

# Trafikutskottets betänkande 2023/24:TU5

## Kollektivtrafikfrågor

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om olika kollektivtrafikfrågor, bl.a. om stärkt kollektivtrafik, jämställd och jämlik kollektivtrafik, biljettsystem och färdtjänst. Utskottet hänvisar i första hand till genomförda eller pågående initiativ på området. I betänkandet framhåller utskottet att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de klimat- och transportpolitiska målen.

I betänkandet finns 18 reservationer (S, SD, V, C, MP).

### *Behandlade förslag*

Ett femtiotal yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Stärkt kollektivtrafik.....	7
Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik .....	19
Jämställd och jämlik kollektivtrafik .....	23
Gränsöverskridande kollektivtrafik .....	29
Kollektivtrafik på vatten.....	31
Biljettsystem.....	32
Vissa övriga frågor om kollektivtrafiken.....	36
Färdtjänst.....	39
Reservationer .....	47
1. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (S).....	47
2. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (V) .....	47
3. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (C) .....	48
4. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (MP) .....	49
5. Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik, punkt 2 (SD).....	50
6. Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik, punkt 2 (MP).....	51
7. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (S).....	52
8. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (C) .....	52
9. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 4 (C) .....	53
10. Kollektivtrafik på vatten, punkt 5 (SD) .....	54
11. Biljettsystem, punkt 6 (SD) .....	54
12. Biljettsystem, punkt 6 (V) .....	55
13. Biljettsystem, punkt 6 (C).....	56
14. Biljettsystem, punkt 6 (MP).....	57
15. Vissa övriga frågor om kollektivtrafiken, punkt 7 (SD) .....	58
16. Färdtjänst, punkt 8 (S) .....	59
17. Färdtjänst, punkt 8 (SD) .....	60
18. Färdtjänst, punkt 8 (MP).....	61
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	63
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24 .....	63

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Stärkt kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 49,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 40,

2023/24:1566 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S),

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1, 2 och 4,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5 och 9–11 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (V)*

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (MP)*

## 2. Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,

2023/24:502 av Camilla Mårtensen (L),

2023/24:958 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och

2023/24:2396 av Camilla Brodin (KD).

*Reservation 5 (SD)*

*Reservation 6 (MP)*

## 3. Jämställd och jämlik kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 13.

*Reservation 7 (S)*

*Reservation 8 (C)*

## 4. Gränsöverskridande kollektivtrafik

Riksdagen avslår motion

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 32.

*Reservation 9 (C)*

## 5. Kollektivtrafik på vatten

Riksdagen avslår motion

2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18.

*Reservation 10 (SD)*

## 6. Biljettsystem

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60,

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 50,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3,

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 31,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8 och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 45.

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (V)*

*Reservation 13 (C)*

*Reservation 14 (MP)*

## 7. Vissa övriga frågor om kollektivtrafiken

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 3,

2023/24:333 av Camilla Mårtensen (L),

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22,

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 3 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 3.

*Reservation 15 (SD)*

## 8. Färdtjänst

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:350 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 5,

2023/24:719 av Lars Beckman (M),

2023/24:919 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2023/24:1026 av Adrian Magnusson (S),

2023/24:1160 av Staffan Eklöf (SD),

2023/24:1802 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2023/24:1876 av Amanda Lind och Jacob Risberg (båda MP) yrkande 8,

2023/24:2652 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 1–4 och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 47 och 48.

*Reservation 16 (S)*

*Reservation 17 (SD)*

*Reservation 18 (MP)*

Stockholm den 16 januari 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M), Jamal El-Haj (S) och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 51 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24 om kollektivtrafikfrågor. Motionsförslagen finns i bilagan.

Den 21 november 2023 informerade statsrådet Andreas Carlson utskottet om pågående beredning av Trafikanalys regeringsuppdrag om färdtjänst.

# Utskottets överväganden

## Stärkt kollektivtrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden som bl.a. handlar om en ökad och tillgängligare kollektivtrafik samt olika finansieringslösningar. Utskottet anser att frågan om stärkt kollektivtrafik är väl uppmärksammat och understryker samtidigt att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå de klimat- och transportpolitiska målen. Vidare uppmärksammar utskottet de möjligheter som digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet kan erbjuda.

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

### Motionerna

Per Bolund m.fl. (MP) efterlyser i partimotion 2023/24:996 yrkande 49 en utredning om framtida finansiering och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i hela Sverige.

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 12 anför Gunilla Svantorp m.fl. (S) att en väl fungerande, trygg, komfortabel, klimatsmart, tillgänglig och väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att klara både arbetspendling och resor både i rusningstrafik och på obekväma arbetstider. Motionärerna påpekar att hela kollektivtrafiken måste få både ökad kapacitet och ökad kvalitet för att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresor.

I kommittémotion 2023/24:2345 yrkande 1 anser Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen. Motionärerna anför att en sådan lagstiftning bör förbjuda huvudmannen att höja priset mer än KPI och därmed garantera rätten till en överkomlig kollektivtrafik framgent. I yrkande 2 anför motionärerna att regeringen bör återkomma med ett förslag på en handlingsplan för hur mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska kunna realiseras. Detta är enligt motionärerna nödvändigt för att branschen ska nå målsättningen till 2030. Likaså anser motionärerna i yrkande 4 att regeringen bör införa ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa förbättrad turtäthet, tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet. För att fler ska kunna klara sig utan bilen är det enligt motionärerna nödvändigt att kollektivtrafiken utvecklas, byggs ut och anpassas så att den kan tillgodose transportbehoven både i städer och på landsbygden.

I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) anförs i yrkande 5 att förutsättningarna för kollektivtrafiken och för resorna med kollektivtrafiken behöver förbättras, inte minst med hänsyn till klimat- och miljöpåverkan. I yrkande 9 anser motionärerna att man bör initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken för att se över möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning. Detta skulle bl.a. göra det enklare för resenärerna att åka tåg över länsgränserna. Vidare efterfrågar motionärerna i yrkande 10 en översyn av lagstiftningen som rör kollektivtrafiken i syfte att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar och i yrkande 11 anser motionärerna att man bör införa en kollektivtrafikbonus för att uppmuntra regioner att öka kollektivtrafiken. Motionärerna anser att det är viktigt att öka andelen resor med kollektivtrafik för att minska klimatutsläppen och trängseln på vägarna.

För att främja kollektivtrafiken efterlyser Daniel Helldén m.fl. (MP) i kommittémotion 2023/24:957 yrkande 1 att man inrättar en nationell kollektivtrafikmyndighet. Enligt motionärerna ska en sådan myndighet ha ett övergripande sektorsansvar på nationell nivå och fungera som ett stöd och samordningsorgan, något som enligt motionärerna saknas i dag. Vidare vill motionärerna i yrkande 2 att man utreder ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken eftersom de anser att det kommer att bli orimligt att den regionala skatten ska kunna klara att backa upp alla behov som finns.

Elin Söderberg m.fl. (MP) föreslår i kommittémotion 2023/24:1519 yrkande 40 att man utreder om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad. Syftet enligt motionärerna är att stärka kollektivtrafiken och säkerställa såväl god mobilitet i hela landet som ökad tillgång till hållbara färdsätt.

I motion 2023/24:1566 anser Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S) att man ska verka för att det nationella stödet till kollektivtrafiken utanför storstadsregionerna ska öka. Motionärerna påpekar i sammanhanget att det är viktigt att förstå att en väl fungerande kollektivtrafik är av avgörande betydelse för att hålla samman landet, särskilt med tanke på den nödvändiga övergången till mer miljövänliga transportalternativ.

## **Bakgrund**

### *Gällande ordning*

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Kommuner och regioner har också möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal som regleras i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.



De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. Kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning (EG nr 1370/2007). Både i den och i kollektivtrafiklagen definieras vad kollektivtrafik är och hur uppdraget ser ut. Varje kollektivtrafikmyndighet tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är ett strategiskt viktigt dokument som fastställer strategiska mål för kollektivtrafikens utveckling och vilka sträckningar som omfattas av den allmänna trafikplikten, dvs. vilken trafik som man avser att handla upp, eller driva i egen regi. Kollektivtrafiklagen gör det även möjligt för företag att driva kommersiell kollektivtrafik. Sådan trafik ska anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och till en nationell trafikdatabas som Samtrafiken sköter på uppdrag av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen. Det handlar om krav på trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet. På kollektivtrafikområdet bevakar Transportstyrelsen även marknadsutvecklingen och granskar om det finns inträdeshinder eller om det förekommer andra brister som påverkar marknaden. Även villkoren för resenärer följs upp.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) stöder det strategiska arbetet med att utveckla och förbättra kollektivtrafiken genom att bl.a. erbjuda nätverksträffar för förvaltningschefer och politiker i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Svensk Kollektivtrafik är den bransch- och intresseorganisation som företräder de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Svensk Kollektivtrafik framhåller också i sammanhanget att det i dag saknas en sammanhållen nationell politik för kollektivtrafikens roll i samhällsbygget, medan det under de senaste åren har tagits fram sammanhållen nationell politik och strategiska dokument på en rad områden inom transportsektorn som exempelvis cykel, godstransporter, sjöfart och överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

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

Som ett av Sveriges miljömål införde den dåvarande regeringen i april 2018 en strategi för levande städer som innebar nya etappmål för hållbar stadsutveckling. En del av detta var att främja gång, cykling och kollektivtrafik framför personbilstrafik och att det ska tas hänsyn till detta ska tas vid den framtida planeringen av städer. Etappmålet innebär att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, med inriktningen att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

För att främja en ökad andel resande med kollektivtrafik krävs enligt Naturvårdsverket både investeringar i attraktivare kollektivtrafik (utbud, kapacitet, infrastruktur) och att bilen samtidigt görs mindre attraktiv i förhållande till kollektivtrafiken genom exempelvis högre körkostnad, längre

restider och mindre kapacitet. Transportsystem behöver också planeras för att underlätta gång, cykling och kollektiva resor och så att dessa färd sätt prioriteras i gaturummet framför resor med privat bil.

Boverket har åtagit sig att tillsammans med Trafikverket verka för att gång, cykling och kollektivtrafik ska vara normgivande i den urbana transportplaneringen.

Stadsmiljöavtalen ger kommuner och landsting möjlighet att söka stöd för investeringar för en ökad andel hållbart resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kommunerna åtar sig då att finansiera och genomföra motprestationer som också bidrar till en ökad andel hållbart resande. Åtgärder som stadsmiljöavtalen delfinansierar är t.ex. upprustning och nybyggnad av centrumnära hållplatser, separata kollektivtrafikkörfält och regionala superbussar.

### *Kollektivtrafikens klimatpåverkan*

Svenska Kollektivtrafik påpekar i rapporten Effekter på transportsektorns klimatutsläpp (2023) att kollektivtrafiken på mindre än 20 år har blivit nästan helt fossilfri. 2006 kördes 6 procent av busstrafiken på förnybara drivmedel och el. Nu ligger nivån på 95 procent. Detta är ett resultat av att trafik-huvudmännen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna under de senaste decennierna vid upphandlingarna har ställt krav på att busstrafiken ska drivas med biodrivmedel och el. Spårvagnarna och tunnelbanan körs helt och hållet på el och nästan alla tåg körs på elektricitet. De regionala kollektivtrafik-myndigheterna elektrifierar i dag den busstrafik som är möjlig att elektrifiera, nämligen stadsbusstrafiken. I dag är 20 procent av stadsbussarna (klass 1) i trafik elektrifierad (2022). Detta ska jämföras med 4 procent av personbilarna (2022). Vid i stort sett alla upphandlingar av stadsbusstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna genomför upphandlas trafik med elbussar. Utbudet av regionbussar (klass 2) är betydligt mindre. Utbudet av eldrivna regionbussar på bussmarknaden väntas öka först om några år, enligt Svensk Kollektivtrafik.

Eftersom kollektivtrafikens utsläpp är så låga uppnås den största klimat-effekten genom att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Enligt Naturvårds-verkets verktyg för beräkning av klimatutsläpp från tjänsteresor och övrig bränsleanvändning släpper en person som till exempel kör 1 mil med bil ut 1,6 kg koldioxid om bilen är bensindriven och 1,3 kg om den drivs med diesel. Om personen istället tar tåget, spårvagnen, tunnelbanan eller bussen (bussar som drivs med el, HVO eller biogas) så är utsläppen noll kg. Vid upphandling av busstrafik ställer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna krav på bussarnas och drivmedlens miljöegenskaper. Härigenom skapas en marknad för ny miljöteknik för tunga fordon – en marknad som gör det möjligt för fordonstillverkarna att introducera ny teknik på bussmarknaden som de sedan kan använda för att minska utsläppen från lastbilstrafiken.

### *Kollektivtrafik i bebyggd miljö*

Boverket påpekar på sin webbplats att en attraktiv och välfungerande kollektivtrafik har en nyckelroll i ett hållbart transportsystem och att bra förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik innebär långsiktiga satsningar. Det kan exempelvis innebära ett effektivt kollektivtrafiknät som samverkar med övriga trafiknät, en effektiv trafikering samt en strukturell lokalisering av service, arbetsplatser och bostäder som gynnar och gynnas av kollektivtrafiken. I den kommunala översiktsplaneringen är det därför viktigt att utarbeta riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska utformas, och att arbeta med prioriterade kollektivtrafikstråk. Dessa är ofta kopplade till platser med många boende, arbetsplatser eller verksamheter med många besökare. Vidare måste kommunerna skapa en vägutformning och bebyggelselokalisering som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet och konkurrenskraft.

