsentlig transportpolitisk betydelse.

När det gällde frågan om möjligheten att ta med cykel på kollektiva transporter, förbättrade cykelparkeringsmöjligheter vid hållplatser och tåg- och tunnelbanestationer skulle detta innebära att cykelns användningsområde utökas. Utskottet välkomnade därför att regeringen gett Banverket i uppdrag att verka för förbättrade möjligheter till kombinerade resor med cykel och tåg.

Våren 2007

I betänkandet Väg- och fordonsfrågor (bet. 2006/07:TU7) vidhöll utskottet sin uppfattning om cyklismens betydelse i ett hållbart transportsystem. I betänkandet erinrades vidare om att Vägverket år 2000 tagit fram en nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Efter riksdagens beslut våren 2006 med anledning av den transportpolitiska propositionen har Vägverket getts i uppdrag att uppdatera och bredda sin cykelstrategi. Vidare har uppdragits åt Banverket att utreda hur möjligheterna till kombinerade resor med cykel och tåg kan förbättras. Slutligen hade Nutek getts i uppdrag att utreda förutsättningarna för ökad cykelturism. Härutöver, anförde utskottet, pågick inom Sika ett projekt om planeringen av den svenska infrastrukturen. Frågan var hur planeringsprocessen kan läggas upp för att man bättre ska kunna bedöma värdet av alternativa transportsystem. Som ett led i detta hade Sika uppdragit åt en konsult att genomföra vissa fallstudier. I december 2006 presenterades rapporten Cykeln i transportsystemet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att ett enigt utskott tidigare ansett att cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Enligt vad utskottet bl.a. uttalat tidigare kan cyklismen därför betraktas som en företeelse av väsentlig transportpolitisk betydelse och främjas genom en kombination av olika styrmedel och andra åtgärder. Det handlar exempelvis om infrastrukturåtgärder, trafikbestämmelser, information och kampanjer. Att cykla kan ge flera positiva effekter, exempelvis förbättrad hälsa och ökat välbefinnande för individen, bättre miljö genom minskade koldioxidutsläpp samt minskade resekostnader för de enskilda. Cykel frågan bör därför inte som traditionellt betraktas som snäv trafiksäkerhetsfråga utan som en företeelse med väsentlig transportpolitisk betydelse. Utskottet har alltså denna uppfattning.

När det gällde frågan om möjligheten att ta med cykel på kollektiva transporter, förbättrade cykelparkeringsmöjligheter vid hållplatser och tåg- och tunnelbanestationer kan detta innebära att cykelns användningsområde utökas.

Utskottet ser därför positivt på att regeringen uppmärksammat dessa frågor och att Vägverket och Banverket hösten 2007 avrapporterat regeringsuppdraget om vad som kan göras för att cykeltrafikens andel av antalet resor ska öka. En cykelstrategi har presenterats i en rapport där det övergripande målet i cykelstrategin är att öka cykeltrafikens andel av resorna och att göra den säkrare.

Av rapporten framgår vidare att Banverket anser att det finns en stor potential att öka andelen som cyklar till stationen men också att öka det totala resandet med tåg. I rapporten föreslår Banverket bl.a. att järnvägsföretag och trafikhuvudmän bör utveckla informationen till resenärerna om möjligheterna att ta med cyklar på tåg. Boverket bör få i uppdrag att analysera vilka möjligheter plan- och bygglagen ger för hantering av cykeltrafik och cykelparkering samt överväga behov av mer preciserade regler för att stärka cykeltrafikens ställning. Kommunerna, alternativt stationsförvaltaren, bör få ett tydligt ansvar vid byggande och drift av cykelparkeringar vid bytespunkter.

Enligt vad utskottet erfarit bereder nu regeringen resultatet av regeringsuppdraget och avser att återkomma i ärendet inom ramen för kommande infrastrukturproposition.

