

## Motion till riksdagen 2009/10:T9

**av Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)  
med anledning av prop. 2009/10:200**

# Ny kollektivtrafiklag

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade statliga satsningar på den regionala kollektivtrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny kollektivtrafikutredning med utgångspunkt i målet om en fördubblad resandeandel till 2020.

## Motivering

Regeringens förslag till ny kollektivtrafik innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. De kommersiella aktörerna ska vara skyldiga att ansluta sig till ett gemensamt informationssystem. Parallellt genomförs en förändring som innebär att strategiska beslut om kollektivtrafik som i dag oftast fattas av kommunägda länstrafikbolag ska överföras till nya regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det åligger dessa myndigheter att besluta om vilken trafik som inte är kommersiellt bärkraftig och som därför kan bli föremål för skattefinansierade upphandlingar. Beslut om s.k. trafikplikt kommer att kunna överklagas till förvaltningsdomstol av de kommersiella aktörerna.

## Våra principiella invändningar

Kollektivtrafik är inte vilken vara som helst. Kollektivtrafik ger stora positiva externa effekter på miljön och samhällsekonomin, effekter som inte låter sig fångas upp av individens betalningsvilja. En väl fungerande kollektivtrafik och fritt marknadstillträde är därför två oförenliga företeelser. Det offentliga måste därför ta ett tydligt finansiellt och organisatorisk ansvar för kollektiv-

## Fel! Okänt namn på

trafiken. Demokratin och samhällets inflytande behövs. Marknaden får inte bli norm.

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Svenska Taxiförbundet har formulerat ett gemensamt mål om att öka kollektivtrafikens andel av resandet till 2020. Det är en djärv men fullt realistisk målsättning.

Forskningen visar att en större överflyttning av transporter från bil till kollektiva färdmedel kräver ett brett batteri av kraftfulla åtgärder. Fem faktorer/åtgärder har visat sig särskilt betydelsefulla:

- ? För det första måste samhällsplaneringen anpassas till kollektivtrafikens behov. Framför allt bebyggelsens täthet och infrastrukturens utformning har visat sig vara avgörande framgångsfaktorer för kollektivtrafiken.
- ? För det andra måste kollektivtrafiken byggas ut genom ökad turtäthet, snabbare förbindelser, bättre komfort för resenären samt ett större och mer finmaskigt trafiknät. Detta kräver investeringar i såväl infrastruktur som rullande materiel.
- ? För det tredje måste samordningen av kollektivtrafiksystemet förbättras. Att resenären upplever det enkelt att planera sin resa är av avgörande betydelse. Det fordrar förbättrade biljett- och informationssystem samt ökade möjligheter till effektiva byten mellan olika linjer och trafikslag.
- ? För det fjärde måste kollektivtrafikens pålitlighet förbättras. Förseningar och inställda turer gröper snabbt ur kollektivtrafikens attraktionskraft.
- ? För det femte måste kollektivtrafiktaxan hållas på en nivå som skapar en attraktiv prisrelation i förhållande till andra färdmedel.

De förändringar i kollektivtrafiklagen som regeringen föreslår saknar enligt vår uppfattning helt åtgärder med bäring på dessa fem framgångsfaktorer. Tvärtom menar vi att den marknadsöppning av kollektivtrafiken som föreslås tar oss längre bort från målet om en fördubblad kollektivtrafik.

Vi bedömer att de ökade möjligheter till samordnade trafiksystem som vi eftersträvar kommer att slås sönder av det fria marknadstillträdet. Förändringarna jämfört med förslagen i den hårt kritiserade utredning som föregick den kommande propositionen är mer av kosmetisk natur. De faktiska konsekvenserna anser vi blir desamma, dvs. ett fragmentiserat kollektivtrafiksystem som kommer att präglas av höjda priser, sämre trafikutbud och lägre resande. Det finns en rad konkreta exempel på troliga effekter av avregleringen:

- ? Strömma Kanalbolaget överklagar SL:s beslut att upphandla trafik från Waxholmsbolaget med hänvisning till att det senare bolaget under framför allt sommaren kör kommersiellt bärkraftig trafik. Följden blir att Waxholmsbolaget inte kan uppfylla sina förpliktelser när det gäller åretruntrafik i skärgården.
- ? Stombussarna i Stockholms innerstad, som har stort resande, kommer sannolikt inte att falla inom ramen för trafikplikt, varför dessa linjer kan komma att trafikeras utanför SL-systemet.
- ? Trafiken mellan Malmö och Lund är mycket omfattande och skulle sannolikt kunna bedrivas på renodlat kommersiella grunder. Skånetrafiken har

därför små möjligheter att belägga sträckan med trafikplikt, vilket innebär att en viktig intäktskälla försvinner. Konsekvensen blir att trafiken i de kommersiellt olönsamma delarna av Skånes kollektivtrafiksystem måste glesas ut.