För att åstadkomma en överflyttning från personbil till kollektivtrafik måste hela kollektivtrafikresan, från dörr till dörr, vara smidig och tidsmässigt attraktiv jämfört med personbilen. Boverket framhåller att snabba, direkta resor är viktiga för att få en hög andel resande med kollektivtrafik. Följande faktorer är viktiga att ha med sig när man vill skapa en attraktiv kollektivtrafik:

- kollektivtrafiken ska ha hög turtäthet
- tydliga och gena linjer med konkurrenskraftig restid
- hög kvalitet och tillgänglighet på bytespunkter som ger möjlighet till smidiga byten
- hög bekvämlighet för att det ska vara möjligt att utnyttja restiden.

Enligt Boverket behöver därför kommunen samarbeta nära med den regionala kollektivtrafikmyndigheten för att driften av kollektivtrafiken ska stärka den befintliga eller planerade infrastrukturen. Nya exploateringsområden bör också lokaliseras till platser som på ett effektivt sätt kan trafikförsörjas med kollektivtrafik och utformas med prioritet för kollektivtrafik som stomme. En transporteffektiv planering av nya bostads- och arbetsplatsområden liksom förtätning bör ske i en band- eller fingerstruktur kring kollektivtrafikstråk och kring stationer och andra kollektivtrafiknoder. Detta ger ett ökat resandeunderlag, vilket kan utnyttjas för ökad turtäthet och därmed för ökad attraktivitet hos kollektivtrafiken.

I en rapport från 2023 efterlyser branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik statligt stöd för lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad, och pekar på att bostäder och verksamheter ofta färdigställs successivt i nybyggda områden. Då blir också inflyttningen av de boende och företag successivt. För att kunna etablera hållbara resvanor anser Svensk Kollektivtrafik att attraktiv kollektivtrafik behöver finnas på plats redan när de första flyttar in. Det innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver ha ett högt kollektivtrafikutbud även initialt när beläggningen är låg, vilket kommer att leda till att biljettintäkterna till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att vara betydligt lägre under de första åren än de kommer att bli när området är färdigbyggt och

inflyttningen är helt genomförd. Branschorganisationen önskar därför att stadsmiljöavtalen utvidgas så att det blir möjligt för staten att medfinansiera trafik med lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad.

### *Finansiering av kollektivtrafik*

I varje region ska det enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med befogenhet att upphandla kollektivtrafik för att tillgodose behovet av kollektivtrafik inom regionen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten belastas med kostnaderna för att bedriva trafiken. I dagsläget finansieras den regionala kollektivtrafiken till ca 50 procent med skattemedel och resterande 50 procent med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner och i viss utsträckning finns det komplement från bl.a. kommuner, staten och övriga affärsintäkter som exempelvis reklam och kommersiella inslag.

I en forskningsöversikt från april 2022 av Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2) understryks att frågor om kollektivtrafikens organisering och finansiering har stor strategisk betydelse eftersom de formar grundläggande förutsättningar för mobilitetsmöjligheter i städer och regioner. Dagens modell för organisation och finansiering kan förenklat uttryckas som att samhället tar ett stort ekonomiskt och organisatoriskt ansvar för dels den grundläggande väg- och järnvägsinfrastrukturen, dels för att säkerställa ett utbud av lokal och regional kollektivtrafik. Mobilitet i andra former är antingen ett individuellt ansvar, eller tillhandahålls av marknadsaktörer på kommersiella grunder.

Vidare framhåller K2 att förändringar i samhället innebär utmaningar för dagens sätt att organisera och finansiera infrastruktur och mobilitet. Exempel på sådana utmaningar är

- ökade krav från samhället och individer på hållbarhet och ökad tillgänglighet i både städer och landsbygder
- ökad konkurrens om offentliga medel, bl.a. till följd av demografiska förändringar
- nya mobilitetstjänster som suddar ut gränsen mellan individuellt och kollektivt resande
- nya möjligheter till resfri tillgänglighet
- förändrade resvanor till följd av pandemin.

Organisering och finansiering bör betraktas som två sidor av samma mynt enligt K2. Finansieringsmodellen är lika mycket en konsekvens av organisationen, som organisationsmodellen är en konsekvens av hur verksamheten finansieras.

Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar i rapporten Kompletterande finansieringskällor för kollektivtrafiken från oktober 2022 den negativa kostnadsutvecklingen inom sektorn samtidigt som kollektivtrafikens andel

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

### *Kollektivtrafiksatsningar i den nationella planen för transportinfrastrukturen*

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

I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen mellan 2022 och 2027. Av budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1) framgår att det under 2022 via stadsmiljöavtalen beviljades närmare 2,4 miljarder kronor i stöd, varav ca 17 miljoner kronor avsåg kollektivtrafikåtgärder, 225 miljoner kronor cykelåtgärder och drygt 2,1 miljarder kronor kombinerade kollektiv- och cykeltrafikåtgärder. Stöden betalas ut över flera år och under förutsättning att åtgärder genomförs i enlighet med avtalen. Under 2022 uppgick det utbetalade stödet till ca 654 miljoner kronor, varav 111 miljoner kronor hörde till den tillfälliga cykelsatsningen. När det gäller stadsmiljöavtal framhåller regeringen i budgetpropositionen för 2024 (utgiftsområde 18) att det i merparten av de projekt som hittills slutredovisats och utvärderats har kunnat påvisas en minskning av personbilstrafiken som en följd av de vidtagna åtgärderna. För de stadsmiljöavtal som beslutades 2022 uppskattas minskningen av utsläppen av växthusgaser från trafiken uppgå till omkring 3 640 ton per år. För de stödåtgärder som slutrapporterats under 2022 beräknas minskningen av utsläppen av växthusgaser från biltrafiken till 4 500 ton per år.

Av budgetpropositionen för 2024 framgår att regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Utfasningen genomförs genom att inga nya ansökningar beviljas. Det innebär enligt Trafikverket att det i nuläget inte blir några fler utlysningar av stadsmiljöavtal. De avtal som redan är tecknade kommer att fortlöpa enligt plan.

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Som en del i uppdraget till Trafikverket ingår att redovisa en utvärdering av de satsningar som hittills genomförts genom stadsmiljöavtalen. Trafikverket ska redovisa inriktningsunderlaget till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet senast den 15 januari 2024.

I Trafikverkets genomförandeplan 2022–2027 föreslås ett antal åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik. Det handlar inte minst om att förbättra restiden och turtätheten för kollektivtrafiken i storstadsregionerna. Detta ökar pendlingsmöjligheten och skapar förutsättningar för en ökad kollektivtrafik och enkla byten mellan olika trafikslag.

Vad gäller avtalad kollektivtrafik har Trafikverket i uppdrag att bidra till en grundläggande tillgänglighet mellan regioner. Där det inte finns möjlighet för trafikföretag att bedriva trafik kommersiellt kan Trafikverket ingå avtal med olika aktörer i syfte att de, mot ekonomisk ersättning, ska trafikera dessa sträckor. Trafikavtal tecknas för persontrafik med både buss, tåg, flyg och färja.

### *Nystart av kollektivtrafiken*

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

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

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

Från branschens sida lyfter man fram behovet av att förbättra servicen och utveckla nya produkter som bidrar till ett integrerat och flexibelt transportsystem, och att man stärker tryggheten för passagerare i anslutning till resan. Vidare behöver man utveckla den branschgemensamma avtalsprocessen för effektivare resursanvändning i den upphandlade kollektivtrafiken. Dessutom måste trafikplaneringen förbättras, t.ex. att man genomför trafikplaneringsåtgärder i form av genare linjedragningar, längre avstånd

mellan hållplatserna, snabbare på- och avstigning och nya stombusslinjer. Branschen uppmärksammar även behovet av att kunna samordna offentliga och kommersiella transporter.

I en uppföljningsrapport av nystartsmålet (Effekter på kollektivtrafikens kostnader och intäkter 2023) uppskattar Svensk Kollektivtrafik den sammanlagda kostnaden för att uppnå nystartsmålet till i storleksordningen 13,7 miljarder kronor 2030, varav 12,7 miljarder kronor faller på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och 1 miljard kronor på de kommersiella buss- och tågforetagen. Den största posten är ökade kostnader för trafikering om 6,4 miljarder kronor. Beroende på hur ökningen av marknadsandelen fördelar sig mellan olika regioner kommer det att uppstå variationer i kostnaderna.

Att på ett tillförlitligt sätt bedöma till vilken rimlig nivå varje enskild region kan öka sin marknadsandel är enligt Svensk Kollektivtrafik en komplicerad utmaning. Utgångspunkten är att samtliga regioner behöver öka sin marknadsandel på mellan 9–13 procentenheter i förhållande till toppnivån 2019. Samtidigt spelar antalet resor som görs och befolkningen i regionen stor roll.

De ökade biljettintäkterna – om målet uppnås i kombination med att samtliga reformer som Svensk Kollektivtrafik föreslår genomförs – uppgår till 14,3 miljarder kronor år 2030, varav tillkommande biljettintäkter uppgår till 8,9 miljarder kronor. Bland annat föreslår man avskaffad förmånsskatt på kollektivtrafikkort, avskaffad moms på kollektivtrafik, statlig finansiering av ERTMS-ombordutrustning och fortsatt skattebefrielse av höginblandade flytande biodrivmedel. Om samtliga reformer skulle genomföras finns det enligt branschorganisationen inget behov för staten eller regioner att skjuta till ytterligare driftsbidrag än nuvarande nivåer om kostnadsutvecklingen går i linje med de beräkningar som gjorts. Om ingen av de föreslagna reformerna genomförs beräknar Svensk Kollektivtrafik att regionerna eller staten behöver skjuta till drygt 5 miljarder kronor för att få balans mellan kostnader och intäkter.

### *Nya kollektiva transportlösningar*

Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (K2) bedriver forskning om kollektivtrafiklösningar i nära samverkan med kollektivtrafikens aktörer. Forskningsprojekten handlar exempelvis om kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov, att realisera ny mobilitet (ett paraplybegrepp som innefattar lösningar som kan komplettera eller kombineras med kollektivtrafik exempelvis självkörande minibussar eller delningstjänster), om omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik m.m. K2 publicerar även ett antal rapporter på området.

Även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) bedriver forskningsprojekt om smart mobilitet. Här kan nämnas det s.k. Accessprojektet där man bl.a. studerar transportrelaterad social utsatthet. Det handlar om när medborgare på grund av begränsad tillgång till transportsystemet inte kan ta del av och genomföra aktiviteter för grundläggande välfärd. Ofta

samverkar olika grunder för utsatthet som ålder, kön, geografisk hemvist och socioekonomisk situation. Kunskapen om situationen i Sverige är i dag begränsad. Forskarna i projektet studerar nuvarande och önskvärda resmönster för resenärsgupper som har låg tillgänglighet. Utifrån dessa grupperns behov och intressen tar forskarna sedan fram nya mobilitetskoncept som syftar till att öka deras tillgänglighet. Forskarna tar också fram strategier för hur de föreslagna lösningarna kan genomföras i praktiken.

Likaså Vinnova har tagit initiativ till införande och spridning av hållbara lösningar i form av en pilotsatsning med fokus på systeminnovation. I ett första steg finansieras fem projekt inom hållbar mobilitet, och siktet är inställt på att utöka satsningen. Vinnova framhåller i sammanhanget att innovation med ett systemperspektiv är nödvändigt för att hantera många av de komplexa utmaningar som finns, och utan ett sådant perspektiv riskerar lösningar att inte implementeras, nå sin maximala potential eller bidra fullt ut till hållbar omställning. Som exempel pekar Vinnova på att själva tekniken ofta redan finns men att hindrande lagstiftning, avsaknad av affärsmodeller eller behov av förändrade användarbeteenden för att lösningen ska kunna införas eller spridas, kan innebära att lämpliga åtgärder på området inte genomförs.

### *Stärkt skydd*

I augusti 2023 gav regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag (LI2023/03011) att gemensamt utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet. I uppdraget ingår bl.a. att genomföra en kartläggning av den nuvarande regleringen på både nationell nivå och EU-nivå, föreslå utformning och en process för att ta fram ett nationellt program för järnvägs- och kollektivtrafikskydd och att genomföra en omvärldsanalys och studera hur andra länder reglerar frågor om järnvägs- och kollektivtrafikskydd. Regeringen understryker i sammanhanget behovet av att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, vare sig det är med buss, tåg, spårväg eller tunnelbana, både under resan och på stationer och terminaler. Uppdraget ska slutredovisas den 31 januari 2024.