Utskottet utgår ifrån att frågor av de slag som tagits upp i nu behandlade motioner kommer att uppmärksammas i det fortsatta beredningsarbetet och därför till huvudsaklig del torde bli tillgodosedda. *Motionerna 2007/08:T201 (mp) och 2007/08:T380 (c)* avstyrks följaktligen.

Reservationer

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

1. **Ökade satsningar på kollektivtrafiken, punkt 1 (s, mp)**

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T422 av Lars U Granberg och Karin Åström (båda s) och

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkandena 6 och 9 samt avslår motionerna

2007/08:T399 av LiseLotte Olsson (v),

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 3 och

2007/08:N341 av Kent Persson m.fl. (v) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att behovet av snabba, miljömässigt hållbara och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Det illustreras av att efterfrågan på resor med lokal- och regionaltåg har ökat dramatiskt de senaste åren. Kollektivtrafiken har en nyckelroll i arbetet med att utveckla mer miljömässigt hållbara transporter. Med den högst allvarliga klimat- och miljösituation som råder globalt är det ytterst märkligt att regeringen inte satsar något alls på kollektivtrafik i budgeten. Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Men i de beräkningar och utredningar som föregår nyinvesteringar i kollektivtrafik underskattas ofta vilken efterfrågan det kommer att vara på den nya bussträckningen eller lokaltåget. Vi vill att regeringen tar initiativ till att utveckla ett bättre mått på kollektivtrafikens samhällsnytta än de samhällsekonomiska kalkylmetoder som används i dag.

Vi vill att det kollektiva resandet ges bättre förutsättningar att öka i omfattning. Därför måste den negativa kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken brytas. En översyn bör göras för att se hur branschen kan kompenseras för de ökade pålagor som den borgerliga regeringen lagt på dem i form av ökade bränsleskatter, fordonsskatt och skatt på trafikförsäkringen.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Ökade satsningar på kollektivtrafiken, punkt 1 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T399 av LiseLotte Olsson (v) och

2007/08:N341 av Kent Persson m.fl. (v) yrkande 2 och avslår motionerna

2007/08:T422 av Lars U Granberg och Karin Åström (båda s),

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkandena 6 och 9 samt

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd) yrkande 3.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att ansträngningarna måste öka väsentligt i de olika arbetsmarknadsregionerna för att få till de smartaste och mest attraktiva kollektiva transportlösningarna för arbetspendlande. Det kan handla om att tidtabeller anpassas till varandra så att väntetiderna blir så korta som möjligt vid övergången mellan olika färdmedel och att de kollektiva transporterna får högre turtäthet, blir snabbare och bekvämare för att kunna konkurrera med bilen som färdmedel. En nationell plan behövs för hur vi ska möta de utmaningar som vi står inför när det gäller att alltmer dels smälta samman arbetsmarknadsregionerna till en helhet, dels utveckla Sveriges samlade ekonomi och gemensamma välstånd. Men det krävs också lokala planer inom varje arbetsmarknadsregion som analyserar var problemen för ett utökat arbetspendlande ligger. Vänsterpartiet efterfrågar därför nationella respektive lokala planer för arbetsmarknadsregioner och infrastruktur. Det krävs också en rejäl satsning på kollektivtrafik i glesbygd. Regeringen bör ges i uppdrag att utreda på vilket sätt kollektivtrafiken i inlandet kan utvecklas med tätare och snabbare turer.

Detta bör regeringen som sin mening ge regeringen till känna.

3. Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken, punkt 2 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Pia Nilsson (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 16 och

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 12 och avslår motion

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4.

Ställningstagande

Socialdemokraterna vill framhålla betydelsen av en god kommunikationsstandard. För att en god standard ska kunna upprätthållas krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje trafikföretag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Vi vill också framhålla betydelsen av att kunna erbjuda en väl fungerande kollektivtrafik mellan flygplatserna och de närmaste tätorterna för att minska koldioxidutsläppen. Rikstrafiken bör ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Samordningsfrågor inom kollektivtrafiken, punkt 2 (v, mp)

av Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 4 och avslår motionerna

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 16 och

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 12.

