SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1512

av Marcus Friberg (MP)

Stärkt kommunalt självbestämmande för bättre lokal kollektivtrafik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till lagändringar som ger kommuner en självständig rätt att finansiera, organisera och tillhandahålla kompletterande lokal kollektivtrafik, i egen regi eller genom upphandling, efter samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten men utan krav på dess godkännande, med bibehållet regionalt ansvar för den sammanhållna trafikförsörjningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra en tidsbegränsad och rättsligt reglerad försöksverksamhet för kommunal kollektivtrafik, som kan ge underlag för reformens genomförande och för samordning av olika lokala transportbehov, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

En fungerande kollektivtrafik ger människor frihet att ta sig till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Den friheten ska också finnas för den som saknar bil eller

körkort. I mindre tätorter och på landsbygden behöver trafikens utformning i högre grad kunna följa människors skiftande behov.

Kommuner som vill förbättra invånarnas resmöjligheter behöver kunna omsätta sina ambitioner i handling. Det kommunala självbestämmandet bör stärkas genom en egen rätt att ordna kompletterande lokal kollektivtrafik. En kommun som är beredd att ta ansvar för finansiering och genomförande ska inte kunna hindras enbart av att regionen gör en annan politisk prioritering.

Kollektivtrafik är också ett verktyg för samhällsbyggande. När nya bostäder planeras behöver goda resmöjligheter finnas tidigt, så att hållbara resvanor kan etableras från början. Dagens resandestatistik fångar inte alltid värdet av att skapa morgondagens resmöjligheter. Kommunen behöver kunna knyta trafikplaneringen närmare bostadsförsörjning, arbetsplatser, skolor och service.

Lokalt ansvar för en mer tillgänglig kollektivtrafik

Ett större kommunalt handlingsutrymme att komplettera kollektivtrafiken och samordna kommunens egna transportbehov kan göra resandet mer tillgängligt och resurserna bättre använda. Kommunens kunskap om skolor, arbetsplatser, service och föreningsliv ger möjlighet att anpassa trafiken när behov förändras. En gemensam flotta av exempelvis elbussar i lämpliga storlekar kan förena linjetrafik och anropsstyrda resor med skolskjuts, skolutflykter, färdtjänst och föreningslivets transporter. När fordon och planering används för flera ändamål finns möjlighet att förbättra utbudet och använda offentliga resurser mer effektivt.

För den enskilde kan detta innebära bättre möjligheter att nå service, delta i fritidsaktiviteter och resa vidare med regional kollektivtrafik. En lokal förbindelses betydelse bör bedömas också utifrån vad den möjliggör för en ort och dess invånare. Bättre resmöjligheter kan stärka förutsättningarna att bo och arbeta på landsbygden, öka barns och ungas självständighet och minska hushållens behov av en andra bil. Höganäs illustrerar de behov som finns i många kommuner: resor mellan centralort, mindre byar och landsbygd samt ett resande som varierar över året. Sådana förutsättningar visar behovet av ett större kommunalt handlingsutrymme i hela landet. Reformen ska ge generella möjligheter för kommuner som vill göra mer och skulle därför kunna kallas för Höganäs-modellen.

Samordna resurser med resenärernas behov i centrum

Syftet är bättre tillgänglighet och ett mer effektivt resursutnyttjande. Samordning får inte bli ett självändamål. Barns trygghet och säkerhet samt färdtjänstresenärers individuella behov måste styra vilka resor som kan samordnas. Rätten till skolskjuts eller färdtjänst ska inte försämras genom försöken. Kommunens tillgång till fordon och transportplanering kan också stärka beredskapen vid kriser och höjd beredskap.

Resan behöver fungera från dörr eller hållplats till slutmålet. Den lokala trafiken ska knytas till det regionala nätet genom fungerande byten, samordnad information och gemensamma biljettlösningar. Bokning ska kunna ske både digitalt och per telefon.

Ett stärkt kommunalt självbestämmande ska givetvis förenas med möjligheten att införa Sverigekortet: en gemensam biljett för allmän kommunal och regional kollektivtrafik i hela landet. Den kommunalt organiserade allmänna kollektivtrafiken ska kunna omfattas på samma villkor som den regionalt organiserade trafiken. Reformen ska därför innehålla skyldigheter att medverka i ett sådant nationellt biljettsystem när det införs. Kommunal initiativrätt ska ge fler resmöjligheter inom ett sammanhängande system.