### **Skriftliga frågor och interpellationer**

Med anledning av en fråga (fr. 2022/23:214) om kollektivtrafiken och de höjda energipriserna hänvisade statsrådet Erik Slottner den 4 januari 2023 till regeringens förslag till budget för 2023 som riksdagen antagit, och som inbegriper ett utökat stöd till välfärdssektorn med anledning av den utmanande ekonomiska miljö som Sverige befinner sig i. Statsrådet underströk i sammanhanget också vikten av att den svenska finanspolitiken är väl avvägd både i förhållande till behovet av att få ned den höga inflationen och att kunna hantera nedgången i ekonomin. Statsrådet påminde om att ungefär en tredjedel av reformutrymmet i statens budget för 2023 utgörs av riktade och generella statsbidrag till kommunsektorn. Förstärkningen av det generella statsbidraget om 6 miljarder kronor 2023 innebär att kommuner och regioner får bättre



förutsättningar att hantera effekterna av hög inflation, bl.a. högre energipriser och svagare konjunktur, anförde statsrådet. Vidare påminde han om att EU-kommissionen nyligen hade godkänt fortsatt skattenedsättning för hög-inblandade biodrivmedel, vilket kan påverka drivmedelspriserna för kollektivtrafiken.

Statsrådet Andreas Carlson konstaterade i en interpellation (ip. 2022/23:187) den 17 februari 2023 om nationella åtgärder med anledning av höjda avgifter i kollektivtrafiken att Svensk Kollektivtrafik, Tågföretagen och Sveriges Bussföretag hade lanserat en ambitiös programförklaring för att nystarta kollektivtrafiken efter pandemin. Statsrådet underströk att den innehåller flera konkreta åtgärder som branschen själv kan vidta för att öka attraktiviteten och öka andelen kollektivtrafik inom landet liksom förslag på åtgärder på politisk nivå, för kommuner, regioner och staten. Statsrådet framhöll i sammanhanget att priset på biljetterna i den lokala och regionala kollektivtrafiken sätts efter politiska beslut på regional nivå och att det huvudsakliga statliga ansvaret består i att finansiera investeringar i infrastruktur. Statsrådet påminde också om att staten tar ett stort generellt ansvar för kommunsektorn genom de generella statsbidrag som kan användas för att finansiera all kommunal verksamhet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har senast i betänkande 2022/23:TU5 hanterat frågor om att på olika sätt stärka kollektivtrafiken och nya mobilitetslösningar. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men framhöll bl.a. att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att nå de klimat- och transportpolitiska målen. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

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

Utskottet betonar i sammanhanget att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i

respektive län, och för att utarbeta regionala trafikförsörjningsprogram i vilka de strategiska målen för kollektivtrafikens utveckling och vad som ska omfattas av den allmänna trafikplikten fastslås.

Utskottet påminner om att kollektivtrafiken i Sverige finansieras till ca 50 procent med skattemedel och resterande 50 procent med biljettintäkter. Utskottet vill i sammanhanget också understryka att priset på biljetterna i den lokala och regionala kollektivtrafiken sätts efter politiska beslut på regional nivå och att det huvudsakliga statliga ansvaret består i att finansiera investeringar i infrastrukturen. Som en följd av pandemin minskade biljettintäkterna drastiskt, vilket drabbade de regionala kollektivtrafikmyndigheterna hårt. Konsekvenserna av pandemin är fortfarande kännbara för kollektivtrafikens aktörer som har svårt att återfå det passagerarunderlag man hade tidigare. Utskottet vill samtidigt hänvisa till kollektivtrafikbranschens gemensamma programförklaring för att nystarta kollektivtrafiken efter pandemin och som innehåller flera konkreta åtgärder som branschen själv kan vidta för att öka attraktiviteten och öka andelen kollektivtrafik inom landet liksom förslag på åtgärder på politisk nivå för kommuner, regioner och staten. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det inom branschen pågår ett arbete med att hitta alternativa finansieringskällor för att kunna hålla biljettpriserna nere.

I fråga om motionsförslaget om att möjliggöra nya kollektiva transportlösningar vill utskottet understryka att arbetet med nya mobilitetslösningar är angeläget för att öka andelen resande med kollektivtrafik och därmed minska transportsektorns negativa miljö- och klimatpåverkan. Utskottet vill framhålla att en effektiv och tillgänglig kollektivtrafik kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och uppmärksammar därför särskilt de möjligheter som digitalisering, delningstjänster och kombinerad mobilitet kan erbjuda för att minska behovet av personbilstransporter i samhället. Utskottet vill även uppmärksamma pågående forskningsarbete och projekt som bedrivs av aktörer som Vinnova, K2 och VTI i syfte att underlätta framtidens kollektiva resande.

Utskottet anser sammanfattningsvis att åtgärder för att på olika stärka kollektivtrafiken i syfte att göra den mer attraktiv och effektiv är betydelsefulla för att nå de klimat- och transportpolitiska målen eftersom sådana åtgärder kan få fler människor att resa klimatsmart. Utskottet anser att frågan om en stärkt kollektivtrafik är väl uppmärksammat i sammanhanget och finner därför inte något skäl för att gå vidare med motionsförslagen. Motionerna 2023/24:957 (MP) yrkandena 1 och 2, 2023/24:996 (MP) yrkande 49, 2023/24:1519 (MP) yrkande 40, 2023/24:1566 (S), 2023/24:2345 (V) yrkandena 1, 2 och 4, 2023/24:2465 (C) yrkandena 5 och 9–11 samt 2023/24:2625 (S) yrkande 12 avstyrks därmed.

## Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en tryggare och tillförlitligare kollektivtrafik. Utskottet hänvisar till den snabba tekniska utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet och det arbete som bedrivs av berörda aktörer för att främja ökad framkomlighet och trygghetsfrämjande åtgärder inom kollektivtrafiken.

Jämför reservation 5 (SD) och 6 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 yrkande 11 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att man utreder införandet av s.k. mobileye-teknik eller liknande i kollektivtrafiken, dvs. teknik som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera olyckor. Motionärerna påminner i sammanhanget om att bussförare i kollektivtrafiken kan ha svårigheter att upptäcka alla potentiella faror i tid, och att man måste sträva efter att minska antalet trafikolyckor, inte minst vad gäller cyklister och gångtrafikanter.

Daniel Helldén m.fl. (MP) efterlyser i kommittémotion 2023/24:958 att man inför möjligheten till kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält. Motionärerna påminner om att busskörfälten inte alltid respekteras av andra fordon vilket skulle kunna avhjälpas med kameraövervakning från bussarna.

Camilla Brodin (KD) anser i motion 2023/24:2396 att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att införa en klotterplattform och klotterpolicy. Motionären påpekar att Trafikverket inte har en policy att eliminera klotter inom en viss given tidsram, vilket gör att kommuner och länstrafiken är uppgivna i sina försök att skapa en snygg och trygg miljö när inte hela samhället verkar för samma strategi.

Camilla Mårtensen (L) anser i motion 2023/24:502 att åtgärder bör vidtas för att kollektivtrafiken inte ska ha stående passagerare i bussgångarna. Motionären understryker att med många obältade passagerare och stående i mittgången kan en enkel inbromsning få katastrofala följder för både passagerare och chaufför.

### Bakgrund

#### *Branschgemensam samverkan*

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på att olika aktörer samverkar för att nå nollvisionsmålet. Utgångspunkten för nollvisionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Mot denna bakgrund har Trafikverket för perioden 2022–2025 initierat en actionsplan för en säker vägtrafik som inbegriper ett stort antal åtgärder och ett drygt trettiotal medverkande aktörer. Det handlar i sammanhanget om statliga myndigheter, kommuner, regioner,

ideella organisationer, branschorganisationer, försäkringsbolag och forskningscentrum. Varje aktör ansvarar för genomförandet av sina egna åtgärder. Sveriges Bussföretag är tillsammans med Transportföretagen två av de medverkande. Sveriges Bussföretag deltar i aktionsplanen med tre åtgärder vilka syftar till att bl.a. öka bältesanvändningen vid bussresor och förbättra säkerheten vid skolskjutsar.

Inom ramen för Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik ställde sig 2013 ett antal aktörer bakom ett branschgemensamt program för trygghet och säkerhet. Bakom programmet står Svensk Kollektivtrafik, SKL (numera SKR), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet och Trafikverket.

Programmet Trygghet och säkerhet är tänkt att fungera som ett stöd vid utformandet av motsvarande program och handlingsplaner m.m. inom de olika branscherna inom kollektivtrafiken. Programmet utgör en strategisk grund för åtgärder hos berörda aktörer och har ett hela-resan-perspektiv, vilket innebär att det innefattar alla delar av en resenärs förflyttning från att denna t.ex. lämnar bostaden till att slutdestinationen, t.ex. arbetsplatsen, nås.

Enligt den gemensamma visionen ska kollektivtrafik alltid vara och uppfattas som det tryggaste och säkraste sättet att resa. I detta ingår hållplatser och terminaler, vägarna till och från hållplatser och terminaler samt att fordonen liksom förare och annan personal i kollektivtrafiken alltid ska vara, och uppfattas, som trygga och säkra. Det är trafikföretagets/arbetsgivarens uppgift att skapa dessa förutsättningar. I programmet betonas också vikten av att all planering och utformning av det kollektiva resesystemet utgår från resenären och har resenären i fokus. Resenärerna har olika förutsättningar och olika behov, något som måste beaktas när frågor om trygghet och säkerhet hanteras. Enligt kollektivtrafikbarometern för 2022 kände majoriteten av resenärerna sig trygga under sina resor. Andelen instämmande har ökat det senaste året men ligger fortfarande inte på samma nivå som före pandemin. Det främsta skälet till otrygghet vid resor inom kollektivtrafiken är risken för förseningar, mer än hälften anger det som skäl. Detta följs av oro för att utsättas för brott och för bråkiga och stökiga personer.

### *Säkerhetsfrågor i kollektivtrafiken*

Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar föreskrifter på trafik-säkerhetsområdet, vilket inkluderar bältesanvändning. Vad som gäller för användning av säkerhetsbälte framgår av Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2014:52. I föreskriften anges också i vilka fall undantag medges.

Följande kategorier bussar tillåts i trafik:

- Buss klass I: Fordon som är inrättat för fler än 22 passagerare med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare.
- Buss klass II: Fordon som är inrättade för fler än 22 passagerare som huvudsakligen tillverkats för befordran av sittplatspassagerare och som är

utformade för att medge befordran av ståplatspassagerare i mittgången och/eller i ett utrymme som inte är större än det utrymme som upptas för två dubbelsäten.

- Buss klass III: Fordon som är inrättade för fler än 22 passagerare som uteslutande tillverkats för befordran av sittplatspassagerare.

För busspassagerare som är äldre än tre år gäller generellt att de ska sitta på en plats med säkerhetsbälte om en sådan plats är tillgänglig och också använda bältet. Om det inte finns någon sittplats med bälte tillgänglig, är det tillåtet att stå i bussen om den är godkänd för stående passagerare. Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bälte tillgängliga.

I april 2018 gav den dåvarande regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av befintliga regler och hur man ska få fler att använda bälte i buss. Av Transportstyrelsens rapport (TSV 2018–2455) från december 2018 framgår det att bältesanvändningen bland passagerare är 92 procent i beställningstrafik, 50 procent i kommersiell linjetrafik och 27 procent i upphandlad linjetrafik. En slutsats var att åtgärder behövs för att öka användningen, särskilt i linjetrafiken där det finns stora brister i informationen om att ta på bältet.

För att undvika olyckor med fotgängare och andra trafikanter används i allt större utsträckning nya tekniska lösningar. Enligt Transportföretagen arbetar många av medlemmarna med olika typer av trafiksäkerhetsfrämjande system och åtgärder som avancerade förarassistanssystem (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS), som exempelvis Keolis. Med hjälp av geofencing (kallas även geostaket) går det att styra hastigheten där riskerna är som störst, t.ex. utanför skolor, vilket innebär att det inte går att köra fortare än 30 kilometer i timmen inom ett avgränsat område.

### *Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken*

I sitt program för omstart av kollektivtrafiken från 2021 uppmärksammar Svensk Kollektivtrafik behovet av olika framkomlighetsåtgärder. Exempelvis är signalprioritering och kollektivtrafikkörfält effektiva sätt att öka bussarnas hastighet och minska restiden för resenärerna. Genom signalprioritering kan bussar ges företräde vid vägkorsningar och därigenom få förbättrad effektivitet, pålitlighet och ökad hastighet på samma gång. Restidsmätningar i svenska städer visar att upp till 70–80 procent av alla förseningar vid bussresor i städer beror på väntetiden vid trafiksignaler som saknar prioritering. Med hjälp av prioritering i trafiksignalerna kan körtiden minskas med 10–20 procent.

Restiden är en av de tyngst vägande faktorerna när resenärer väljer vilket färdmedel som de ska resa med. Restiden påverkar både resandet och färdmedelsfördelningen påpekar Svensk Kollektivtrafik. Genom att minska restiden går det att öka kollektivtrafikresandet.

Kortare körtid sänker dessutom driftskostnaden, vilket gör det möjligt att öka turtätheten och minska väntetiden för resenärerna. Detta kan även förbättra kollektivtrafikens restidskvot gentemot bilen. Potentialen för överflyttning av färdmedelsandelar från bil till kollektivtrafik genom åtgärder som prioriterar kollektivtrafiken beräknas till 8 procent och av större linjeomläggningar i befintligt gatu- och vägnät till 5 procent.

### *Åtgärder mot klotter*

Vid sidan av skadegörelse på fordon är enligt polisen klotter den vanligaste formen av skadegörelse, och den räknas till kategorin mängdbrott, alltså brott som förekommer ofta och drabbar många människor. Klotter kan medföra stora kostnader för samhället och privatpersoner. Människor upplever ofta otrygghet i områden med mycket klotter och skadegörelse. För att komma åt problemet med klotter och skadegörelse samarbetar också polisen med bl.a. fastighetsägare, kommuner och andra berörda samhällsaktörer.

