

## Bilaga 4:6 till kommunstyrelsens protokoll den 18 februari 2004, § 12

PM 2004 RIII (Dnr 314-3296/2003)

### Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67)

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid 1 mars 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Som svar på remissen översänds denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

#### *Bakgrund*

Näringslivsdepartementet har remitterat kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67, till Stockholms stad. En sammanfattning av utredningen redovisas i *bilaga 2*. Hela utredningen finns att tillgå i akten på KF/KS kansli eller på Internet

[http://www.naring.regeringen.se/propositioner\\_mm/sou/2003/index.htm](http://www.naring.regeringen.se/propositioner_mm/sou/2003/index.htm).

Kollektivtrafikkommittén har enligt ett kommittédirektiv från 2001 haft i uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén har i sitt arbete valt att arbeta utifrån tre perspektiv: konsumentperspektivet, samhällsperspektivet och produktionsperspektivet. Konsumentperspektivet handlar om t.ex. vilka resbehov, krav och önskemål som olika grupper har på kollektivtrafiken. Samhällsperspektivet behandlar vad kollektivtrafiken betyder för ett långsiktigt hållbart transportsystem och samhällets utveckling i övrigt. Producentperspektivet tar upp vad som kan göra kollektivtrafiken effektivare och samtidigt behålla resenären i centrum. Med denna ansats har kommittén redovisat ett omfattande arbete som tar upp önskemål om utveckling av kollektivtrafiken med bl.a. en vision hur denna kan se ut år 2020, resutveckling med marknadsanalys och marknadsföring. I samhällsperspektivet diskuteras miljö och trafiksäkerhet, samhällsnytta, fördelningseffekter jämte fysisk planering. Vad beträffar producentperspektivet behandlas ekonomi, finansiering, konkurrens, kunskap, kompetens samt ansvar för och organisation av kollektivtrafiken.

Kommittén har haft som konkret mål att kollektivtrafikens andel av resandet skall öka, dock inte på bekostnad av gång- och cykeltrafiken.

För att öka resandet med kollektivtrafik bedöms följande vara viktigt:

- ? Satsa främst på att behålla dagens resenärer (särskilt ungdomar) och få de som reser sällan att resa mer. För de med begränsade ekonomiska resurser, t.ex. ungdomar, är priset viktigt.

- ? Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten.
- ? Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter, t.ex. med anropsstyrning, i glesare områden.
- ? Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar.
- ? Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning och mer synlig personal samt öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans.
- ? Inför system för att snabbt ta hand om klagomål och utnyttja dessa vid utvecklingsarbetet.
- ? Marknadsför kollektivtrafiken mer aktivt t.ex. i form av direkt marknadsföring. Människor är lättast att påverka när de måste ändra sina vanor, t.ex. vid byte av bostad eller arbetsplats.

Kommittén bedömer att det på grund av de kraftiga kostnadsökningar som under de senaste åren drabbat många län och trafikhuvudmän finns stor risk för nedskärningar av trafiken. I storstäderna kan detta leda till försvårade problem med ökad trängsel och försämrad miljö. Kommitténs bedömning är därför att det behöver tillföras mer resurser till kollektivtrafiken, bl.a. genom att en större del av de statliga investeringsmedlen används för kollektivtrafikprojekt.

Kommittén menar också att regeringen bör låta utreda åtgärder som får fler att åka kollektivt – hur kort eller resor med kollektivtrafik kan subventioneras av arbetsgivare utan att resenärerna förmånsbeskattas, hur fria parkeringsplatser vid arbetsplatser inom storstadsområden kan beskattas eller avgiftsbeläggas, samt hur ett nytt system för reseavdrag som baseras på avstånd mellan bostad och arbetsplats och som utgår oavsett färdmedel kan utformas.

Kommittén anser att de kalkylmetoder som idag används för att utvärdera trafikinvesteringar är bristfälliga och initiativ bör tas till att utveckla mått på kollektivtrafikens samhällsnytta.

Kommittén föreslår att det inrättas en kollektivtrafikdelegation med lokal och regional politisk förankring och med huvuduppgiften att bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

#### *Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

SLK delar kommitténs bedömning att det behövs ökade statliga investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik. Hur detta ska ske behöver dock tydliggöras. Kommittén lämnar förslag till olika ekonomiska incitament för att stimulera resande med kollektiva färdmedel. SLK stödjer dessa i huvudsak och lämnar synpunkter med förslag till förtydligande. I de fall avgifter används för att begränsa biltrafiken bör de tillkommande intäkterna användas för investeringar i kollektivtrafik.