Förslaget till ny kollektivtrafik innebär en mycket omfattande detaljstyrning av villkoren för hur den samhällsbetalda trafiken ska organiseras. Vi anser att denna detaljstyrning rimmar illa med det grundlagsfästa kommunala/regionala självstyret. Den faller t.ex. den snäva definition av vad som är kollektivtrafik som förts in i lagstiftningen och som vi anser är helt onödig. Vi ser ingen anledning till att trafikhuvudmännen med skattefinansiering skulle bedriva mer verksamhet än vad man anser nödvändigt. Fler och mer precisa regler innebär också att risken för överklaganden ökar, vilket riskerar att förflytta trafikhuvudmännens fokus från utvecklingsarbete till segdragna rättsliga processer.

Historiskt sett har offentlig upphandling, inte minst på kollektivtrafikområdet, varit ett av de kraftfullaste verktygen för att driva på den tekniska utvecklingen i önskvärd riktning. Med det fria marknadstillträdet avhänder sig det offentliga delvis denna möjlighet. Upphandlingsinstrumentet tillförsäkrar även trafikhuvudmännen möjligheten att ställa krav på fordonens utformning, inte minst när det gäller tillgängligheten för funktionshindrade. Genom större systemupphandlingar finns även möjlighet att introducera helt nya kollektivtrafikkoncept, t.ex. taxianslutningar i reserelationer där trafikunderlaget är förklent för buss- eller spårtrafik. Upphandlad trafik har också fördelar ur ett arbetstagarperspektiv eftersom det ger trafikhuvudmännen möjlighet att ställa krav på kollektivavtalsmässiga villkor för de anställda.

Det är uppenbart att förslaget till ny kollektivtrafiklag tagits fram i stor hast. Många oklarheter kvarstår, vilket hanteras genom att hänvisa till kommande utredningar och beslut. Vi saknar exempelvis en analys kring hur de regionala miljömålen som går utöver lagstiftningen säkras när kommersiella aktörer tar över delar av den tidigare upphandlade trafiken. Vidare noterar vi att den obligatoriska anslutning till ett gemensamt biljettsystem utredningen föreslog nu tonats ned, detta utan att vare sig motiv eller alternativa lösningar anges. Vi saknar också ett resonemang kring hur den nya lagstiftningen påverkar arbetet med att skapa gemensamma prisnivåer för länsöverskridande trafik.

Ett större inslag av incitamentsavtal skulle ge helt andra drivkrafter för entreprenören att under avtalsperioden genomföra ett fortlöpande förbättringsarbete i syfte att locka till sig fler resenärer. Vi menar dock att det fria marknadstillträdet tydligt försvårar en sådan utveckling eftersom det är mycket vanskligt för en entreprenör att gå in i längre avtal utan vetskap om den framtida konkurrenssituationen. Det innebär att ett incitamentsavtal närmast per definition kommer att bli dyrare än ett bruttoavtal eftersom den förra avtalsvarianten förutsätter att entreprenören kompenseras för ökad risk.

Regeringen utgår från synsättet att kollektivtrafiken i dag är en monopolmarknad, vilket är djupt felaktigt. Det är en upphandlad marknad där hundratalens privata aktörer återfinns. Dagens system ger konkurrens och utrymme för

## Fel! Okänt namn på

många mindre aktörer att etablera sig på marknaden. Vi befarar att en avreglering kommer att leda till en utpräglad oligopolmarknad där mindre aktörer får svårt att klara sig i konkurrensen med de större aktörerna på marknaden. Det är t.ex. utomordentligt svårt för ett mindre bussföretag att lösa sin finansiering utan att kunna uppvisa att man har ett långsiktigt avtal med en trafik huvudman.

Det finns inga internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet i betydande utsträckning överläts till privata aktörer.

Även svenska konsekvensanalyser av en avreglerad kollektivtrafikmarknad pekar i samma riktning. I en studie gjord av konsultbolaget WSP på uppdrag av regeringens kollektivtrafikutredare Ulf Lundin konstateras att ett system där pris och utbud tillåts variera helt i enlighet med marknaden skulle leda till kraftigt minskat resande, chockhöjda priser och en betydande utglesning av trafiken.