För att minska risken för olyckor, produktionsstörningar, brand, stölder och skadegörelse har Trafikverket infört ordnings- och skyddsregler på bangårdarna med nödlägesplan. Syftet med reglerna är att uppnå en god arbetsmiljö och en säker arbetsplats, och en förutsättning för att få tillträde till bangårdarna är att man följer reglerna. Trafikverket följer också upp efterlevnaden av ordnings- och skyddsreglerna. Trafikverket vidtar olika åtgärder för att motverka klotter, bl.a. s.k. ribbinklädnad och ökad belysning.

Mängden inrapporterat klotter i SL-trafiken har mer än halverats sedan 2018. Enligt SL arbetar man med effektivare metoder, bl.a. säkrare staket runt anläggningar.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har hanterat frågor om bl.a. klotter i betänkande 2021/22:TU5 och om tekniska hjälpmedel för ökad trafiksäkerhet i betänkande 2022/23:TU13. Utskottet avstyrkte motionerna. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram det arbete som görs av Trafikverket och andra berörda aktörer för att nå trafiksäkerhetsmålen inom ramen för den övergripande nollvisionen. Utskottet vill i sammanhanget särskilt uppmärksamma den snabba teknikutvecklingen när det gäller fordon och trafiksäkerhetsfrämjande utrustning. När det gäller olika former av förarassistans i kollektivtrafiken konstaterar utskottet att många av Transportföretagens medlemmar redan nu arbetar med olika typer av trafiksäkerhetsfrämjande system och åtgärder.

Vad gäller frågan om bristfällig framkomlighet för kollektivtrafiken är utskottet införstått med de problem som inte minst drabbar busstrafikens

resenärer i framför allt storstadsmiljöer. Utskottet ser därför positivt på de ansträngningar som görs av inte minst Svensk Kollektivtrafik för att på olika sätt förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

När det gäller motionsyrkandet om stående passagerare i kollektivtrafiken hänvisar utskottet till Transportstyrelsens slutsatser med anledning av ett tidigare regeringsuppdrag i frågan och till befintliga bestämmelser på området.

Med anledning av motionsyrkandet om åtgärder mot klotter vill utskottet främja de initiativ som Trafikverket har tagit för att motverka skadegörelse i form av klotter och att olika inblandade aktörer inom ramen för Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik aktivt arbetar med olika trygghets- och säkerhetsfrämjande åtgärder inom kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av vad som anförs ovan avstyrker utskottet motionerna 2023/24:414 (SD) yrkande 11, 2023/24:502 (L), 2023/24:958 (MP) och 2023/24:2396 (KD).

## Jämställd och jämlik kollektivtrafik

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 7 (S) och 8 (C).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:2625 yrkande 13 framhåller Gunilla Svantorp m.fl. (S) att kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig för personer med funktionsvariationer. Motionärerna påpekar att även om utvecklingen på detta område kommit en bit så är det långt kvar.

I kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 4 av Ulrika Heie m.fl. (C) önskar motionärerna att regeringen ska se till att ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken främjas. Motionärerna framhåller att ökad kollektivtrafik gynnar kvinnor som på grund av brister i kollektivtrafiken har mindre arbetsmarknadsregioner än män.

### Bakgrund

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Regeringen har sex delmål för att uppnå det övergripande målet. Sedan 1994 har den huvudsakliga

strategin inom svensk jämställdhetspolitik varit jämställdhetsintegrering, i kombination med särskilda jämställdhetsåtgärder, för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Jämställdhetsintegrering innebär att ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv. Ett av delmålen i Agenda 2030 är för övrigt att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla. Det innebär bl.a. att det senast 2030 ska finnas säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Vidare ska vägtrafiksäkerheten förbättras, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer såsom kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

I infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) framhöll den dåvarande regeringen att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Detta innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojkars transportbehov ska väga lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. När behoven för alla som nyttjar transportsystemet speglas bättre medför det ett bredare perspektiv i planeringen och utförandet. Det finns i dag skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster och tillgänglighet. Män reser oftare med bil och i genomsnitt längre till arbetet. Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Gapet mellan mäns och kvinnors bilanvändning är dock mindre i de yngre generationerna. Regeringen pekar på att utmaningen därför inte bara ligger i att tillgodose både kvinnors och mäns behov av transporter, genom att exempelvis säkerställa trygga miljöer i transportsystemet, utan även i en önskvärd beteende- och värderingsförändring mot mer miljömässigt hållbara resmönster och ökad trafiksäkerhet. Enligt kollektivtrafikbarometern för 2022 åker 53 procent av kvinnorna kollektivt minst någon gång i månaden, och motsvarande andel bland männen är 44 procent.

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

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

- Ett minskat bilberoende genom t.ex. prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i fysisk stadsplanering och infrastrukturplanering. En ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik kommer även att minska glappet mellan mäns och kvinnors andel av miljökostnaderna för utsläpp.
- Insatser som minskar förseningar i kollektivtrafiken är viktiga ur jämställdhetssynpunkt och gynnar främst gruppen kvinnor eftersom kvinnornas andel av förseningskostnaderna är betydligt större än männens.



- Insatser som på andra sätt ökar attraktiviteten hos kollektivtrafiken, t.ex. olika kanaler för realtidsinformation eller trygga och tillgängliga fordon och resenärsmiljöer.
- God regional kollektivtrafik gynnar hållbar regionförstoring och därmed ekonomisk tillväxt och tillgång till fler attraktiva arbetsplatser, vilket i dagsläget mest gynnar gruppen kvinnor, som än så länge har mindre arbetsmarknadsregioner än vad män har.
- För att öka kvinnornas reella tillgång till transportsystemet och hela det offentliga rummet och motverka könsrelaterat våld bör trafikmiljöerna utformas i planeringsarbetet så att de är och upplevs som trygga, t.ex. när det gäller utformning och ljussättning av gångtunnlar.
- Trafikverket har ett ansvar för och möjlighet att påverka kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken, exempelvis inom de delar av stationsmiljöerna som Trafikverket ansvarar för. Det kan handla om belysning, stationsvärdar eller fysisk utformning (som placering av hissar och väderskydd) och om underhåll och skötsel av stationsmiljön.
- Åtgärder som gynnar oskyddade trafikanter bidrar till jämställd tillgänglighet, eftersom fler kvinnor än män är fotgängare och åker kollektivtrafik och går till hållplatser. När det gäller fallolyckor, t.ex. halkolyckor vintertid, drabbas fler kvinnor än män.

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

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

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

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

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

## **Pågående arbete**

### *Trafikanalys*

Trafikanalys uppgift är att följa upp de transportpolitiska målen varav ett är kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Nyckelmåttet består av tre delar:

- upplevd användbarhet
- tillgänglighetsinformation
- tillgängliga hållplatser och bytespunkter.

Trafikanalys följde 2020 upp samtliga dessa delmått och därefter har något av delmåten följts upp varje år. Den uppföljning som gjordes 2023 handlade om tillgängliga hållplatser och bytespunkter och utgår från regionernas egna riktlinjer, kriterier och uppföljningar av tillgängligheten. Regionernas lägesbild 2023 har sedan jämförts med lägesbilden 2020.

Elva regioner rapporterar uppgifter om tillgänglighetsanpassning som pekar i positiv riktning, sju regioner rapporterar om oförändrad riktning och tre regioner om negativ riktning. Åtta av de elva regioner som går i positiv riktning hänvisar till nya riktlinjer, krav och/eller tillgänglighetsinventeringar som förbättrar ledningssystem, målstyrning och uppföljning av tillgängligheten. Tre regioner som går i positiv riktning har oförändrade riktlinjer, men rapporterar en ökad reell tillgänglighetsanpassning 2023, plus 4–9 procentenheter i jämförelse med 2020. I tre fall har Trafikanalys bedömt

den regionala utvecklingen som negativ, beroende på dels en ökad osäkerhet i underlaget, dels till synes lägre ambitioner att döma av de tillgänglighetsmål och krav som gällde för 2023 i jämförelse med 2020.

Sammantaget konstaterar myndigheten en positiv utveckling i regionernas tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det handlar om framför allt ledningssystem, regelutveckling och uppföljning, men också reella åtgärder. I vissa regioner märks inga förändringar, eller så har osäkerheten till och med ökat om tillgängligheten.

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2024 att tidigare uppföljningar av delmåten Upplevd användbarhet (2021) och Tillgänglighetsinformation (2022) pekade i negativ respektive neutral riktning. Sammantaget bedöms därför utvecklingen av måtten för användbarheten för personer med funktionsnedsättning som neutral.

### *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)*

VTI bedriver forskning som syftar till att öka kunskaperna om jämställdhet och genus i relation till mobilitet och transporter, och har i 20 år arbetat med att utveckla metoder och verktyg för jämställdhetsintegrering i transportplaneringen.

Frågan om hur individer med funktionsnedsättning kan utnyttja kollektivtrafiken är också föremål för ett aktuellt forskningsprojekt som VTI ska färdigställa 2024. VTI understryker i sammanhanget att vikten av ett tillgängligt och hållbart kollektivtrafiksystem för alla medborgare betonas i de globala målen, med särskild uppmärksamhet på de behov människor i utsatta situationer har. Kollektivtrafik anses ofta vara särskilt betydelsefull för personer med funktionsnedsättning, då de kan ha en begränsad tillgång till andra färdmedel.

Trots de ansträngningar som görs för att överbrygga hinder i kollektivtrafiken konstaterar dock VTI att betydande utmaningar kvarstår. Den snabba övergången till ett mer transporteffektivt samhälle inkluderar digitalisering och nya mobilitetsformer, vilket samtidigt skapar en växande oro för utökad exkludering och digitala klyftor. Projektet är framarbetat i dialog med funktionshinderrörelsen och kollektivtrafikens aktörer.

Syftet med projektet är att ge en djupare förståelse för potentiella hinder och förutsättningar i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning samt att identifiera åtgärder som kan stödja ett mer hållbart och tillgängligt kollektivtrafiksystem. Projektet inkluderar samproduktion med funktionshinderrörelsen och kollektivtrafikens aktörer. Resultaten kommer att bidra till en ökad förståelse om hur olika grupper kan inkluderas i planeringsprocessen och bidra till hur kollektivtrafiken kan användas som ett medel för att uppnå en ökad social hållbarhet för alla medborgare.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade frågor om jämställd och jämlik kollektivtrafik senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men ansåg att jämställda transporter är av grundläggande betydelse för att erbjuda lika förutsättningar i det kollektiva resandet, och välkomnade också det arbete som ansvariga myndigheter gör för en mer jämställd och tillgänglig kollektivtrafik. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar i fråga om exempelvis att pendla till arbete eller utbildning och att hämta barn på förskolan. Utskottet välkomnar därför det som regeringen framhåller i den senaste infrastrukturpropositionen, nämligen att en viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Regeringen anser att det innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojkars transportbehov ska väga lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. Utskottet instämmer fullt ut i detta och anser att det är en mycket viktig utgångspunkt för transportpolitiken. Utskottet vill även lyfta fram de många förslag som Trafikverket presenterade 2021 för att främja jämställdhet i transportsystemet. Utskottet ser också positivt på Trafikanalys löpande uppföljning av de transportpolitiska målen varav ett är kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, vilket borgar för ett kontinuerligt fokus på detta område. Utskottet välkomnar likaså VTI:s pågående forskningsprojekt på området.

Utskottet vill framhålla att en jämställd och jämlik kollektivtrafik är av hög prioritet för utskottet och att ett välutvecklat kollektivtrafiksystem också är en bra investering för jämställdheten och jämlikheten. Utskottet avser att följa frågorna och förutsätter att en jämställd och jämlik kollektivtrafik har hög prioritet för regeringen även fortsättningsvis. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2023/24:2465 (C) yrkande 4 och 2023/24:2625 (S) yrkande 13.

## Gränsöverskridande kollektivtrafik

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 9 (C).

### Motionen

Muharrem Demirok m.fl. (C) anser i partimotion 2023/24:2457 yrkande 32 att samarbetet över de nordiska landsgränserna bör stärkas för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregionerna. Motionärerna pekar bl.a. på att servicen genom ett starkare samarbete i gränsregionerna kan förbättras för fler.

### Bakgrund

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) betonar i Handbok för attraktiv kollektivtrafik (2022) att kollektivtrafiken är ett effektivt medel att skapa bättre tillgänglighet för många människor, som ger många värdefulla effekter på arbetsmarknaden. Kollektivtrafik skapar nyttor i form av produktivitet, tillväxt och regionförstoring. Det finns ofta stordriftsfördelar och en växelverkande effekt mellan ökat utbud och ökad efterfrågan. Den ökade tillgänglighet som kollektivtrafiken skapar, genom att göra det enklare för människor att röra sig mellan olika målpunkter, bidrar i sin tur till ökad produktivitet och tillväxt samt till att knyta samman och förstora regioner.

