

Motion till riksdagen 2011/12:T6

**av Stina Bergström m.fl. (MP)
med anledning av prop. 2011/12:76**

Komplettering av kollektivtrafiklagen

Förslag till riksdagsbeslut

1. 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 inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till 2020, servicegraden, biljettpriserna, miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.
2. Riksdagen avslår lagändringen som utvidgar kollektivtrafiklagen till att även gälla kollektivtrafik på vatten.
3. 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 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.
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 handikappanpassning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

Fel! Okänt namn på

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, t.ex. 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 till riksdagen med förslag om en ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på miljöanpassning av fordon än vad kollektivtrafikmyndigheten beslutat om i de fall kommunen är beredd att betala för detta.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafik som ingår i en regional kollektivtrafikmyndighets trafikförsörjningsprogram och som endast får ekonomiskt bidrag till fordon, t.ex. byabussar, inte ska anses som yrkesmässig trafik.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda om det är möjligt för kommunerna att erbjuda vuxna att åka med skoltaxi och därefter återkomma till riksdagen med förslag.

Motivering

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft i januari 2012. Det sista året innan den nya lagen trädde i kraft har präglats av ett omfattande utredningsarbete och ett förhandlande om vem som ska styra över kollektivtrafiken i många regioner. Detta har lett till att arbetet med att utveckla och fördubbla kollektivtrafiken helt fått stå tillbaka.

Utvärdera lagen

Osäkerheten om hur den nya lagen ska tolkas och implementeras är fortfarande stor på många håll i landet. Miljöpartiet har röstat nej till kollektivtrafiklagen och är fortsatt kritiskt till densamma men finner det inte rimligt att riva upp lagen precis när den har trätt i kraft. Vi begär att regeringen återkommer till riksdagen senast 2013 med en utvärdering av vad lagen inneburit för målet om fördubblad kollektivtrafik till 2020, servicegraden, biljettpriserna, miljöanpassning, handikappanpassning, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.

Ingen utvidgning till vatten

I väntan på denna utvärdering motsätter Miljöpartiet sig att kollektivtrafiklagen utvidgas till nya trafikslag. Vi vill att riksdagen avvisar lagändringen som utvidgar lagen till att gälla på vatten. Miljöpartiet anser att kollektivtrafiken på vatten fungerar i dag och att både kommunala och kommersiella aktörer bedömer att systemet med trafikförsörjningsplaner och trafikplikt skulle öka byråkratin och försvåra möjligheterna att etablera kollektivtrafik på vatten.

Det finns inget i dag som hindrar en kommun att frivilligt överlämna kollektivtrafik på vatten till en regional trafikmyndighet om den så önskar, men med lagändringen skulle den bli tvungen att göra detta. I regioner där endast en eller ett par kommuner har behov av sådan trafik kan det bli svårt att få gehör för detta hos den gemensamma myndigheten.

Trafik till angränsande land

Den del av lagändringen som innebär att kollektivtrafikmyndigheten får lämna ersättning även för trafik till angränsande land ser vi som en naturlig följd av nuvarande lag.

Miljöpartiet avser inte att i dag riva upp kollektivtrafiklagen på de områden där den redan har införts. Det faktum att regeringen nu kompletterar lagen ger oss dock tillfälle att förbättra den på några punkter där vi redan sett exempel på negativa konsekvenser.

Krav på gemensamt biljettsystem

En konsekvens av den tilltagande avregleringen av kollektivtrafiken är att olika biljettsystem gäller för bussar och tåg på samma sträcka. Redan tidigare har vi sett detta inom tågtrafiken där SJ med vinstkrav tvingats konkurrera på samma sträcka med skattefinansierade regionalåtgång. Pendlarkorten gäller bara för en av operatörerna.

Detta har t.ex. drabbat dem som veckopendlar med tåg mellan Stockholm och Motala. Sträckan trafikeras sedan 2008 av två olika bolag vilket har lett till att kostnaden för tågresorna ökat med 62 procent (från 55 000 kronor till 89 000 kronor om året) genom att man behöver köpa flera olika årskort.

Den nya kollektivtrafiklagen innebär liknande problem för lokal busstrafik. Det är förvirrande för människor som står på en hållplats där bussar från konkurrerande bolag kör samma sträcka med olika priser och olika rabatter. Den nya kommersiella busslinjen Nacka–Kista har egen taxa, vilket gör att den som har månadskort på SL tvingas betala dubbelt, alternativt att de avstår från kollektivtrafik och tar bilen när de inte jobbpendlar med denna buss.

Miljöpartiet ställer sig inte avvisande till att nya busslinjer etableras på detta sätt men anser att det ska finnas möjlighet att integrera ny kommersiell kollektivtrafik i gemensamma biljett- och rabattsystem för resenärernas bästa. Kravet skulle kunna vara att de finns med i tidtabeller, reseplanerare o.d.