Ställningstagande

Genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter anser vi att det går att effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Det är inte omöjligt att skapa en fungerande kollektivtrafik i glesbygd. Det krävs dock en planering som tar hänsyn till och utgår från glesbygdens förutsättningar och behov. Inte minst i områden med litet underlag kan en bättre samordning leda till lägre kostnader och ett bättre trafikutbud. Därför bör det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Kollektivtrafikens prissättning och miljöanpassning, punkt 3 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T328 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 1 och 2 samt

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 7 och

avslår motion

2007/08:T507 av Margareta Israelsson m.fl. (s).

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill inledningsvis framhålla att dagens avgifter i kollektivtrafiken uppfattas av många som höga, inte minst av pensionärer, låginkomsttagare och ungdomar. Om inte tillräckligt många åker med kollektivtrafiken, blir effekten färre turer med endast ett fåtal passagerare. Det har tidigare funnits lokala försök med avgiftsfri kollektivtrafik i flera kommuner och med goda resultat, dvs. fler valde att resa kollektivt, men det har aldrig genomförts i stor skala i ett och samma län. Det är nu dags att pröva fullskaliga frivilliga försök med klimattaxa i kollektivtrafik, dels i en storstadsregion och dels i ett glesbygdslän.

Forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.

Vänsterpartiet vill också framhålla att kollektivtrafiken utan tvekan generellt sett är bättre för miljön än privatbilen, men det återstår trots allt en hel del åtgärder innan kollektivtrafiken blir helt miljöanpassad. Det är viktigt att t.ex. bussar och lok ställs om till förnybar drift. En ökad beläggning inom kollektivtrafiken ökar effektiviteten i energianvändningen.

Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och ingrepp i den fysiska miljön som påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Regeringen bör därför utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken, punkt 5 (s, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T401 av Susanne Eberstein (s) och

avslår motionerna

2007/08:T227 av Birgitta Sellén och Johan Linander (båda c) yrkandena 1 och 2 samt

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att för personer med synskada är tryggheten i resandet mycket viktig, dvs. att man kan lita på att hela resekedjan fungerar. I dag utför trafikföretagen enbart ledsagning mellan sina egna fordon. Vissa trafikföretag erbjuder ingen ledsagning alls. Det finns i dag ett bra exempel på hur ledsagning och personlig service kan fungera och det gäller flygtransporter. Det finns ett nationellt telefonnummer man ringer för att boka ledsagning i samband med flygresan och alla bolag är kopplade till denna service. För att kollektivtrafiken även ska bli tillgänglig för personer med synskada måste Vägverket och Banverket prioritera arbetet med att få till stånd en fungerande ledsagning i resandet, att ledsagningen samordnas så att den fungerar över hela landet och mellan olika trafikhuvudmän. Vi anser mot denna bakgrund att ett rikstäckande telefonnummer för bokning av ledsagning bör inrättas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7. Tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken, punkt 5 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 5 och

avslår motionerna

2007/08:T227 av Birgitta Sellén och Johan Linander (båda c) yrkandena 1 och 2 samt

2007/08:T401 av Susanne Eberstein (s).

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att i Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i organiserade specialtransporter som samhället tillhandahåller eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. Regeringen bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Parkeringstillstånd för funktionshindrade, punkt 6 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T435 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att handikapparkeringstillstånd för rörelsehindrade utfärdas av kommunerna. Tillståndet gör det möjligt för rörelsehindrade att parkera där det vanligtvis inte är tillåtet att stå, eller på specifika handikappplatser. Fördelarna med de rörelsehindrades parkeringstillstånd är många; så många att de nu blivit hårdvaluta på svarta marknaden. Ett stulit handikappstillstånd betingar i dag ett värde på tiotusentals kronor på svarta marknaden, och för kommunerna innebär detta dessutom en förlorad parkeringsintäkt. Parkeringstillståndet är utfärdat till individen och inte för en specifik bil. Det gör att tillstånden kan användas i alla bilar även de bilar, som tillhör dem som stulit tillstånden. Att tillstånden dessutom kan användas i de flesta europeiska länder minskar inte stölbegärligheten. En lösning som man skulle kunna överväga är att handikappstillstånden i stället för att vara registrerade på en person är registrerade på en bil, vilket torde minska stölbegärligheten.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9. Färdtjänst och riksfärdtjänst, punkt 7 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:So381 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkandena 6–9 och avslår motionerna