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

I den senaste infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) framhåller den dåvarande

regeringen att ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjlighet till utvidgade men också integrerade arbetsmarknadsregioner som gynnar såväl företag som anställda. Vidare påpekas att regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket sedan lång tid tillbaka bedriver ett fortlöpande samarbete med de nordiska motsvarigheterna, t.ex. i fråga om gränsöverskridande infrastruktur. Även den nya regeringen understryker i uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlagen för planperioden 2025–2037 att persontransporter över gränserna har stor betydelse för jobb och tillväxt i de nordiska länderna.

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

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik hanterades senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet men uppmärksammade kollektivtrafikens betydelse för mer integrerade arbetsmarknadsregioner och de insatser som görs av berörda parter, inte minst samarbetet inom Nordiska rådet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Mot bakgrund av motionsyrkandet om att förstärka samarbetet över de nordiska landsgränserna vill utskottet framhålla att det i första hand är berörda regioner med ansvar för kollektivtrafiklösningar som ska hantera de utmaningar som finns i samband med gränsöverskridande trafik. Utskottet ställer sig dock bakom den bedömning som görs i den senaste infrastrukturpropositionen om att ökad tillgänglighet, genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik, möjliggör såväl utvidgade som mer integrerade arbetsmarknadsregioner, vilket gynnar både företag och anställda. Utskottet ser också mycket positivt på det samarbete som regeringen, regionerna, kommunerna och Trafikverket fortlöpande bedriver med de nordiska motsvarigheterna, t.ex. i fråga om gränsöverskridande infrastruktur. Utskottet välkomnar också det nordiska samarbetet i bl.a. olika transportfrågor inom Nordiska rådet. Utskottet vill framhålla att det ska vara

möjligt att flytta, pendla, studera och driva företag över landsgränserna i Norden.

Utskottet följer frågan om gränsöverskridande kollektivtrafik med uppmärksamhet men finner inte att det för närvarande finns skäl för att ta något initiativ med anledning av motionsförslaget. Motion 2023/24:2457 (C) yrkande 32 avstyrks därmed.

## Kollektivtrafik på vatten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om kollektivtrafik på vatten. Utskottet hänvisar till det arbete som bedrivs på området och anser att sjöfartens roll för persontransporter är väl uppmärksammasad. Jämför reservation 10 (SD).

### Motionen

Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anser i kommittémotion 2023/24:401 yrkande 18 att kollektivtrafiken på vatten bör stärkas. Motionärerna framhåller att när belastningen på kollektivtrafiken på land ökar så finns det en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss.

### Bakgrund

Kollektivtrafiklagen utökades i augusti 2012 till att även gälla kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter är ansvariga för den offentligt organiserade kollektivtrafiken även till sjöss.

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

Inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige har sjöfartsnäringen tagit fram sin färdplan för fossilfri konkurrenskraft. I färdplanen framhålls bl.a. att vattenvägen kan skapa genvägar och attraktivitet i staden, för både resenärer, cyklisterna, besökande, turister och de boende. Den kan också utgöra en möjlighet att öka framkomligheten i underhålls- och byggskenen. Det betonas även att frågan om vattenvägarna måste komma in tidigt i översiktsplanering, utvecklingsprogram, inriktnings- och åtgärdsplanering, trafikförsörjningsprogram samt åtgärdsvalsstudier.

## Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet hanterade frågan om kollektivtrafik på vatten senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet avstyrkte motionen men framhöll i sammanhanget att kollektivtrafiken generellt ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. Riksdagen biföll utskottets förslag.

## Utskottets ställningstagande

Mot bakgrund av motionsförslaget om att stärka kollektivtrafik på vatten vill utskottet betona att ett väl fungerande transportsystem måste på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt kunna nyttja alla trafikslag; både vart och ett för sig och i olika kombinationer. Utskottet hänvisar i sammanhanget till sjöfartsnäringens färdplan inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige och Trafikverkets arbete med att utarbeta en nationell handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart, och de frågor som är kopplade till kollektivtrafik på vatten. Utskottet anser, liksom tidigare år, att sjöfartens roll för persontransporterna är väl uppmärksammas och avstyrker därför motion 2023/24:401 (SD) yrkande 18.

## Biljettsystem

### Utskottets förslag i korthet

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

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

## Motionerna

Muharrem Demirok m.fl. (C) anser i partimotion 2023/24:2457 yrkande 31 att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik bör införas. Att bygga samman biljettsystemen skulle bl.a. underlätta för resenärerna enligt motionärerna.

I partimotion 2023/24:996 yrkande 50 efterlyser Per Bolund m.fl. (MP) införandet av ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik med ett enhetligt pris oavsett var och hur långt man åker i landet.

I kommittémotion 2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 59 framhåller motionärerna att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Motionärerna understryker att det är viktigt för resenärerna att smidigt kunna hitta, boka och betala för resan. I yrkande 60 anför motionärerna att äldre och personer med funktionsnedsättningar ska ha goda möjligheter till



biljettköp inom kollektivtrafiken. Motionärerna anser att biljettsystem och säljkanaler i så stor utsträckning som möjligt bör anpassas så att personer med olika funktionsnedsättning ska kunna genomföra biljettköp utan hjälp av andra.

Kommittémotion 2023/24:2345 yrkande 3 föreslår Linda W Snecker m.fl. (V) att regeringen utreder införandet av en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller att en Sverigebiljett skulle locka fler resenärer till kollektivtrafiken och vara en omistlig del av klimatomställningen.

Ulrika Heie m.fl. (C) efterlyser i kommittémotion 2023/24:2465 yrkande 6 införandet av en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och framhåller i sammanhanget att en sådan infrastruktur skulle underlätta för kollektiv- och regionaltrafiken i landet. I yrkande 7 anser motionärerna att det bör införas en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter, bl.a. för att underlätta kollektivt resande. I yrkande 8 framförs vidare att det bör införas en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, vilket bedöms underlätta kollektiv- och regionaltrafiken i landet.

Daniel Helldén m.fl. (MP) efterlyser i kommittémotion 2023/24:957 yrkande 3 införandet av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och framhåller att avsaknaden av ett sådant splittrar upp det för resenärerna och försvårar kollektivtrafikresor över länsgränserna. Motionärerna föreslår också i yrkande 4 att man inför en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och även fjärrtåg eftersom SJ i dag är en dominerande men inte heltäckande aktör.

I kommittémotion 2023/24:2705 yrkande 45 föreslår Ulrika Westerlund m.fl. (MP) att ett Sverigekort för billiga resor med kollektivtrafik i hela landet införs. En sådan åtgärd stöttar alla med små marginaler och gör det enkelt och billigt att resa kollektivt i landet.

## **Bakgrund**

### *Tidigare utredningar*

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan föreslog den tidigare regeringen att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022 för att göra det enklare att välja kollektivtrafik. I augusti 2019 beslutade regeringen att en särskild utredare skulle utreda förutsättningarna för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och även föreslå insatser och tidsplan för skapandet av ett nationellt biljettsystem (dir. 2019:48). I utredningsbetänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) som redovisades i april 2020 lämnades förslag på hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Utredningen föreslog bl.a. att det ska vara möjligt att resa med samma färdbevis oavsett var i landet man är, en statlig nationell digital infrastruktur som hanterar biljetter

och ekonomisk avräkning mellan företag som ingår i systemet samt att innovation ska främjas genom att alla regionala kollektivtrafikbiljetter ska finnas tillgängliga för tredje part som vill sälja mobilitetstjänster. Vidare föreslogs i betänkandet åtgärder för att skapa bättre reseplaneringstjänster och att man utreder frågan om en lämplig organisation för konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.

Efter att utredningen lagt fram sina förslag gav den dåvarande regeringen i april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas. Stödet skulle avse de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kunna lämnas som medfinansiering för kostnaderna att utveckla eller anpassa de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem, för att bättre samordna dessa. Trafikverket redovisade uppdraget i juni 2022.

I december samma år aviserade den nuvarande regeringen att den inte avsåg att gå vidare med Trafikverkets förslag om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter som hör ihop med frågan om ett nationellt biljettsystem. Anledningen är de omprioriteringar av medel som gjordes i budgetpropositionen för 2023 jämfört med föregående år till förmån för en utökad satsning på civilt försvar. Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget gjorde regeringen bedömningen att det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver stärkas för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför.

### **Pågående arbete**

Samtrafiken är ett samverkans- och utvecklingsföretag inom kollektivtrafikbranschen som kopplar samman landets offentliga och privata trafikaktörer. Samtrafikens ägare är landets alla regionala kollektivtrafikmyndigheter samt flera kommersiella trafikoperatörer som bedriver nationell trafik. Till detta kommer också ett antal samarbetspartner.

Genom den s.k. Resplustjänsten har Samtrafiken i mer än 30 år underlättat för resenärer att söka, köpa och resa med fler än ett trafikslag och en operatör vid samma resa i landet. Därmed främjas också ett hållbart resande. Alla trafikföretag som ingår i Resplus får därmed möjlighet att exponera sitt utbud i de nationella försäljningskanalerna, något som gör det möjligt för resenärer att välja både kombinerade resor, dvs. resor med flera olika trafikföretag eller transportslag, och enskilda resor med ett specifikt trafikföretag. Det gör det också enklare för samtliga ägare och partner att sälja fler resor tack vare samarbetet. Samtrafiken verkar också för att standardisera informations-, biljett- och betalflöden så att nya lösningar skapas som kan förbättra tjänsteutbudet för resenärerna, vilket även gynnar Samtrafikens olika partner.

Samtrafiken är för närvarande i färd med att ta fram en ny nationell distributions- och försäljningslösning. Den nya distributionstjänsten för kollektivtrafikens biljetter baserar sig på en gemensam digital infrastruktur

som skapar goda förutsättningar för att fortsätta utveckla biljettsamarbetet inom ramen för Resplus. Den nya lösningen är tänkt att lanseras den 30 januari 2024.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet har tidigare behandlat frågan om kollektivtrafikens biljettsystem, senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och lyfte bl.a. fram de insatser som görs av olika branschaktörer för att underlätta resenärernas möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken och konstaterade i sammanhanget att det fanns en rad nättjänster för bokning och biljettköp. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

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

Utskottet konstaterar i sammanhanget att det finns en rad nättjänster som underlättar för resenärer att köpa och boka biljetter varhelst de befinner sig i landet, en utveckling som utskottet ser positivt på. Utskottet välkomnar också de initiativ som har tagits av branschen i syfte att öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken och det arbete som bedrivs för att göra det enklare för resenärer att hitta och köpa biljetter, inklusive äldre och de som har någon form av funktionsnedsättning. Det ska även bli enklare att kombinera olika trafikslag och operatörer för resor inom landet. Därmed främjas enligt utskottets mening också ett hållbart resande. Utskottet noterar också Samtrafikens planer på att ta fram en ny nationell distributions- och försäljningslösning och att den nya distributionstjänsten för kollektivtrafikens biljetter baserar sig på en gemensam digital infrastruktur för inblandade parter.

Därmed avstyrker utskottet motionerna 2023/24:400 (SD) yrkandena 59 och 60, 2023/24:957 (MP) yrkandena 3 och 4, 2023/24:996 (MP) yrkande 50, 2023/24:2345 (V) yrkande 3, 2023/24:2457 (C) yrkande 31, 2023/24:2465 (C) yrkandena 6–8 och 2023/24:2705 (MP) yrkande 45.

## Vissa övriga frågor om kollektivtrafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om pendelparkeringar, BRT-lösningar och trafikering. Utskottet framhåller att utformningen och investeringar i infrastruktur i första hand är en kommunal och regional angelägenhet. Utskottet påminner vidare om den ansvarsfördelning som råder i fråga om att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen.

Jämför reservation 15 (SD).

### Motionerna

Thomas Morell m.fl. (SD) vill i kommittémotion 2023/24:414 yrkande 22 att man planerar för fler säkra pendelparkeringar. Motionärerna pekar bl.a. på att det för många människor är nödvändigt att ta bilen till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel.

I motion 2023/24:2516 yrkande 3 av Laila Naraghi (S) liksom i motion 2023/24:230 yrkande 3 av Mattias Bäckström Johansson (SD) och i motion 2023/24:2278 yrkande 3 av Lars Englund (M) vill motionärerna att man ser över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för BRT-stråk på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas. Motionären framhåller att avsaknaden av järnväg i kombination med stora dagliga trafikrörelser på E22 gör att en kompletterande busstrafiklösning behövs för orterna längs sträckan.

Camilla Mårtensen (L) vill i motion 2023/24:333 ge kommunerna möjlighet att tillfälligt ombesörja kollektivtrafik om regionen inte kan tillgodose behovet av en busslinje inom kommunen. Motionären påminner om att regionen och kommunen kan ha olika åsikter om vilka busslinjer som ska prioriteras och att det i en liten kommun kan finnas stora behov av en buss även om utnyttjandet är lågt.

### Bakgrund

#### *Ansvaret för kollektivtrafiken*

I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är det regionen och kommunerna inom ett län som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning (EG nr 1370/2007). Varje kollektivtrafikmyndighet tar fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är ett strategiskt viktigt dokument som fastställer strategiska mål för kollektivtrafikens utveckling och vilka sträckningar som omfattas av den allmänna trafikplikten, dvs. vilken trafik som man avser att handla upp eller driva i egen regi. Kollektivtrafiklagen gör

det även möjligt för företag att driva kommersiell kollektivtrafik. Sådan trafik ska anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och till en nationell trafikdatabas som Samtrafiken sköter på uppdrag av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen. Det handlar om krav på trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet. På kollektivtrafikområdet bevakar Transportstyrelsen även marknadsutvecklingen och granskar om det finns inträdeshinder eller om det förekommer andra brister som påverkar marknaden. Även villkoren för resenärer följs upp.