SLK tillstyrker utredningens förslag om att en kollektivtrafikdelegation med regional och lokal förankring inrättas och att den får till uppgift att bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

GFN anser att kommittén utfört en bra genomlysning av förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. En viktig punkt är därvid ekonomi och finansiering av kollektivtrafiken. Frågan har inte lösts av kommitténs arbete men nämnden anser att frågan måste föras vidare till den föreslagna kollektivtrafikdelegationen som skall biträda regeringen med underlag till kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Emellertid är storstadsperspektivet alltför svagt i utredningen. Det innehåller relativt få resonemang kring kollektivtrafikens speciella problem och behov av investeringar i storstäderna. Detta gäller såväl den befintliga situationen som den kommande, i och med de omfattande nybyggnationen som nu sker i storstäderna.

GFN anser att förslaget om att regeringen bör utreda ett antal utpekade ekonomiska incitament till att få fler att åka kollektivt är bra. Nämnden vill också understryka att där parkeringsplats vid arbetet har ett betydande värde ska detta värde förmånsbeskattas, oavsett om det är i en storstad eller en småstad. Några särskilda skäl för att peka ut just storstadsområden nämns inte heller i betänkandet.

Dessutom saknas helt resonemang om att använda sig av miljö- eller trängselaygifter för att få människor att välja andra färdmedel för att skapa ett hållbart trafiksystem. GFN skulle också gärna se fler förslag som underlättar övergångar mellan trafikslag. Ett typexempel på sådan åtgärd är att tillskapa infartsparkeringar, samåkningsstationer etc.

SbN anser att betänkandet innehåller många goda förslag på vad som kan uträttas för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och effektiv och därmed öka kollektivresandet. Det innehåller dock relativt få resonemang kring kollektivtrafikens speciella problem och behov av investeringar i storstäderna.

I Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFs) förutsätts att befolkningen i Stockholms län kommer att öka med 20 000 personer per år eller med 600 000 på 30 år. Befolkningen i Stockholms stad förutsätts öka med 150 000 personer under samma tid. I takt med denna tillväxt ökar resandet. Den ekonomiska tillväxten – enligt RUFs antaganden 2,2 % ökning av den privata konsumtionen per capita och år - ger därtill ett växande bilinnehav som i sin tur medför en ökad bilanvändning. Med bättre ekonomi ökar också individernas värdering av tiden. Vidare ökar företagens transporter som i huvudsak sker med bil.

Stadsbyggnadskontorets analyser pekar på att länets kollektivresande kan öka med ca 40 % och bilresandet med hela 60 % till år 2030 med RUFs antaganden om markanvändning, trafiksystem och ekonomisk utveckling. Detta innebär att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca fem procentenheter av dagens marknad i länet, räknat i researbete. En liknande slutsats har Regionplane- och trafikkontoret kommit fram till i sitt arbete med RUFs.

Det är av mycket stor betydelse att den framtida utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i staden och regionen i så stor utsträckning som möjligt samordnas med det befintliga och det planerade spårnätet. Stadsbyggnadskontorets analyser i samband med bl.a. projektet Stockholm 2030 visar att det går att öka kollektivandelen om en avsevärt större andel av arbetsplatserna än enligt RUFs antaganden förläggs mer centralt och i goda kollektivtrafiklägen.

Det är också viktigt att se över behovet av nya transportsätt och transportvägar i regionen. Nämnden anser det också viktigt med stöd till forskning och utveckling kring hur man får bilister att byta färdmedel.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behovet av trafikinvesteringar i länet fram till år 2015. Behovet uppskattades till 15 mdkr för järnvägar, 14 mdkr för spårvägar och tunnelbanor, 8 mdkr för rullande materiel samt 38 mdkr för vägar. I det förslag till nationella planer för

järnvägar, kollektivtrafik och vägar för åren 2004-2015 som remissbehandlades under vintern år 2003 fick länet dock bara ca 30 % av dessa pengar. Sämst skulle tilldelningen till spår och kollektivtrafik bli - 28 %. Bidragen till regionala spår i länet föreslogs till bara 1 % av investeringsramen i Framtidsplan för järnvägen och omfattade endast utbyggnader av tvärbanan till Slussen respektive Solna centrum.