Fel! Okänt namn på

Operatörerna ska också erbjudas möjlighet att ingå avtal om att vara del i gemensamma biljettsystem.

Möjlighet för myndighet att starta trafik

Lagen är utformad så att myndigheten först måste göra trafikförsörjningsprogram efter ett samrådsförfarande. Därefter ska myndigheten besluta om allmän trafikplikt och sedan göra upphandling av trafiken. I lagen hänvisas också till att myndigheten ska avisera sin avsikt att ingå avtal minst ett år innan anbudsörförfarandet inleds. Det står ingenstans uttryckligen att det är förbjudet för myndighet att införa trafikplikt på enskilda linjer med kort varsel, men det är uppenbart att det är en byråkratisk och mycket långsam hantering. Detta ska ställas mot att kommersiella aktörer med en månads framförhållning kan starta men också upphöra med trafik. Denna ordning anser Miljöpartiet vara helt orimlig.

Det är positivt med framförhållning och att kommuner utreder och utvecklar kollektivtrafiken långsiktigt, men ibland kan behov av offentligt finansierad trafik uppkomma snabbt. Ett exempel är när Kils kommun i Värmland snabbt trädde in och hjälpte Karlstads universitet med boende för studenter då det blivit akut brist på studentboenden i Karlstad. De studerande erbjöds bra och prisvärt boende inom pendlingsavstånd från Karlstad, och en direktbuss sattes in till universitetet från Kil inom några veckor. Med den nya lagen skulle en sådan snabb lösning inte vara möjlig.

Färre bussar till Arlanda

På samma sätt innebär nuvarande lag problem om en privat aktör inte dyker upp eller med kort varsel beslutar att upphöra med trafik. Det tar då mycket lång tid för en kollektivtrafikmyndighet att införa trafik, och under tiden kommer resenärerna i kläm. Ett aktuellt exempel gäller en viktig kollektivtrafikförbindelse i Uppsala. Buss 801 mellan Uppsala och Arlanda kördes tidigare med 30 minuters mellanrum och hade avgångar tidigt på morgonen och sent på natten. Bussen som ofta är överfull stannar på flera ställen i Uppsala och Knivsta och angör många arbetsplatser på det stora Arlandaområdet. Enligt ett politiskt beslut i Landstinget i Uppsala län glesades busslinje 801 ut till endast en tur i timmen. Nästa år ska buss 801 avvecklas helt och hållet.

Motivet med utglesningen och den kommande nedläggningen är att bereda plats för en kommersiell aktör att träda in. Någon sådan har dock ännu inte dykt upp. Det innebär att resenärerna nu har fått en mycket sämre kollektivtrafik. Kommunen kan inte med kort varsel sätta in extrabussar. Kollektivtrafiklagen och tolkningen av den har alltså inneburit betydligt sämre service för pendlare till Arlanda. Redan nu märks en överflyttning av resenärer från buss till bil på sträckan, vilket är negativt för miljön och för utsläppstaket vid Arlanda.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet vill göra det möjligt för en regional trafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, att upprätta allmän trafikplikt med en månads varsel om särskilda behov uppkommer som motiverar detta. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Problem för personer med funktionsnedsättning

Den nya lagen har hittills lett till väldigt få etableringar av nya busslinjer. En av de få är en ny kommersiell busslinje Nacka–Kista som körs av Veolia transport. Den har fått kritik av DHR för att den inte är tillgänglig för rullstolsburna resenärer. DHR varnade för detta innan kollektivtrafiklagen kom till och menar att regeringen bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Miljöpartiet vill att regeringen ska utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för handikappanpassning 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 som sin mening.

Miljöanpassning

Många kommuner i Sverige arbetar ambitiöst med miljöanpassning av fordonsflottan med mer energieffektiva bussar, miljömärkta bränslen, biobränslen och biogas. Oron är stor att kommersiella aktörer ska konkurrera med fordon som är sämre för miljön.

Miljöpartiet vill att regeringen ska 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. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Trafiksäkerhet

På samma sätt arbetar många regioner och kommuner med att öka trafiksäkerheten i bussarna. Nu finns risken att kommersiella aktörer med kort varsel sätter in bussar med lägre säkerhet på sträckor där kommunen har infört trafikplikt. Detta kan komma att försena och förhindra trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Miljöpartiet föreslår därför att regeringen ska utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för trafiksäkerhet, t.ex. god fordonskondition, säkerhetsbälten, utrymningssäkerhet, alkohol och vinterdäck, 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 som sin mening.

Fel! Okänt namn

Cyklar i kollektivtrafiken

En målsättning i många kommuner är att uppmuntra cykling genom att ge resenärer möjlighet att ta med cykel i kollektivtrafik vid sidan av rusningstrafiken. Men i lagen finns ingen möjlighet att ställa krav på operatörer att ge plats för cyklar i kollektivtrafiken.