2007/08:T516 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (s) och

2007/08:T528 av Betty Malmberg (m).

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att färdtjänsten borde ge personer med funktionshinder möjlighet att resa på samma villkor som personer utan funktionshinder. I dag är färdtjänsten enda möjligheten för många med funktionsnedsättning att företa resor. Det borde finnas en tydlig koppling mellan egenavgiften för färdtjänst och avgiften för att åka med kollektivtrafiken. Vänsterpartiet föreslår därför att det i lagen om färdtjänst införs en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel. Färdtjänsten ska vara en del av de allmänna kommunikationerna, där Vägverket ska ha ett ansvar när det gäller kvantitet och kvalitet. Därutöver ska det också finnas en myndighet som har ett tillsynsansvar. Därför bör man ge Socialstyrelsen den

övergripande tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och länsstyrelserna det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad.

Vänsterpartiet anser också att beslut om färdtjänst även ska gälla ledsagare, och de ökade kostnader som det eventuellt kan ge upphov till är berättigade för att ge människor med funktionshinder en ökad trygghet i resandet. Problemet med det nuvarande systemet är att den färdtjänstberättigade i vissa situationer får ta med en ledsagare om en sådan behövs under resan, men inte om det behövs en ledsagare under själva vistelsen vid resmålet. För att förenkla processen bör beslutet om färdtjänst sålunda gälla även för ledsagare. Likaså är det skäligen att den som söker tillstånd till färdtjänst ska kunna ha sällskap på resorna av en eller flera medresenärer och då ska tillståndet även gälla för denna eller dessa. Avgiften för medresenären ska då inte heller överstiga den som gäller för allmänna kommunikationsmedel. Detta anser Vänsterpartiet bör regleras i de två färdtjänstlagarna.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Trafikupphandling m.m., punkt 8 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Pia Nilsson (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s) yrkande 15 och avslår motionerna

2007/08:T393 av Britta Rådström och Katarina Köhler (båda s) och 2007/08:T519 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s).

Ställningstagande

Socialdemokraterna vill framhålla att Sverige i jämförelse med andra länder har genomfört den mest omfattande avregleringen av flygmarknaden, sedan samtliga linjer för inrikesflyg öppnades för fri konkurrens år 1992. Avregleringen har fungerat relativt väl på några få högtrafikerade linjer men har också lett till att priserna på vissa sträckor stigit kraftigt samtidigt som utbudet försämrats avsevärt.

Vi anser att de höga flygpriserna och den låga turtätheten får starka negativa konsekvenser för näringslivets tillväxtförutsättningar och privatpersoners möjligheter till resande. De negativa effekterna ökar dessutom i takt med att snabba persontransporter blir en grundförutsättning för en växande del av näringslivet. Erfarenhetsmässigt har det visat sig att behovet av

fysiska kommunikationer inte minskat i takt med att telekommunikationerna förbättras. I stället ökar det strategiska värdet av att förbättra förutsättningarna på persontransportområdet generellt. Enligt vår mening måste staten ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga ur regionalpolitisk synpunkt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m., punkt 9 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Pia Nilsson (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T440 av Christer Engelhardt (s) och

2007/08:T455 av Christer Engelhardt (s) samt

avslår motionerna

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 8,

2007/08:T336 av Rolf K Nilsson (m) och

2007/08:T495 av Gunnar Andrén (fp).