Nämnden anser att det är ytterst olyckligt om Stockholmsregionen släpar efter vad gäller investeringar i infrastruktur. Sverige behöver ett Stockholm som trafikmässigt fungerar bra, både för att skapa tillväxt och för att minska skadliga utsläpp från bilar och lastbilar. Vi kan inte nog poängtera Stockholms roll för tillväxten på nationell nivå.

#### *Mina synpunkter*

Jag anser att utredningen innehåller ett stort och viktigt arbete för att stärka kollektivtrafiken som färdmedel, både på kort och lång sikt. Jag delar också både utredningens utgångspunkt och målsättning. Speciellt vill jag betona kollektivtrafiken som strategiskt medel att uppnå ett uthålligt transportsystem. En bra kollektivtrafik bidrar även till ett mer jämlikt transportsystem genom att skapa möjligheter även för de som inte har råd att åka bil. Det finns ett tydligt klass- och könsmönster i kollektivtrafikutnyttjandet, vilket beskrivs bra i utredningen. Därför är det en bra målsättning att kollektivtrafikens andel av resandet ska öka, utan att göra det på bekostnad av gång- och cykeltrafik och användarvänligheten som presenteras i utredningen tror jag är nödvändig för att kollektivtrafikresandet ska öka på sikt. Jag instämmer därför i utredningens förslag om informations- och samordningsinsatser för att göra resandet enklare för användarna. Emellertid bör det även ske en samordning kring användarnas rättigheter när det uppstår tillfälliga brister i kollektivtrafiken.

Även trafiksäkerhetsfrågorna i kollektivtrafiken är oerhört viktiga. Att många allvarliga trafikolyckor sker i närheten av hållplatser är allvarligt och borde gå att åtgärda bättre eftersom olyckspunkterna är relativt förutsägbara. Framför allt arbetet med att skapa säkra hållplatsområden och trafiksäkra skolskjutsar bör prioriteras. Jag delar även uppfattningen att trafiksäkerhetskrav bör ställas vid upphandling av all kollektivtrafik.

Jag delar emellertid åsikten, som förts fram från samtliga remissinstanser inom staden, att det storstadsperspektivet är alltför svagt i utredningen. Det innehåller relativt få resonemang kring kollektivtrafikens speciella problem och behov av investeringar i storstäderna. Detta gäller såväl den befintliga situationen som den kommande, i och med den omfattande nybyggnationen som nu sker i storstäderna. Speciellt i storstäderna har dessutom bilanvändandet ökat, även för korta resor.

I Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFs) förutsätts att befolkningen i Stockholms län kommer att öka med 20 000 personer per år eller med 600 000 på 30 år. Stadsbyggnadskontorets analyser pekar på att länets kollektivresande kan öka med ca 40 procent och bilresandet med hela 60 procent till år 2030. Detta innebär att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca 5 procentenheter av dagens marknad i länet, räknat i researbete. En liknande slutsats har Regionplane- och trafikkontoret kommit fram till i sitt arbete med RUFs.

Det är av mycket stor betydelse att den framtida utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i staden och regionen redan från början har god kollektivtrafikförsörjning. Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behovet av trafikinvesteringar i länet fram till år 2015. Behovet uppskattades bl.a. till 15 mdkr för järnvägar och 14 mdkr för spårvägar och tunnelbanor. I det förslag till nationella planer för järnvägar, kollektivtrafik och vägar för åren 2004-

2015 som remissbehandlades under vintern 2003 fick länet dock endast en liten del av dessa ekonomiska medel. Sämst skulle tilldelningen till spår och kollektivtrafik bli.

Jag delar därför utredningens slutsats att det behöver tillföras mer resurser till kollektivtrafiken och att staten bör investera mer i kollektivtrafikprojekt. För redogörelser och beräkningar av Stockholms behov av kollektivtrafiksatsningar hänvisar jag till remissvaren från stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden. Även vattenburen kollektivtrafik bör dessutom kunna komma ifråga för statliga investeringsmedel.

Jag stöder kommitténs förslag om att trafikhuvudmännen bör utarbeta långsiktiga strategiska planer för kollektivtrafiken. Likaså stöder jag kommitténs förslag att kommunerna bör ta fram trafikslagsövergripande planer samordnade med översiktsplaneringen, som kan utgöra ett underlag för dialog med trafikhuvudmannens strategiska planer.