Slutligen: Vi saknar helt perspektiv utifrån personer med funktionsnedsättning i regeringens förslag till ny kollektivtrafiklag. Ett uppsplittrat trafiksystem och sämre möjligheter att ställa krav på tillgängliga fordon kommer otvetydigt vara till nackdel för personer med funktionsnedsättning.

## Kollektivtrafiken behöver utvecklas – men inom ramen för befintlig lagstiftning

Det finns en berättigad kritik mot de tendenser till byråkratisering och stelbenthet som finns bland de regionala trafik huvudmännen. Kollektivtrafiken behöver därför utvecklas. Men vi menar att potentialen för att genomföra det utvecklingsarbetet inom ramen för befintlig lagstiftning långtifrån är uttömd.

Vi är beredda att genomföra ett mycket offensivt förändringsarbete för att utveckla kollektivtrafiken med sikte på att nå målet om en fördubblad resandandel till 2020. Hörnstenen i detta arbete måste vara ökade offentliga investeringar i fordon, spår, bytespunkter och annan infrastruktur. Andra centrala delar måste vara att bättre tillvarata de goda kommersiella krafter som finns hos entreprenörerna genom ett nytt förhållningssätt till avtalsformer samt genom utveckling av långsiktiga partnerskap. Vår utgångspunkt för detta arbete är den nuvarande lagstiftningen på kollektivtrafikområdet, men vi är samtidigt inte främmande för att göra förändringar i sådana delar av lagstiftningen som efter noggrann analys visat sig vara otidsenliga och kontraproduktiva.

## Urban kollektivtrafik- och cykelsatsning

I det rödgröna samarbetet är målet om att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik en central del av transportpolitiken, och åtgärder för att nå dit är prioriterade. Vi ser mycket positivt på att aktörer i kollektivtrafikbranschen gemensamt arbetar för att nå denna målsättning. Kollektivtrafikens förutsättningar ser väldigt olika ut beroende på om det gäller en större stad, en mindre stad eller landsbygd. Den största potentialen för tät och snabb trafik finns i större städer, där resandeunderlaget är stort och det finns goda förutsättningar för olika typer av spårlösningar. Den allra största potentialen för att till 2020 fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel finns inom samt mellan medelstora och stora städer. För att denna målsättning ska bli möjlig att uppnå krävs att kollektivtrafikens konkurrensförmåga prioriteras. Det är också i större städer som satsningarna kan ge störst klimateffekt. För att bidra till målet om ett fördubblat resande med kollektivtrafik till 2020 anslår vi 9 miljarder kronor till en urban kollektivtrafik- och cykelsatsning under perioden 2011–2021.

Staten ska via Trafikverket bidra till investeringar i kommunernas infrastruktur och stödja satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång för att nå en minskad biltrafikandel. Som motprestation för att få stöd till att öka kollektivtrafikandelen ska kommunerna kunna visa att åtgärderna minskar bilanvändningen till förmån för ökad användning av kollektivtrafik. Satsningen är en del i den nationella uppföljningen av EU:s plan för "urban mobility" som syftar till att skapa hållbart resande i städer.

En del av dessa medel kommer naturligt att gå till spårvägssatsningar och BRT (Bus Rapid Transit) i större städer. För att få statsbidrag bör det finnas en trovärdig plan för hur kollektivtrafik- och/eller cykelandelen ska öka och andelen resande med bil minska utifrån största klimatnytta. Fyrstegsprincipen ska tillämpas och redovisas. Det kan även redovisas vilka andra verktyg kommunerna tänkt sig använda för att öka andelen kollektivtrafik och/eller cykel, såsom trängselskatt, parkeringsavgifter, minskat antal parkeringsplatser och bilfria områden, men dessa besluta fattas självklart på lokal nivå. Medel ska också kunna ges till försöksverksamhet som på ett trovärdigt sätt kan bidra till ovannämnda målsättningar. Det kan t.ex. vara billigare/avgiftsfri kollektivtrafik, trådbuss eller duospårväg.

Vi föreslår att det i Trafikverkets sektorsuppdrag ska ingå att vara ett nationellt kompetenscentrum för lokal och regional spårtrafik i större städer. I detta ska ingå att bidra med forskning, rådgivning och stöttning till städer som har planer på att anlägga spår och att fördela statsbidrag till sådana projekt, både för anläggande av spår och för vagnmaterial.

Vi anser även att Trafikverkets sektorsansvar för kollektivtrafiken och cyklingen behöver preciseras. Där bör tydligt anges att myndigheten har uppdrag att öka kollektivtrafikens och cykelns andel i transportsystemet med årliga redovisningskrav om måluppfyllelse.