### *Pendelparkeringar*

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

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

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

### *BRT-lösningar i kollektivtrafiken*

I en rapport från 2015 hävdar Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2) att BRT-lösningar (Bus Rapid Transit) kan vara ett sätt att tillgodose behovet av attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik i spannet mellan vanliga stombusslinjer och tunnelbana och lokaltåg. I Europa finns goda exempel på BRT-lösningar för alla linjetyper, såsom genomgående och centrala tätortslinjer, infarts- och förortslinjer, s.k. tangentiella linjer m.m. I rapporten påpekas dock att tillämpningarna av BRT kan ha helt olika utformning beroende på rådande förutsättningar och att BRT-lösningar för svenska förhållanden därför måste ha sin utgångspunkt i lokala förutsättningar.

Vidare framhåller K2 att en framgångsrik planering av ett BRT-system förutsätter att alla berörda parter är delaktiga. Generellt är ansvaret för

planering och genomförande uppdelat mellan kommunen, regionen, kollektivtrafikmyndigheten och trafikföretaget. Parterna har ett huvudansvar för olika delar men dessa är helt beroende av varandra och påverkar mer eller mindre övriga delar. Utformning och investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur är oftast ett kommunalt ansvar och åtagande även om både statlig och regional medfinansiering ofta förekommer t.ex. genom stadsmiljöavtalen.

Svenska exempel på BRT-lösningar finns t.ex. i Barkarby där staten genom Trafikverket har medfinansierat investeringen, och bidragit med 25 miljoner kronor, vilket motsvarar 50 procent av kostnaden. Andra städer i Sverige med BRT-linjer är Helsingborg, Karlstad, Malmö och Örebro.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Frågor om pendelparkeringar har behandlats av utskottet tidigare, senast i betänkande 2022/23:TU5. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet men ansåg att pendelparkeringar kan bidra till att fler personer väljer att parkera vid närmsta kollektivtrafikknutpunkt i stället för att ta bilen hela vägen till målpunkten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att ansvaret för att utforma den regionala kollektivtrafiken ligger hos landets regioner och kommuner. Dessa ska fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom besluta om trafikering och prissättning, och för detta syfte måste de därför ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Utskottet påminner i sammanhanget om att Transportstyrelsen har till uppgift att kontrollera att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kollektivtrafikföretagen följer kollektivtrafiklagen.

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

När det gäller frågan om kollektivtrafikförsörjning genom BRT-linjer noterar utskottet att denna trafikform redan finns i flera svenska städer, och utskottets uppfattning i sammanhanget är att BRT kan vara ändamålsenligt för att tillgodose behovet av attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik. Som påpekas ovan är dock utformningen och investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur i första hand en kommunal och regional angelägenhet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avser utskottet inte att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Motionerna 2023/24:230 (SD)

yrkande 3, 2023/24:333 (L), 2023/24:414 (SD) yrkande 22, 2023/24:2278 (M) yrkande 3 och 2023/24:2516 (S) yrkande 3 avstyrks därmed.

## Färdtjänst

### Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 16 (S), 17 (SD) och 18 (MP).

### Motionerna

I kommittémotion 2023/24:350 efterlyser Angelica Bengtsson m.fl. (SD) i yrkande 5 en översyn av bl.a. färdtjänstlagen för att identifiera hinder för att utöva parasport. Som exempel pekar motionärerna på möjligheten att ta med specialrullstol, begränsningen av antalet färdtjänstresor och möjligheten till personlig assistans i samband med idrottsutövandet.

I kommittémotion 2023/24:2652 yrkande 1 anser Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) att regeringen bör överväga att komplettera färdtjänstlagen med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Motionärerna framhåller att utan möjligheter att förflytta sig smidigt till en rimlig kostnad går det inte att vara aktiv och delaktig i samhället. I yrkande 2 anser motionärerna att regeringen också bör överväga att komplettera färdtjänstlagen så att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan. Det kan exempelvis handla om att hämta och lämna barn i förskola och skola, hämta paket, besöka apoteket och liknande, något som annars skulle kräva nya resebokningar och ytterligare väntetider. Vidare vill motionärerna i yrkande 3 att man ser över möjligheten att lagstadga om rätten till färdtjänst i annan kommun. Motionärerna påminner om att kommunerna har möjlighet, men ingen skyldighet, att erbjuda det. Avslutningsvis efterlyser motionärerna i yrkande 4 att regleringarna av färdtjänst återförs till socialtjänstlagen. Motionärerna framhåller att färdtjänst ska vara individanpassad så långt det bara går och att det inte duger att betrakta färdtjänst som en samhällstjänst för personer med funktionsnedsättning.

Amanda Lind och Jacob Risberg (båda MP) vill i kommittémotion 2023/24:1876 yrkande 8 stärka rätten till färdtjänstresor för att ha möjlighet att delta i idrottsaktiviteter. Motionärerna uppmärksammar i sammanhanget bl.a. tillgången till assistans för att kunna delta i idrottsaktiviteter och att det

behövs en ökad flexibilitet och minskat regelkrångel för färdtjänstresor samt att nationella riktlinjer bör övervägas.

I kommittémotion 2023/24:2705 yrkande 47 efterlyser Ulrika Westerlund m.fl. (MP) en komplettering av färdtjänstlagen för tillfälliga resor. Motionärerna påpekar att det kan ta många veckor innan den som ansöker får ansökan prövad och att färdtjänstlagen därför borde kompletteras med regler för tillfälliga resor i avvaktan på att den sökandes ansökan prövas. I yrkande 48 efterlyser motionärerna rutiner för när ett färdtjänstillstånd går ut. Motionärerna understryker att det kan vara svårt för äldre människor som kanske börjar få minnessvårigheter att se till att söka nytt tillstånd på rätt sätt och i tid.

I motion 2023/24:1026 vill Adrian Magnusson (S) att landets färdtjänst görs tillgänglig för fler. Motionären understryker att Sverige behöver en färdtjänst som finns till för de människor som behöver den och att färdtjänst är ett enkelt sätt för att få fler att kunna fortsätta vara aktiva även under en tid då de av olika anledningar inte kan transportera sig på egen hand.

I motion 2023/24:1160 efterlyser Staffan Eklöf (SD) en översyn av färdtjänstens funktion, tillsyn och sanktioner samt kompensation till drabbade kunder. Motionären pekar bl.a. på att villkoren för funktionshindrade skiljer sig åt beroende på var man bor och som gör att färdtjänsten inte fungerar som den ska, exempelvis att färdtjänstbilar aldrig dyker upp.

Lars Beckman (M) anser i motion 2023/24:719 att det bör göras en nationell årlig uppföljning av färdtjänstens kvalitet och kostnader. Motionären påpekar i sammanhanget att det inte finns någon nationell uppföljning av färdtjänsten vare sig i fråga om kostnader eller regelverk.

Kjell-Arne Ottosson (KD) vill i motion 2023/24:1802 att man säkerställer rätten till färdtjänst över nationsgränserna. Motionären pekar på det orimliga i att det i dag saknas möjlighet att göra sådana resor med färdtjänst även om det i många fall skulle bli mycket billigare och ge kortare resor med mindre utsläpp.

Ulrika Westerlund m.fl. (MP) anser i motion 2023/24:919 yrkande 1 att regeringen bör agera för att återupprätta den ursprungliga intentionen i lagstiftningen gällande rätt till färdtjänst för synskadade. Motionärerna framhåller att det har skett en utveckling mot en striktare tillämpning av färdtjänstlagen som hotar rätten till färdtjänst för synskadade. I yrkande 2 vill motionärerna att regelverket förtydligas så att synskadades rätt till färdtjänst säkras. Tillgång till färdtjänst är enligt motionärerna en viktig del av ett fritt och självständigt liv.

## **Gällande rätt**

### *Lagen om färdtjänst*

Av lagen (1997:736) om färdtjänst framgår att tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av ett funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa



med allmänna kommunikationsmedel. Varje kommun ansvarar, i fråga om kommuninvånarna, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och andra kommuner. Om en kommun har överlåtit sina uppgifter till en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar denna myndighet för att färdtjänst anordnas inom kommunen.

Av lagens förarbeten framgår att färdtjänst inte ska betraktas som en form av bistånd för att uppnå skälig levnadsnivå utan som en särskild transportform som utgör en del av kollektivtrafiken. Även om färdtjänsten alltjämt är ett uttryck för social omsorg ska den i huvudsak behandlas som en trafikpolitisk fråga i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för personer med funktionsnedsättning (prop. 1996/97:115). I förarbeten till lagen anges också att tillstånd till färdtjänst ska meddelas om det finns otillgängligheter i de allmänna färdmedlen, i terminaler och vid hållplatser samt i den yttre miljön i anslutning till dessa som medför att den sökande, på grund av sitt handikapp, inte utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationer.

### *Lagen om riksfärdtjänst*

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

## **Bakgrund**

### *Färdtjänst*

Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. Tillstånd för färdtjänst prövas av kommunen där man bor, eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunen har överlåtit hanteringen till denna. En individuell behovsprövning ligger till grund för ett beslut om färdtjänstillstånd.

I slutet av 2022 hade 287 600 personer färdtjänstillstånd i Sverige, en marginell ökning med 0,5 procent från året innan. Antalet tillstånd har dock minskat med 35 procent sedan mätningarna startade 1991, trots en ökning av Sveriges befolkning under samma tid med 22 procent. Drygt 27 personer per 1 000 invånare hade färdtjänstillstånd 2022, jämfört med knappt 28 personer

året innan. År 1991 var antalet 51 personer, vilket motsvarar en minskning med 46 procent.

### *De funktionshinderspolitiska målen*

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

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

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

### **Pågående arbete**

#### *Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning*

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

Betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58) presenterades i juni 2018. Utredningen

föreslår att en ny lag om särskilda persontransporter ska ersätta lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst. Den nya lagen om särskilda persontransporter bör enligt utredningen utformas som en ramlag som anger vad huvudmannen ska uppnå med verksamheten utan att detaljreglera hur den ska utföras. Vidare föreslås att regeringen tillsätter en arbetsgrupp med berörda myndigheter för att titta närmare på förutsättningarna för att utveckla ett nationellt beslutsstöd avseende färdtjänst och riksfärdtjänst, i syfte att ytterligare öka likvärdigheten i bedömningsfrågor vid handläggning av tillståndsärenden. Utredningens förslag var ute på remiss under hösten 2018 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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

### *Myndigheten för delaktighet*

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

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

Vidare framkom det att sju av tio brukare upplever hinder när de ska boka sin färdtjänstresa. Det handlar om långa kötider för att komma fram till

beställningscentralen, att det blir språkliga missförstånd och att den geografiska kunskapen uppges vara låg. Det efterfrågas också flexiblare möjligheter för att boka resan. Tre av tio bokar sin färdtjänst digitalt. Flertalet av dem som inte bokar digitalt uppger att de inte känner till att det finns digitala tjänster inom färdtjänsten, att tjänsten inte finns i deras kommun eller region eller att de inte vet hur man gör.

### *Trafikanalys*

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

Trafikanalys fick ett nytt regeringsuppdrag (I2022/00572) i mars 2022 att kartlägga tillståndsgivningen för färdtjänst. Bakgrunden till uppdraget är att det har uppmärksammats att personer som tidigare har ansetts tillhöra färdtjänstens målgrupp nekats rätt till färdtjänst. Framst har detta rört personer med synnedsättning. I uppdraget ingick att analysera om den nuvarande tillämpningen av bestämmelserna i lagen om färdtjänst följer de intentioner som anges i lagens förarbeten. Vidare skulle Trafikanalys vid behov även redovisa nödvändiga författningsförslag liksom en konsekvensbeskrivning. I mars 2023 redovisade Trafikanalys rapporten Tydligare kriterier för färdtjänstillstånd (2023:3).

Trafikanalys konstaterar i den rapporten att både antalet färdtjänstillstånd och andelen i befolkningen med färdtjänstillstånd har minskat kraftigt sedan lagen trädde i kraft 1998. En stor del av minskningen var ursprungligen avsedd, men sedan har den fortsatt. Myndigheten bedömer att den minskning som berodde på den avsedda effekten av att färdtjänsten flyttades från en social fråga till en trafikfråga pågick till omkring 2010. Antalet färdtjänstillstånd har huvudsakligen minskat i åldrarna över 80 år, men också till viss del i åldersspannet 65–79 år. Trafikanalys påpekar att eftersom det inte finns någon samlad nationell statistik om ansökningar och avslag, eller av fördelningen av funktionsnedsättningar bland dem, är det inte möjligt att identifiera några diskrimineringsfaktorer i gruppen som har fått avslag.

Som förklaring till minskningen pekar Trafikanalys på oklarheter om hur begreppet funktionshinder ska tolkas när behovet av färdtjänst prövas. En annan orsak har enligt myndigheten sannolikt att göra med den successiva överflyttningen av ansvaret för färdtjänst från kommuner till regionala kollektivtrafikmyndigheter. En tredje och grundläggande orsak är de oklarheter och luckor som finns i både färdtjänst- och bilstödspropositionerna, exempelvis gäller det när kollektivtrafik saknas och om vägen till hållplats ska räknas in i bedömningen eller inte.