Ställningstagande

Socialdemokraterna vill framhålla att Gotland är beroende av en fungerande färjetrafik för att åstadkomma en positiv regional utveckling. Vi anser bl.a. mot bakgrund av att färjetrafiken till och från Gotland är att jämföra med vägar och broar på andra håll i landet att staten måste kunna garantera minst dagens kvalitet när det gäller tidtabeller, komfort och anständiga biljettpreiser. Fartygen ska vara säkra och komfortabla. Nuvarande nivå är minimistandard. Vi menar att det viktigt att Gotlandstrafiken fortsättningsvis är ett statligt uppdrag och ansvar. Gotland måste kort sagt garanteras en långsiktig och stabil färjetrafik. Detta genererar långsiktiga och stabila förutsättningar för att utveckla boende och näringsliv på Gotland.

Vi vill också peka på att goda kommunikationer är avgörande för Gotlands utvecklingsmöjligheter som en trygg och stabil plats för näringslivetableringar och varuproduktion. Genom det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland subventioneras såväl person- som godstrafiken. Utöver detta stöd subventioneras dessutom godstrafiken enligt ett särskilt system med högprisreglering och ett s.k. Gotlandstillägg, vilket innebär att taxan för godstransporter till eller från Gotland ska motsvara taxan för en transport av motsvarande längd i landet i övrigt. För att kompensera transportföretagen får dessa debitera ett frakttillägg i all inrikes fjärrtrafik, det s.k. Gotlandstillägget.

Gotlandstillägget har diskuterats i många år tills det för några år sedan låstes i fem år, innan diskussionerna skulle tas upp på nytt. För Gotlands del är det viktigt och nödvändigt med en långsiktig och stabil lösning i frågan.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12. Upphandling av Gotlandstrafiken m.m., punkt 9 (v)

av Peter Pedersen (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkandena 7 och 8 samt avslår motionerna

2007/08:T336 av Rolf K Nilsson (m),

2007/08:T440 av Christer Engelhardt (s),

2007/08:T455 av Christer Engelhardt (s) och

2007/08:T495 av Gunnar Andrén (fp).

Ställningstagande

Vänsterpartiet vill framhålla att den enda riktiga och långsiktigt hållbara lösningen på Gotlandstrafiken är att sjötrafiken till och från Gotland betraktas som ett statligt ansvar och att sjövägen får samma status som vilken riksväg som helst. Det statliga ansvaret bör därför ligga på Vägverket, som redan i dag har hand om annan färjetrafik som ses som en förlängning av vägar. Utgångspunkten bör vara att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabba färjor med högt ställda miljökrav som inom rimlig tid kan ta resenärer till fastlandet. Detta är betydelsefullt oberoende av om det är Rikstrafiken som upphandlar trafik eller om det är staten som bedriver verksamheten.

Vänsterpartiet anser också att kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationsgruppen Vägpris.nu. Den föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil. Ett uppdrag som vi i april 2006 gav till riksdagens utredningstjänst, att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt, visade att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor, om man inför ett system som påminner om ett förslag från organisationsgruppen Vägpris.nu. Motionä-

rerna vill att regeringen utreder och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:So381 av Lars Ohly m.fl. (v):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda kostnad och genomförande av att i lagen om färdtjänst införa en skrivning liknande den som finns i lagen om riksfärdtjänst om att egenavgiften ska ”motsvara normala resekostnader med allmänna färdmedel”.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Socialstyrelsen bör ges det övergripande ansvaret för tillsynen av färdtjänsten och riksfärdtjänsten och att länsstyrelserna får det direkta ansvaret, på samma sätt som annan kommunal tillsynsverksamhet är organiserad.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beslutet om färdtjänst även ska gälla för ledsagare.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en färdtjänstberättigad ska få ta med medresenärer och att detta regleras i de två färdtjänstlagarna.