Fel! Okänt namn

## Pott för hela landet med fokus på jobb och klimat

Vi ser att behovet av medel för infrastruktur är stort ute i landet. Därför vill vi avsätta en särskild pott om 9 miljarder kronor under planperioden där länen via Trafikverket har möjlighet att ansöka om medel för infrastrukturåtgärder som har fokus på jobb, klimat och kollektivtrafik.

Vilken typ av kollektivtrafik eller andra åtgärder som passar bäst i olika delar av landet beror mycket på de lokala och regionala förutsättningarna. Det är därför viktigt att länen själva får formulera vilken typ av lösningar som är bäst lämpade för just dem. Det kan handla om såväl bussåtgärder, anropsstyrd trafik som satsningar på lågtrafikerade banor. Cykelåtgärder eller kostnadseffektiva och/eller trafiksäkerhetshöjande mindre vägutbyggnader kan också vara en del. Minst en miljard ska användas till kollektivtrafik och en betydande del av det totala anslaget ska användas för att förbättra utnyttjandet av lågtrafikerade banor, t.ex. Inlandsbanan, Tjustbanan, Stångådalsbanan, Västerdalsbanan och Bohusbanan.

Krav ska ställas på att fyrstegsprincipen tillämpas och redovisas. En viktig aspekt är också att åtgärderna ger effekt i närtid, för att både skapa jobb och ge snabba förbättringar för resenärer. Reinvesteringar i lågtrafikerade banor är ett bra exempel, de går snabbt att genomföra och i många fall finns en outnyttjad potential i fråga om kollektivtrafikresande. Medel ska kunna användas till försöksverksamhet som på ett trovärdigt sätt kan bidra till ovan nämnda målsättningar.

## Stockholmsatsning

Vi rödgröna föreslår en särskild Stockholmsatsning med åtgärder som stärker kapaciteten i kollektivtrafiken och underlättar för cyklister. Stockholmsatsningen bygger på att genomföra ett antal särskilt angelägna kollektivtrafikobjekt som föreslagits i länsplanen eller Stockholmsöverenskommelsen och som i dag saknar finansiering. Det är en blandning av objekt som kan börja byggas i närtid och som ger ökad kapacitet i såväl ytterstaden som innerstaden. Satsningen omfattar såväl utbyggnad av järnvägsnätet som helt nya satsningar på tvärförbindelser och spårvägar. Behovet av kollektivtrafik i regionen är stort, därför behövs även satsningar som går utöver de som finns i länsplanen samt åtgärder som har stor effekt i närtid. Det handlar t.ex. om direktbussar och cykelsatsningar.

Stockholmsatsningen omfattar, inklusive den regionala finansieringen, över 17 miljarder kronor varav staten bidrar med 10 miljarder kronor. Några av de objekt och åtgärder som ingår i satsningen är

- ? Tomtebodavägen–Kallhäll, del 2
- ? Spårväg Syd, etapp 1
- ? tunnelbana Odenplan–Karolinska
- ? Nynäsbanan, fortsatt dubbelspårsutbyggnad
- ? Roslagsbanan, etapp 2

Fel! Okänt namn på

- ? cykelsatsning
- ? bussatsning

## Ny utredning/översyn av kollektivtrafiken

Vid en rödgrön valseger avser vi tillsätta en ny utredning/översyn med den givna utgångspunkten att ta fram förslag på hur målet om en fördubblad resandeandel kan nås till 2020. Under senare år har det genomförts en rad utredningar som haft varierande ingångsvärden och som följaktligen också kommit till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Vi ser därför inget behov av en omfattande utredning utan en mer konkluderande översyn i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial.

Vi vill bl.a. att utredningen tar upp tråden från behandlingen av propositionen ”Moderna transporter för framtiden 2005/06:160”, där den rödgröna riksdagsmajoriteten bestämde att regeringen skulle återkomma med ett antal förslag rörande personer med funktionsnedsättning, som i dag inte ges likvärdig behandling trots riksdagens tidigare beslut att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning 2010.

Vi vill vidare att en ny kollektivtrafikutredning ser över möjligheten att samla den särskilda kollektivtrafiken, framför allt sjuk- och färdtjänstresor, inom samma lagstiftning.

Ytterligare en viktig aspekt som behöver belysas är hur en bättre överensstämmelse mellan de funktionella arbetsmarknadsregionerna och de administrativa regionerna (länen) skulle kunna stärka kollektivtrafiksystemet.

Stockholm den 28 april 2010

*Lena Hallengren (s)*

*Marie Nordén (s)*

*Gunilla Wahlén (v)*

*Tina Ehn (mp)*

*Peter Pedersen (v)*

*Karin Svensson Smith (mp)*