

Motion till riksdagen 2011/12:T7

**av Siv Holma m.fl. (V)
med anledning av prop. 2011/12:76**

Komplettering av kollektivtrafiklagen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår förslaget om att utöka kollektivtrafiklagens tillämpningsområde så att lagen även omfattar kollektivtrafik på vatten samt förslaget om att tillämpa EU:s kollektivtrafikförordning på kollektivtrafik på vatten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen under 2013 med en utvärdering av vad kollektivtrafiklagen som trädde i kraft den 1 januari 2012 inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik, servicegrad, biljettpriser samt för eventuell urholkning av miljöanpassning, handikappanpassning och trafiksäkerhet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om det uppkommer särskilda behov som motiverar detta.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder som garanterar att samma regler för Euronormer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

Fel! Okänt namn på

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkolås och vinterdäck, ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.

Motivering

Propositionen föreslår att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas så att det även omfattar kollektivtrafik på vatten samt att EU:s kollektivtrafikförordning blir tillämplig på densamma. Vidare föreslår propositionen att den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom tillägg i kollektivtrafiklagen ska sörja för den nationsgränsöverskridande kollektivtrafiken. Propositionen föreslår även en ny bestämmelse som möjliggör för kommun inom länet att finansiera regional kollektivtrafik som är bättre eller billigare än vad lands-tinget annars skulle tillhandahålla. Det föreslås även att i kollektivtrafiklagen utöka uppgiftsskyldigheten till fler aktörer än kollektivtrafikföretag samt möjligheter att medge undantag från de skyldigheter som ställs på kollektivtrafikföretag att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning. Slutligen föreslås en följdändring i järnvägslagen. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

En sammanhållen kollektivtrafik

Den 1 januari 2012 trädde den nya lagen om kollektivtrafik i kraft. Endast en kort period har gått sedan lagen infördes och få erfarenheter finns ännu av dess konsekvenser. Vänsterpartiets kritik av införandet av en avreglerad kollektivtrafik kvarstår och vi föreslår i motion 2011/12:T459 att lagen ska rivas upp. I grunden handlar avregleringar om att minska demokratin. Om infrastruktur och annat samhällsviktigt styrs av samhället sker det under demokratisk kontroll och är därmed påverkbart. Om den privata infrastrukturen ökar, så minskar demokratin. Men det handlar även om att avreglering försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande, eftersom priser och utbud kan

försämras. Detta är oroande eftersom kollektivtrafik är en klimatsmart samhällelig nytthet och eftersom det finns sociala och ekologiska skäl för att fler ska åka kollektivt. Det finns dessutom inga internationella exempel som stöder regeringens ideologiska ståndpunkt att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdats, dvs. fler aktörer, 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 vi haft de senaste 10–15 åren före avregleringen vid årsskiftet. Ett system för kollektivtrafiken som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Inget samhälleligt behov av ytterligare avreglering inom kollektivtrafiken

Regeringen föreslår i proposition 2011/12:76 att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas så att den även omfattar kollektivtrafik på vatten. Vänsterpartiet ser brist på samhällsvinster även i detta tillämpningsområde för kollektivtrafiklagen. Offentligt finansierad kollektivtrafik på vatten bör stimuleras, och enligt vår bedömning är det svårt att se att propositionens förslag om utökat tillämpningsområde verkar i en sådan riktning. Det finns risk att kommersiella aktörer bara bedriver båtturer sommartid och därmed undergräver ekonomin för åretruntrafiken för fastboende. Med den ökade administration som lagförslaget innebär för exempelvis berörda kommuner riskerar dessutom nyetablering av kollektivtrafik till sjöss i vissa fall att försenas och försvåras.

Regeringen anför vidare som skäl för breddning av kollektivtrafiklagens tillämpningsområde till att även gälla kollektivtrafik till sjöss, att bättre förutsättningar för de kommersiella företagen ges för att bedriva kommersiell trafik.

Vänsterpartiet menar att det redan i dag finns öppna möjligheter för den aktör som vill verka på marknaden och att detta inte är något reellt problem i Sverige. Av ovannämnda skäl finner vi det inte berättigat att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas så att lagen även omfattar kollektivtrafik på vatten samt att EU:s kollektivtrafikförordning blir tillämplig på kollektivtrafik på vatten och avslår i denna del propositionen. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Utvärdera effekterna av lagen

Vänsterpartiet menar att det är nödvändigt att fram till 2020 fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn och minskar behovet av bilen. En utvärdering om vad kollektivtrafiklagen som trädde i kraft den 1 januari 2012 inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik, servicegraden, biljettpriserna samt eventuell urholkning av miljöanpassning, handikappanpassning

Fel! Okänt namn på

och trafiksäkerhet ska utvärderas under 2013. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Gemensamt biljettsystem

För att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem krävs förbättrad samordning. Resenären måste uppleva att det är enkelt att planera en resa. För detta krävs ett förbättrat och gemensamt biljettsystem. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Möjliggör för offentligt finansierad trafik att starta med kort varsel

Den nya kollektivtrafiklagen begränsar möjligheten för offentligt finansierad kollektivtrafik att snabbt, om behov uppstår, starta nya turer för kollektivtrafik. I kollektivtrafiklagen är det inte uttryckligen förbjudet för myndighet att införa trafikplikt på enskilda linjer men det innebär en byråkratisk och tidskrävande hantering. För kommersiella aktörer finns betydligt större möjligheter att med kort varsel starta och upphöra med trafik. För att snabbt kunna svara mot resenärers behov av tillgänglig kollektivtrafik bör regional myndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, ges möjlighet att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om särskilda behov uppkommer som motiverar detta. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Bristande miljöhänsyn ska inte vara konkurrensfördel

I många kommuner sker ett ambitiöst arbete för att minska klimat- och miljöpåverkan från våra transporter. Ett sådant arbete omfattar i många fall även kollektivtrafiken genom mer energieffektiva bussar, miljömärkta bränslen och förnybara drivmedel. Vänsterpartiet menar att det inte ska vara möjligt för privata aktörer att konkurrera med fordon som är sämre för miljön. Regeringen bör utreda och föreslå åtgärder som garanterar att samma regler för Euro-normer, energieffektiva fordon och alternativa bränslen gäller såväl för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Öka tillgängligheten för personer med funktionshinder

Den nya kommersiella busslinjen Nacka–Kista som körs av Veolia Transport är inte tillgänglig för rullstolsburna personer. Busslinjen är en av de första i sitt slag att godkännas enligt den nya kollektivtrafiklagen. Några krav på att trafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning finns inte. Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR) varnade redan innan lagen kom till för denna utveckling och menar att regeringen bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Samma villkor för ökad trafiksäkerhet

I likhet med ökad miljöprestanda och förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken bedrivs ett brett arbete på lokal och regional nivå för att stärka trafiksäkerheten i bussarna. Vänsterpartiet menar att den nya lagstiftningen riskerar att motverka dessa ansträngningar när kommersiella aktörer med kort varsel sätter in bussar med sämre trafiksäkerhet där man har infört trafikplikt. Regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för trafiksäkerhet, såsom god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkolås och vinterdäck, ska gälla såväl för operatörer, kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Skapa möjlighet att ställa krav på att cykel kan medföras i kollektivtrafiken

Trots miljömässiga och sociala fördelar med cykel är det sällan cyklar prioriteras i trafiken. För att ytterligare stimulera cykeln som transportmedel måste möjligheten att medtaga cykeln vid kollektiva resor förbättras. Vänsterpartiet menar att möjligheten att ställa krav på kommersiell trafik för att detta ska vara praktiskt möjligt måste finnas. Regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 23 mars 2012

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)