Trafikanalys slutsats är att problemen med skillnader i tolkningar åtminstone delvis kan mötas med ett tydligare regelverk men myndigheten påpekar också att vissa skillnader i kommunernas bedömningar måste få finnas kvar, eftersom olika kommuner har olika förutsättningar. I rapporten föreslår därför Trafikanalys att det görs vissa förtydliganden i lagen om färdtjänst. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### **Skriftliga frågor och interpellationer**

Som svar på en skriftlig fråga (fr. 2022/23:670) om att stärka rätten till färdtjänst påminde statsrådet Andreas Carlson i maj 2023 om att färdtjänstlagen är en ramlag som ställer upp de yttre gränserna för tillämpningen. Statsrådet påpekade att detaljerna i tillämpningen utformas av dem som tillämpar lagen, i det här fallet kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter, och att de tillståndsprövande myndigheterna därmed har stora möjligheter att själva formulera riktlinjer som är mer eller mindre generösa. Vidare hänvisade statsrådet till Trafikanalys rapport som visar på stora skillnader i tillämpningen mellan olika kommuner och regioner där vissa har en mer generös tillämpning av tillståndsgivningen, och han betonade att färdtjänstlagen således inte ställer upp några hinder för en mer generös tillämpning. Avslutningsvis upplyste statsrådet om att ärendet för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Utskottet behandlade frågor om färdtjänst senast i betänkande 2022/23:TU5 i februari 2023. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena men underströk betydelsen av färdtjänst och betonade vikten av att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska ha tillgång till det, och att färdtjänst i första hand är ett kommunalt och regionalt ansvar. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att färdtjänst kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna vara delaktiga i samhället och leva ett aktivt och självständigt liv. Därför har utskottet också i tidigare sammanhang framhållit att tillgång till färdtjänst i grunden är en demokrati-fråga som rör både rättigheter och levnadsvillkor. Därför vill utskottet understryka att alla som har lagstadgad rätt till färdtjänst också ska få det. Utskottet vill dock betona att tillhandahållandet av färdtjänst främst är ett kommunalt och regionalt ansvar, och att det därmed är kommunen eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för att färdtjänst av god kvalitet finns.

Utskottet vill påminna om att färdtjänstlagen är en ramlag som ställer upp de yttre gränserna för tillämpningen, och att detaljerna i tillämpningen utformas av dem som tillämpar lagen, i det här fallet kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. De tillståndsprövande myndigheterna har således stora möjligheter att själva formulera riktlinjer som är mer eller mindre generösa.

Utskottet noterar samtidigt att beredning fortfarande pågår inom Regeringskansliet med anledning av betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58). Utskottet noterar likaså att beredningsarbete pågår baserat på det underlag som Trafikanalys lämnat till regeringen om tillståndsgivningen för färdtjänst. Avslutningsvis vill utskottet i sammanhanget också uppmärksamma de viktiga insatser som Myndigheten för delaktighet bidrar med i fråga om tillgång till färdtjänst. Det är enligt utskottets mening angeläget att myndigheten löpande följer upp möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att vara delaktiga i samhället.

Utskottet följer frågorna med stort intresse och förutsätter att de har hög prioritet för regeringen. Således finner utskottet för närvarande inte att det behöver ta något initiativ med anledning av motionerna 2023/24:350 (SD) yrkande 5, 2023/24:719 (M), 2023/24:919 (MP) yrkandena 1 och 2, 2023/24:1026 (S), 2023/24:1160 (SD), 2023/24:1802 (KD), 2023/24:1876 (MP) yrkande 8, 2023/24:2652 (SD) yrkandena 1–4 och 2023/24:2705 (MP) yrkandena 47 och 48 som därmed avstyrks.

# Reservationer

## 1. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (S)

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12,

bifaller delvis motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 49,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 40,

2023/24:1566 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S),

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1, 2 och 4 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 9–11.

### *Ställningstagande*

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

## 2. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (V)

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1, 2 och 4 samt avslår motionerna

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 49,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 40,

2023/24:1566 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S),

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5 och 9–11 samt

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Prisutvecklingen inom kollektivtrafiken, konstaterar jag, har länge varit oproportionerlig. Biljettpriserna har skenat och är i dag långt över priset på drivmedel eller konsumentprisindex. Därför bör regeringen utreda en ny modern lagstiftning som säkerställer kollektivtrafikens roll i klimatomställningen och som samtidigt förbjuder huvudmännen att höja priset mer än KPI. En modern klimatlag som syftar till att värna kollektivtrafikens tillgänglighet skulle garantera rätten till en överkomlig kollektivtrafik även framgent. Dessutom skulle lagen säkerställa att biljettpriserna inte används som ett sätt för regioner och kommuner att i övrigt öka sina intäkter.

För att möjliggöra branschens målsättning anser jag också att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan med lämpliga statliga åtgärder för hur kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas till 2030.

För att öka klimatambitioner med kollektivtrafiken och säkerställa förbättrad turtäthet, tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet anser jag vidare att regeringen bör införa ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken, vilket även ska omfatta elektrifierade busslinjer med dithörande elbussflotta.

### **3. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5 och 9–11,

bifaller delvis motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12 och



avslår motionerna  
2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 49,  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 40,  
2023/24:1566 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S) och  
2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1, 2 och 4.

### *Ställningstagande*

Jag anser att andelen resor med kollektivtrafik behöver öka. Detta är viktigt för att minska klimatutsläppen men också för att minska trängseln på våra vägar. I dag tar många människor bilen trots att de gärna hade rest med bussen, pendeltåget eller spårvagnen om möjligheten hade funnits. Jag anser därför att kollektivtrafikens förutsättningar samt förutsättningarna för att resa med kollektivtrafiken behöver förbättras.

Jag är medveten om att kollektivtrafik är en fråga för regionala och kommunala överväganden, men för att stödja och uppmuntra kommuner och regioner att öka kollektivtrafiken anser jag även att det bör införas en kollektivtrafikbonus. Jag vill i sammanhanget också understryka vikten av att underlätta för människor att resa med kollektivtrafik över länsgränserna, och jag anser därför att regeringen bör initiera en översyn av den regionala kollektivtrafiken i syfte att utreda möjligheten till ett utvecklat huvudmannaskap för att motverka de nuvarande länsgränsernas inlåsning.

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

## **4. Stärkt kollektivtrafik, punkt 1 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,  
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 49 och  
2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 40 och  
avslår motionerna  
2023/24:1566 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S),  
2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkandena 1, 2 och 4,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 5 och 9–11 samt  
2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 12.

### *Ställningstagande*

Svensk kollektivtrafik behöver uppgraderas och ges rätt förutsättningar. Detta är centralt i en tid när vi måste ställa om och minska bilresandet. För att främja kollektivtrafiken anser jag att vi behöver inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som har ett övergripande sektorsansvar på nationell nivå. Det ska vara ett stöd och ett samordningsorgan i sammanhanget. Det behövs också ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken eftersom det är orimligt att den regionala skatten ska kunna klara av att backa upp alla behov som finns. Jag anser därför också att en utredning om framtida finansiering av och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken behöver tillsättas.

Likaså anser jag att man bör utreda om statligt stöd får och bör ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad för att därigenom stärka kollektivtrafiken och säkerställa såväl god mobilitet i hela landet som ökad tillgång till hållbara färdsätt.

## **5. Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik, punkt 2 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11 och avslår motionerna

2023/24:502 av Camilla Mårtensen (L),

2023/24:958 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och

2023/24:2396 av Camilla Brodin (KD).

### *Ställningstagande*

Vi vill uppmärksamma att förare som kör buss inom kollektivtrafiken kan ha vissa svårigheter att upptäcka olika potentiella faror i tid. Vi vill i sammanhanget starkt betona att samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst när det gäller gruppen cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, skulle man kunna undvika många av dessa olyckor. Det behöver därför enligt vår mening utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med s.k. mobileye-teknik eller liknande, dvs. teknik som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera olyckor.

## 6. Trygg och tillförlitlig kollektivtrafik, punkt 2 (MP)

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:958 av Daniel Helldén m.fl. (MP) och  
avslår motionerna  
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 11,  
2023/24:502 av Camilla Mårtensen (L) och  
2023/24:2396 av Camilla Brodin (KD).

### *Ställningstagande*

Runt om i landet inrättas ofta kollektivtrafikkörfält för busstrafiken. De syftar till att säkerställa att bussen inte fastnar i bilköer och att en tidtabellsregelbundenhet kan upprätthållas. Tyvärr fungerar inte alltid lösningarna eftersom bilar och lätta lastbilar ofta väljer att utnyttja kollektivtrafikkörfälten för sin egen framkomlighet eller busshållplatserna för att tillfälligt parkera. Detta sänkar bussarna och drabbar resenärerna och skapar avsevärda problem för en verksamhet som måste flyta på.

Att busskörfälten inte respekteras skulle enligt min uppfattning kunna avhjälpas med kameraövervakning från bussarna. Den övervakning som nu finns av busskörfälten består av parkeringsövervakning som, även om den är förstärkt, inte kan vara heltäckande. Övervakningen kan endast komma åt feluppställda fordon men inte de bilister som trots förbud kör i de reserverade körfälten. Parkerade bilar får en kommun beivra men rullande trafik är en polisiär fråga och polisen har inte resurser att ägna sig åt bussars framkomlighet.

Genom att möjliggöra övervakning av kollektivkörfält och busshållplatser med hjälp av kameror som monteras på bussarna samt på vissa fasta platser skulle problemen kunna minimeras. Det kräver en ändring i lagen om kameraövervakning och sannolikt en justering av ansvarsfrågan vid framförande av fordon till ägaransvar i dessa fall.

Jag anser sammanfattningsvis att kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa särskilt utsatta platser bör prövas. Detta skulle bidra till en effektivare kollektivtrafik och en ökad framkomlighet. Det ger kortare och pålitligare restider. En attraktiv och effektiv kollektivtrafik leder till att fler väljer kollektivtrafiken och bidrar även till minskad trängsel och bättre miljö.

## **7. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (S)**

av Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 13 och

bifaller delvis motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

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

## **8. Jämställd och jämlik kollektivtrafik, punkt 3 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 4 och

bifaller delvis motion

2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 13.

### *Ställningstagande*

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

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

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

## **9. Gränsöverskridande kollektivtrafik, punkt 4 (C)**

av Ulrika Heie (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

För att människor fullt ut ska kunna dra nytta av den fria rörligheten inom Norden är det av central betydelse att transporter och kommunikationer fungerar på ett tillfredsställande sätt. Jag anser därför att samarbetet inom Norden bör öka när det gäller bl.a. utbyggnaden av kollektivtrafik, och de nordiska länderna bör också sträva efter en gemensam planering av infrastrukturprojekt som är av betydelse för gränsregioner och rörligheten inom Norden. Jag vill i sammanhanget också peka på att den moderna tekniken gör det möjligt att ha gemensamma biljettsystem inom kollektivtrafiken.

Enligt min mening behövs det således former för ett tätare samarbete över nationsgränserna mellan infrastrukturmyndigheter, kommuner och regioner.

Sammanfattningsvis anser jag att samarbetet över de nordiska landgränserna bör stärkas för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner.

## **10. Kollektivtrafik på vatten, punkt 5 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

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

## **11. Biljettsystem, punkt 6 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60,  
bifaller delvis motionerna  
2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3 och  
2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 31 och  
avslår motionerna  
2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 50,  
2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3,  
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8 och  
2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 45.

### *Ställningstagande*

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

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

## **12. Biljettsystem, punkt 6 (V)**

av Linda W Snecker (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3,

bifaller delvis motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 50 och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 45 och

avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkandena 59 och 60,

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 31 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8.

### *Ställningstagande*

Jag konstaterar att priserna för kollektivtrafikresenärerna nu har höjts på många platser, och att 2023 blev ännu ett tufft år för kollektivtrafiken i Sverige. Ett land som går i motsatt riktning är Tyskland där man för 49 euro kan köpa en månadsbiljett för resor med regionalståg, buss, tunnelbana och spårvagn i hela landet. Sverige behöver en Sverigebiljett och jag vill därför se en modell som tar rygg på Tysklands populära, nya rikstäckande månadsbiljett. Det ska vara enkelt och billigt och man ska kunna resa obegränsat med all kollektivtrafik i hela landet. I stället för en mängd olika regionala system med dithörande olika taxor skulle vi få ett kort som fungerar likadant i hela landet. En Sverigebiljett skulle locka fler resenärer och vara en omistlig del av klimatomställningen. Regeringen bör därför utreda införandet av en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken.

### **13. Biljettsystem, punkt 6 (C)**

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 3,

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 31 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6–8,

bifaller delvis motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 59 och

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 4 och

avslår motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 60,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 50,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3 och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 45.