2007/08:T201 av Jan Lindholm (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att möjliggöra för kollektivtrafikresenärer att ta med cykel vid färd med tåg och buss.

2007/08:T227 av Birgitta Sellén och Johan Linander (båda c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avtal ska upprättas mellan olika aktörer på väg och järnväg så att en fungerande ledsagning finns mellan olika färdmedel för synskadade resenärer.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett nationellt telefonnummer införs för beställning av ledsagning som är öppet dygnet runt.

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v):

7. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt återkommer till riksdagen med ett förslag om hur staten kan överta ansvaret för Gotlands-trafiken genom att den flyttas över till Vägverket.

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen låter utreda och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland.

2007/08:T328 av Lars Ohly m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att, som en del i att öka kollektivtrafikens andel av antalet resor, genomföra ett storskaligt försök med klimat-taxa i två län, dvs. att länsinvånarna utan kostnad kan använda sig av kollektiva färdmedel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att forskningen som kopplas till klimattaxaförsöket bl.a. ska studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och hur klimattaxan påverkar arbetsutbudet.

2007/08:T336 av Rolf K Nilsson (m):

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

2007/08:T380 av Anders Åkesson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens riktlinjer till statliga Rikstrafiken vid upphandling av kollektiv trafik kompletteras med förfrågan om möjlighet att ta med cykel på buss och tåg.

2007/08:T393 av Britta Rådström och Katarina Köhler (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om resurser för att trafiken över Kvarken tryggas.

2007/08:T399 av LiseLotte Olsson (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda på vilket sätt kollektivtrafiken i inlandet kan utvecklas med tätare och snabbare turer.

2007/08:T401 av Susanne Eberstein (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en fungerande resekedja för synskadade.

2007/08:T417 av Agneta Lundberg m.fl. (s):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten måste ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma flyglinjer som är viktiga ur regionalpolitisk synpunkt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samordning av de olika trafikslagen.

2007/08:T421 av Anne Marie Brodén och Lars Gustafsson (m, kd):

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

2007/08:T422 av Lars U Granberg och Karin Åström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av likvärdiga villkor för pendlare i lands- och glesbygd och pendlare där en väl utbyggd kollektivtrafik utgör alternativ till egen bil.

2007/08:T435 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s):

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

2007/08:T440 av Christer Engelhardt (s):

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

2007/08:T455 av Christer Engelhardt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fraktkostnader till Gotland.

2007/08:T495 av Gunnar Andrén (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undersöka vad det skulle kosta att införa ett ekonomiskt stöd som gör resandet över vatten till och från Gotland ekonomiskt likvärdigt med normalt bilresande.

2007/08:T507 av Margareta Israelsson m.fl. (s):

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

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att öka andelen kollektivtrafik.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en översyn bör göras för att se hur kollektivtrafiken kan kompenseras för de ökade pålagor som den borgerliga regeringen lagt på den i form av ökade bränsleskatter, fordonsskatt och skatt på trafikförsäkringen.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Rikstrafiken bör ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

2007/08:T516 av Ann-Christin Ahlberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagen om färdtjänst vad avser antal ledsagare.

2007/08:T519 av Sven-Erik Österberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ökad kunskap hos trafikhuvudmän vid upphandling av rälsburna fordon.

2007/08:T528 av Betty Malmberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skyldigheten för en kommun att anordna färdtjänst i en annan kommun.

2007/08:T531 av Peter Pedersen m.fl. (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till 2010.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.

2007/08:T542 av Anna Bergkvist och Anna König Jerlmyr (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrens från utländska statliga företag inom kollektivtrafiken.

2007/08:MJ440 av Désirée Pethrus Engström (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förstärka incitamenten och möjligheterna att åka med allmänna kommunikationer, cykla eller gå om detta är möjligt.

2007/08:N341 av Kent Persson m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nationella respektive lokala planer för arbetsmarknadsregioner och infrastruktur.