Jag anser att de utpekade ekonomiska incitamenten till att få fler att åka kollektivt är bra och att man utöver dessa bör se om det finns ytterligare förslag för att stärka de ekonomiska fördelarna. Jag vill understryka att där parkeringsplats vid arbetet har ett värde ska detta värde förmånsbeskattas, oavsett om det är i en storstad eller en småstad. Några särskilda skäl för att peka ut just storstadsområden nämns inte i betänkandet och det torde bli svårt att dra gränsen för vad som i detta sammanhang skall definieras som sådana områden.

Dessutom saknas helt resonemang om att använda sig av miljö- eller trängselavgifter för att få människor att välja andra färdmedel för att skapa ett hållbart trafiksystem. Speciellt om avgifter för att använda vägarna vid vissa tider går direkt till satsningar på kollektivtrafiken kommer de med stor säkerhet bidra till att uppnå kommitténs mål.

Jag skulle också gärna sett fler förslag som underlättar övergångar från andra trafikslag till kollektivtrafik. Ett typexempel på sådan åtgärd är att tillskapa infartsparkeringar, samåkningsstationer etc. För närvarande är praxis att kommunen tillhandahåller mark för infartsparkering och huvudmannen för kollektivtrafiken lämnar ett visst investeringsbidrag. Systemet med infartsparkering är ett viktigt medel för att minska resandet med bil och därmed även bl.a. utsläppen av växthusgaser i luften. För kollektivtrafiken som är en annan del av resan finns skäl att tydligare föra fram denna koppling så att infartsparkeringar kan integreras på ett bättre sätt i planeringssammanhang.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Som svar på remissen översänds denna promemoria.

Stockholm den 5 februari 2004

ROGER MOGERT

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. delvis godkänna föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anföras.

Den politik som idag bedrivs i Stockholm är förödande för kollektivtrafikens förutsättningar. Istället för att underlätta för människors behov av att resa och pendla verkar dagens politiska majoritet medvetet göra det så svårt som möjligt för stadens invånare att ta sig fram i staden. Det finns fortfarande ingen ringled eller någon acceptabel förbifartsled i Stockholm och nödvändiga satsningar på kollektivtrafiken försenas eller uteblir helt. Utöver detta skall snart de medeltida tullarna införas i huvudstaden vilket kommer att klyva regionen och försvåra ytterligare för rörligheten i länet. Biltullarna kommer dessutom att försvåra för kollektivtrafiken som idag inte är utbyggd för att klara nya stora trafikmängder.

När det gäller kollektivtrafiken måste ansvarigt borgarråd agera omedelbart. Strax före jul framkom att Waxholmsbolaget lägger ned färjorna mellan Nybroplan och Allmänna gränd, strax därefter meddelade SL att de lyft bort planerna på en utbyggnad av Tvärbanan från årets budget. Det kan alltså konstateras att satsningar på kollektivtrafik försenas kraftfullt, samtidigt som planer saknas för hur kollektivtrafiken skall hantera den ökade trafikmängd som biltullarna innebär.

Stockholm behöver bättre kommunikationer och inte en politik som är motsägelsefull och ologisk. Chockhöjningen av boendeparkeringskostnaden är ytterligare ett tydligt exempel på hur logik verkar saknas fullständigt. Höjningen av de avgifterna kommer otvivelaktigt att leda till att fler tar bilen till jobbet, vilket går stick i stäv med ambitionen att få fler att resa kollektivt. Transek, som gjort alla utredningar för Stockholms stad angående biltullarna, har i sina rapporter dessutom visat hur kaos kommer att uppstå när de redan trånga pendeltågen och tunnelbanevagnarna utsätts för ännu hårdare tryck.

Bortsett från del bristfälliga politiken som bedrivs i Stockholms stad innehåller slutbetänkandet "Kollektivtrafik med människan i centrum" en rad problem och obesvarade frågor. Kommitténs föreslår bland annat att låta utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden. Förslaget är problematiskt eftersom det enbart föreslås gälla i storstäder och därmed skapar olika regler i olika delar av landet. Utöver detta är det naturligtvis orimligt att avgiftsbelägga en arbetsgivare för att denne äger eller hyr parkeringsplatser för de anställda.