Kommunal initiativrätt med regional samordning

Den kommunala initiativrätten ska förenas med skyldighet att samråda och samordna trafiken med den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det ska inte innebära att regionen kan stoppa ett kommunalt initiativ enbart därför att den inte vill prioritera motsvarande trafik.

Regionens övergripande ansvar för en sammanhållen trafikförsörjning ska bestå. Kommunal finansiering ska vara ett tillskott, och regionens planering ska även fortsättningsvis utgå från resbehoven i hela regionen, oavsett kommunernas ekonomiska förutsättningar. Kommunala tillskott ska inte i sig utgöra skäl för att minska regionens finansiering eller trafikutbud. Förändringar ska grundas på en samlad bedömning av resbehoven och konsekvenserna för hela trafiksystemet. Detta ska inte hindra gemensamt överenskomna förändringar som förbättrar resmöjligheterna och resursutnyttjandet. Sådana förändringar ska bygga på en redovisning av konsekvenserna för resenärerna och en tydlig överenskommelse om ansvar och finansiering.

Med kompletterande lokal kollektivtrafik avses trafik som tillgodoser dokumenterade lokala resbehov och samordnas med det regionala trafiksystemet. Reformen ska innehålla en tidsatt samrådsprocess och en tydlig ordning för att pröva invändningar om påverkan på regional trafik, ekonomi och befintliga avtal. Regionen ska kunna få sådana

invändningar prövade utifrån lagstadgade kriterier, men inte ha ett allmänt politiskt veto. Eventuella begränsningar ska bygga på tydliga och proportionerliga lagkriterier, exempelvis för att motverka påtaglig skada på det sammanhållna trafiksystemet, och kunna prövas oberoende. En annan politisk prioritering från regionens sida ska inte ensam kunna hindra kompletterande kommunal trafik. Befintliga avtal och EU-rättsliga krav behöver hanteras vid reformens utformning.

Dagens kollektivtrafiklag medger att en kommun träffar avtal med regionen om att finansiera trafik av bättre kvalitet eller med lägre pris än regionen annars skulle tillhandahålla. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan också överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till en kommun. Det finns alltså möjligheter till kommunalt engagemang, men kommunen har inte därigenom en självständig rätt att genomföra offentligt finansierad lokal trafik utan myndighetens medverkan.

Ansvar och befogenheter bör hänga ihop. När en kommun vill finansiera bättre resmöjligheter ska den också ha verktyg att organisera dem. Kommunen ska kunna välja mellan egen drift och upphandling inom dessa ramar. Krav på säkerhet, tillgänglighet, dataskydd och resenärernas rättigheter ska upprätthållas.

Finansiering och rättsligt reglerade försök

Kommunen ska bära finansieringsansvaret för den kompletterande trafik den själv beslutar om. Rätten att ta egna initiativ ska inte vara beroende av statsbidrag eller av att regionen för över pengar. Kommunalt organiserad trafik ska samtidigt kunna omfattas av statlig medfinansiering och ersättning inom nationella satsningar på kollektivtrafik, inklusive Sverigekortet, enligt de villkor som beslutas för respektive satsning. Reformen innebär inte i sig någon rätt till statliga bidrag.

Inför trafikstart ska kommunen redovisa en långsiktig finansieringsplan som omfattar investeringar, drift, administration och anslutning till gemensamma informations- och biljettsystem. Konsekvenser för regionens kostnader och biljettintäkter ska analyseras. Reformen ska ange hur tillkommande kostnader och intäkter fördelas, så att kommunala initiativ inte automatiskt medför ofinansierade åtaganden för regionen eller staten.

Försöksverksamheten ska särskilt utvärdera om kommunala initiativ ger ett utökat samlat trafikutbud eller leder till att regional finansiering och trafik trängs undan. Även konsekvenserna för jämlik tillgänglighet mellan kommuner, regional samordning och ansvarsfördelning ska följas upp. Resultaten ska ligga till grund för de skyddsregler som behövs vid reformens genomförande.

Resultaten ska redovisas öppet och ge underlag för fortsatt utveckling. Med tydliga mål och utrymme för lokala lösningar kan kommunerna bidra till en kollektivtrafik som gör vardagen enklare och det hållbara resandet möjligt för fler.

Marcus Friberg (MP)