### *Ställningstagande*

I fråga om kollektivtrafiken vill jag understryka att skillnaderna mellan olika delar av landet är enorma. Priserna för ett månadskort varierar från ca 800 till över 2 700 kronor. Dyrast är det i utpräglade landsbygdsregioner, vilket jag anser är orättvist. Givetvis kan inte turtätheten vara densamma överallt, men det är enligt min uppfattning nödvändigt att sträva efter att skapa rättvisare villkor över landet. Därför anser jag att ett nationellt biljettsystem bör införas. Att bygga samman biljettsystemen ökar möjligheten att minska orättvisorna,



och det underlättar för resenärerna. Frågan har utretts, men behöver sannolikt utredas igen för att åstadkomma en teknisk lösning som alla Sveriges regioner och kommuner kan enas bakom. Jag vill i sammanhanget påminna om den utredning som Centerpartiet var med och initierade, Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25).

Jag vill betona vikten av att det ska gå snabbt och vara enkelt att boka och köpa biljetter med kollektivtrafiken. Det är nödvändigt för att få fler att välja att resa med kollektivtrafiken. Mot den bakgrunden anser jag att det bör vidtas ett antal åtgärder: arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem bör fortsätta, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster samt tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter bör införas liksom en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik.

#### **14. Biljettsystem, punkt 6 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 50,

2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 31,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 8 och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 45,

bifaller delvis motionerna

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 59,

2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V) yrkande 3 och

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 6 och 7 samt  
avslår motion

2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 60.

##### *Ställningstagande*

Jag anser att vi behöver införa ett gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik i landet, lokal som regional, med ett enhetligt pris oavsett var och hur långt man åker. Det bör i sammanhanget påpekas att det i dag ser väldigt olika ut i landet när det gäller taxor för seniorer. På en del ställen är det helt gratis medan andra ställen har ordinarie kostnad eller reducerad kostnad på vissa tider. Införandet av ett billigt kollektivtrafikkort, ett Sverigekort, skulle därför stötta alla med små marginaler, och jag anser att staten ska stå för satsningen. Det

skulle innebära en kraftig kostnadsminskning för alla som reser kollektivt i vårt land.

Det saknas i dag ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Detta splittrar upp det för resenärerna och gör kollektivresor över länsgränserna svåra. Förslaget om ett Sverigekort skulle lösa denna ekvation men i väntan på det bör ett nationellt biljettsystem tas fram. Detta är en uppgift för den nationella kollektivtrafikmyndigheten. I sammanhanget vill jag avslutningsvis även framhålla att man bör införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg.

## **15. Vissa övriga frågor om kollektivtrafiken, punkt 7 (SD)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 22 och avslår motionerna

2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD) yrkande 3,

2023/24:333 av Camilla Mårtensen (L),

2023/24:2278 av Lars Englund (M) yrkande 3 och

2023/24:2516 av Laila Naraghi (S) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

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

## 16. Färdtjänst, punkt 8 (S)

av Matias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Jamal El-Haj (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:1026 av Adrian Magnusson (S) och  
avslår motionerna  
2023/24:350 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 5,  
2023/24:719 av Lars Beckman (M),  
2023/24:919 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,  
2023/24:1160 av Staffan Eklöf (SD),  
2023/24:1802 av Kjell-Arne Ottosson (KD),  
2023/24:1876 av Amanda Lind och Jacob Risberg (båda MP) yrkande 8,  
2023/24:2652 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 1–4 och  
2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 47 och 48.

### *Ställningstagande*

Vi vill påminna om att Sverige har många äldre som vid olika tillfällen i livet och under kortare skeden kan behöva färdtjänst, exempelvis till följd av sjukdom av mer tillfällig karaktär. Då människor är betydligt mer aktiva vid högre ålder i dag än tidigare innebär detta att behovet av att transportera sig är större i dag än tidigare. Inte minst på landsbygden där möjligheten att använda kollektivtrafiken ofta är mycket låg.

Landets regioner gör mycket olika bedömningar vad gäller rätten till färdtjänst. I Skåne har människor som haft färdtjänst i många år förlorat rätten att få färdtjänst och människor som behöver färdtjänst nekas och hänvisas till en kollektivtrafik som i det närmaste är obefintlig. Detta är en orimlig ordning. I andra regioner finns en betydligt mindre restriktiv hållning kring vilka som har rätt till färdtjänst och vilka som inte har det. De regionala skillnaderna är mycket svårbegripliga för många människor.

Vi anser att Sverige behöver en färdtjänst som finns till för de människor som behöver den. Det är ett enkelt sätt att få fler att kunna fortsätta vara aktiva även under en tid då de av olika anledningar inte kan transportera sig på egen hand. Landets färdtjänst bör därför göras tillgänglig för fler.

## 17. Färdtjänst, punkt 8 (SD)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:350 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 5,

2023/24:1160 av Staffan Eklöf (SD) och

2023/24:2652 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 1–4,  
bifaller delvis motion

2023/24:1876 av Amanda Lind och Jacob Risberg (båda MP) yrkande 8 och  
avslår motionerna

2023/24:719 av Lars Beckman (M),

2023/24:919 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2023/24:1026 av Adrian Magnusson (S),

2023/24:1802 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och

2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 47 och 48.

### *Ställningstagande*

Vi anser att färdtjänsten ska vara en flexibel samhällsservice, så att personer med funktionsnedsättning kan arbeta, vara föräldrar och ha en meningsfull fritid. Utan möjligheter att förflytta sig smidigt till en rimlig kostnad går det inte att vara aktiv och delaktig i samhället.

Färdtjänstlagen måste enligt vår uppfattning kompletteras med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att, precis som alla andra, fritt få bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid. Lagen bör också ge resenären rätt att göra korta uppehåll under resan för att exempelvis lämna och hämta barn i förskola och skola, hämta paket, smita in på apoteket och liknande. I dag kräver dessa små snabba ärenden nya resebokningar och ytterligare väntetider.

Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att det finns flera regelverk som försvårar för parasportare. Personer med funktionsnedsättning som behöver specialutrustning för sitt idrottsutövande stöter ofta på hinder när de reser med färdtjänst. Till exempel kan de inte ta med sig sin specialrullstol, vilket kan göra det svårt att delta i träningar och tävlingar. Dessutom kan vissa personer ha en begränsad mängd färdtjänstresor till förfogande, vilket kan göra det svårt att ta sig till idrottsanläggningar. För att möjliggöra parasportande för personer med funktionsnedsättning är det enligt vår uppfattning nödvändigt att förändra vissa av de befintliga reglerna, och regeringen måste därför se över bl.a.

färdtjänstlagen och andra lagar så att personer med funktionsnedsättning kan ha med sig sin utrustning och ta sig till träningen.

Ytterligare ett sätt att stärka rättighetsperspektivet är att lagstadga om rätten till färdtjänst i en annan kommun. Enligt nuvarande lag om färdtjänst ”kan” kommunen bevilja rätt till färdtjänst i annan kommun än den egna, men den är alltså inte skyldig att göra det. Rätten till färdtjänst i annan kommun bör enligt vår mening skrivas in i färdtjänstlagen.

Tidigare reglerades färdtjänsten i socialtjänstlagen, men 1997 valde regeringen att föra över färdtjänsten till trafiklagstiftningen. Skiftet har inneburit att färdtjänsten inte längre tar hänsyn till behov och önskemål ur ett individperspektiv utan ses snarare som ett komplement till allmän kollektivtrafik. Vi anser att färdtjänsten inte bör ses som en ersättning för kollektivtrafik, utan snarare som ett komplement till alla andra tänkbara sätt att förflytta sig på. Regleringen av färdtjänst bör återföras till socialtjänstlagen.

Avslutningsvis anser vi att en översyn behöver göras av hur färdtjänsten fungerar, av hur oseriösa utförare ska träffas av sanktioner samt av hur utsatta resenärer ska kompenseras. Det handlar om att personer med funktionshinder ska kunna lita på att färdtjänsten anländer i lika hög grad som vid en vanlig beställd resa. Behovet av en översyn av färdtjänsten handlar också om att näringslivet ska fungera väl och att oseriösa aktörer inte ska få fördelar framför seriösa aktörer. I översynen ska också utredas om det räcker att kommuner och regioner får ändrade regelverk och stöd eller om en central tillsynsmyndighet bör utses.

## **18. Färdtjänst, punkt 8 (MP)**

av Linus Lakso (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2023/24:1876 av Amanda Lind och Jacob Risberg (båda MP) yrkande 8 och  
2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 47 och 48,  
bifaller delvis motion  
2023/24:350 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD) yrkande 5 och  
avslår motionerna  
2023/24:719 av Lars Beckman (M),  
2023/24:919 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,  
2023/24:1026 av Adrian Magnusson (S),  
2023/24:1160 av Staffan Eklöf (SD),  
2023/24:1802 av Kjell-Arne Ottosson (KD) och  
2023/24:2652 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD) yrkandena 1–4.

### *Ställningstagande*

Färdtjänstmöjligheterna behöver bli bättre. Färdtjänst är ett viktigt alternativ för de som har problem att förflytta sig och många personer med funktionsnedsättning är beroende av färdtjänst. En person som åker färdtjänst kan i dag bli nekad att få bli avsläppt vid en fritidsaktivitet i stället för vid hemmet efter skol- eller arbetsdagens slut. På färdtjänstresor får inte heller idrottspecifika hjälpmedel såsom en extra rullstol tas med. För att ha möjlighet att delta i en idrottsaktivitet behöver därför tillgången till assistans och rätten till färdtjänstresor stärkas samt regelkrånglet för färdtjänstresor minska.

Jag vill vidare påtala att det kan ta många veckor innan den som ansöker om färdtjänst kan få sin ansökan prövad. Det här är problematiskt och färdtjänstlagen bör därför kompletteras med regler för tillfälliga resor i avvaktan på att ansökan prövas för att de som verkligen är i behov av att förflytta sig och inte kan göra det på egen hand och saknar ekonomiska möjligheter att ta taxi inte ska komma i kläm.

Jag anser också att det behövs bättre rutiner när tillståndet går ut. Myndigheten bör ha som rutin att fråga om den enskildes situation och huruvida behoven kvarstår när tillståndet går ut eftersom det kan vara svårt för äldre som kanske börjar få minnessvårigheter att se till att söka på nytt, på rätt sätt och i tid. Att en sådan rutin finns bör därför säkerställas på lämpligt sätt.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

*2023/24:230 av Mattias Bäckström Johansson (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för BRT-stråk på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas och tillkännager det för regeringen.

*2023/24:333 av Camilla Mårtensson (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge kommunerna möjlighet att tillfälligt ombesörja kollektivtrafik om regionen inte kan tillgodose behovet av en busslinje inom kommunen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:350 av Angelika Bengtsson m.fl. (SD):*

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

*2023/24:400 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):*

59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten, i samarbete med landets kollektivtrafikmyndigheter, bör ta fram ett gemensamt bokningssystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att äldre och personer med funktionsnedsättning ska ha goda möjligheter till biljettinköp inom kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:401 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

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

*2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendlarparkeringar och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:502 av Camilla Mårtensen (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att åtgärder bör vidtas för att kollektivtrafiken inte ska ha stående i bussgångarna och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:719 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppföljning avseende kvalitet och kostnader bör ske med en nationell årlig uppföljning i enlighet med motivering i motionen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:919 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att återupprätta den ursprungliga intentionen i lagstiftningen gällande rätt till färdtjänst för synskadade och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör förtydligas så att synskadades rätt till färdtjänst säkras och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:957 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:958 av Daniel Helldén m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP):*

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om framtida finansiering och ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken i hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.



50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1026 av Adrian Magnusson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra landets färdtjänst tillgänglig för fler och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1160 av Staffan Eklöf (SD):*

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

*2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):*

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden under uppbyggnad och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1566 av Anna-Belle Strömberg och Peder Björk (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att det nationella stödet till kollektivtrafiken utanför storstadsregionerna ska öka och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1802 av Kjell-Arne Ottosson (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa rätt till färdtjänst över nationsgränserna och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:1876 av Amanda Lind och Jacob Risberg (båda MP):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka rätten till färdtjänstresor för att ha möjlighet att delta i idrottsaktiviteter och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2278 av Lars Englund (M):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för BRT-stråk på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2023/24:2345 av Linda W Snecker m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa förbättrad turtäthet, tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2396 av Camilla Brodin (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att införa en klotterplattform och klotterpolicy och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2457 av Muharrem Demirok m.fl. (C):*

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik bör införas och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samarbetet över de nordiska landsgränserna bör stärkas för att förbättra tillgången till kollektivtrafik i gränsregioner och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett mer jämställt nyttjande av kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken samt för resor som sker med kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet med att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem och tillkännager detta för regeringen.

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

*2023/24:2516 av Laila Naraghi (S):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till ett ökat statligt ansvar för BRT-stråk på vältrafikerade sträckor där järnväg saknas och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2625 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

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

*2023/24:2652 av Carina Ståhl Herrstedt m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att komplettera färdtjänstlagen med ett syfte där det tydligt framgår att färdtjänsten ska göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att få bosätta sig, arbeta, studera och ha en aktiv fritid, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att komplettera färdtjänstlagen så att resenären har rätt att göra korta uppehåll under resan och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att lagstadga rätten till färdtjänst i annan kommun och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att återföra regleringarna av färdtjänst till socialtjänstlagen och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2705 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):*

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett Sverigekort för billiga resor med kollektivtrafik i hela landet och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om komplettering av färdtjänstlagen för tillfälliga resor och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rutiner när ett färdtjänstillstånd går ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.