Vi finner denna ordning oacceptabel. Därför föreslår Miljöpartiet att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar i kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

De förslag som Miljöpartiet lägger fram om handikappanpassning, miljökrav, trafiksäkerhet och cyklar i kollektivtrafiken gäller alltså på sträckor med trafikplikt. Annan trafik, t.ex. kommersiella långfärdsbussar, omfattas av allmän lagstiftning och berörs inte av dessa ändringar. Vi anser att det finns en skillnad härvidlag. Många kommuner och regioner satsar stora resurser, ofta långsiktigt, på att skapa en högkvalitativ, handikappanpassad, säker och miljövänlig busstrafik på sträckor där samhällsservice behövs för arbetspendling, skolpendling, sjukhusresor och liknande. Denna kollektivtrafik ska inte med kort varsel kunna konkurreras ut på samma sträckor och vid samma hållplatser av kommersiella aktörer som struntar i dessa hänsyn.

Kommunala satsningar

Det är positivt att regeringen ändrar lagen så att en enskild kommun kan erbjuda bättre kollektivtrafik om man lägger mer resurser på trafiken. Detta borde vara en del av det kommunala självstyret. Tyvärr står det i regeringens lagtolkning att detta bara gäller om den regionala myndigheten godkänner detta, och att kommunen inte kan ställa högre krav på trafiken än myndigheten. Detta är ett hot mot de kommuner som vill gå före i miljöarbetet och t.ex. betala för biogasbussar eller annan miljöanpassning som sträcker sig längre än grannkommunernas. Miljöpartiet föreslår att en enskild kommun ska kunna ställa högre krav på handikappanpassning, miljöanpassning och trafiksäkerhet än vad kollektivtrafikmyndigheten beslutat om man är villig att betala för detta. Detta gäller alltså för kollektivtrafik med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Byabussar ska inte anses som yrkestrafik

Kollektivtrafiken på landsbygden behandlades i utredningen Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67). Där noterades att det finns stora områden i landet med bristande kollektivtrafik och områden där underlaget är för litet för alla de traditionella formerna av kollektivtrafik. I sådana områden har småskaliga kollektivtrafiklösningar med lokalt engagerade frivilliga förare provats de senaste decennierna.

Fel! Okänt namn på

Trafiklösningarna är exempelvis Byabuss där fordonet tillhandahålls av kommun eller trafikhuvudman och där man använder frivilliga förare och samåkning i någon form. En långsiktig utveckling av detta kräver dock att man kan ta betalt av resenärerna utan att verksamheten omfattas av lagstiftningen om yrkesmässig trafik.

I yrkestrafikförordningen anges undantag för transporter som inte ska räknas som yrkesmässig trafik. Där nämns bl.a. att samåkning till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig inte ska räknas som yrkesmässig trafik. Erfarenheten av verksamheten med byabusstrafik är att den kan liknas vid sådan samåkning.

Miljöpartiet anser att trafiken ska beskrivas i kollektivtrafikmyndighetens trafikförsörjningsprogram. Vid dessa samråd kommer det att visa sig om det existerar en marknad av intresse för trafikföretag eller om trafiken kan drivas av frivilliga. Myndigheten kan då också bevaka att taxiförsörjningen på landsbygden inte utarmas.

Miljöpartiet föreslår att regeringen utreder och till riksdagen återkommer med förslag om att trafik som ingår i en regional kollektivtrafikmyndighets trafikförsörjningsprogram och som endast får ekonomiskt bidrag till fordon, t.ex. byabussar, inte ska anses som yrkesmässig trafik. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Låt vuxna åka med skoltaxin

Kommunerna har ett lagstadgat ansvar i skollagen (2010:800) att anordna skolskjuts. Det är alltså kommunen som är huvudman för den trafiken. Kommunen har dock inte rätt att låta andra kommuninvånare åka med taxin och ta betalt för det.

Det finns många skolbussar och skoltaxi i landet som åker med tomma säten. Miljöpartiet anser att det vore ett lätt och billigt sätt att få mer kollektivtrafik på landsbygden om kommunen kunde erbjuda arbetspendlare och andra att utnyttja dessa säten. I dag måste kommunen göra tillköp av linjetrafik från trafikhuvudmannen för att detta ska bli möjligt. Detta blir både krångligt och dyrt för kommunen.

Miljöpartiet vill att regeringen ska utreda och till riksdagen återkomma med förslag som gör det möjligt för kommunerna att erbjuda vuxna att åka med skoltaxin. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Stockholm den 27 mars 2012

Stina Bergström (MP)

Annika Lillemets (MP)

Lise Nordin (MP)