Avslutningsvis bör också poängteras att den enskilt viktigaste åtgärden för att skapa förutsättningar för ökad resande med kollektivtrafik är att öka utbudet av resmöjligheter. En fortsatt avreglering av kollektivtrafikmarknaden i Sverige torde därför vara den mest kundanpassade och kostnadseffektivaste vägen för att nå ett ökat utbud i kollektivtrafiken. Dagens köparmonopol har gett trafikhuvudmännen ensamrätt att upphandla och utföra trafik inom respektive län. Detta köparmonopol har lett till att konkurrensen mellan leverantörer minskat och att framförallt små och medelstora leverantörer slagits ut eller blivit uppköpta.

## ÄRENDET

Näringslivsdepartementet har remitterat kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67, till Stockholms stad. En sammanfattning av utredningen redovisas i bilaga 2. Hela utredningen finns att tillgå i akten på KF/KS kansli eller på Internet

[http://www.naring.regeringen.se/propositioner\\_mm/sou/2003/index.htm](http://www.naring.regeringen.se/propositioner_mm/sou/2003/index.htm).

## REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 13 januari 2004, har i huvudsak följande lydelse.

### Stadsledningskontorets synpunkter

Stadsledningskontoret anser att kommitténs rapport diskuterar viktiga frågor för kollektivtrafiken i allmänhet och lämnar bra förslag som kan bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet. Dock behandlas storstadens särskilda förutsättningar i alltför liten omfattning. Det framgår i betänkandet att Stockholms län har en femtedel av rikets befolkning som står för hälften av alla resor med kollektiva färdmedel. Boende i Stockholms län använder dubbelt så stor del av inkomsten till kollektiva resor jämfört med boende i resten av landet. Kollektivtrafiken har således en avsevärd betydelse i Stockholm.

Kommittén anger ett antal faktorer som påverkar det framtida resandet. De lämnar emellertid ingen samlad bedömning av behoven av kollektivtrafik i framtiden. Stadsledningskontoret kontoret kan i sammanhanget referera till den regionala utvecklingsplanen, RUF 2001 för Stockholmsregionen som också lyfter fram ett flertal faktorer som kan komma att påverka resandet i framtiden. T ex anses pensionärers ökande resande och en ökning av andelen kvinnor som använder bil som huvudsakligt färdmedel till männens nivå bidra till en relativ ökning av biltrafiken. Dyliga faktorer i kombination med ekonomisk utveckling och befolkningstillväxt förutses leda till en ökning med 15-35 procent av kollektivtrafiken och 50-70 % av biltrafiken i Stockholms län under de närmaste 30 åren. En sådan utvecklingen av resandet kommer att medföra en ökad belastning på regionens infrastruktur och miljö. Detta behöver mötas med olika styrmedel och investeringar.

De problem och möjligheter som diskuteras i rapporten tar endast i begränsad utsträckning upp storstadens perspektiv. T ex berör diskussionen om behovet av samverkan mellan kollektivtrafik och enskildas färdmedel, benämnt ”hela resan”, inte behovet av infartsparkering. Rapporten diskuterar ingående möjligheten att begränsa fri parkering vid arbetsplatser. Däremot diskuteras inte andra styrmedel såsom trängselavgifter och dessas påverkan på kollektivtrafiken.

Stadsledningskontoret tillstyrker kommitténs förslag angående beskattning alternativt avgiftsbeläggning av fri parkering. I förhållande till dagens lagstiftning är det huvudsakliga problemet tillämpning och kontroll. Utmaningen är att finna ett system som ger effekter utan att kräva alltför omfattande kontrollinsatser. Ett nytt regelverk behöver ge en marginalkostnad för att använda parkeringsplatsen ytterligare en dag. De nuvarande reglerna har ett omvänt incitament, den som använder bil ofta i tjänsten kan parkera gratis, medan den som sällan använder bilen i tjänsten förmånsbeskattas. Stadsledningskontoret har framfört dessa synpunkter också till Länsstyrelsen i samband med förslaget till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Det kan vidare på principiella grunder ifrågasättas varför beskattning/avgiftsbeläggning endast ska ske i storstadsområden, vilket utredningen föreslår

I sammanhanget vill stadsledningskontoret betona betydelsen av att tillkommande avgifter som är ägnade att styra redandet från bil till kollektiva färdmedel används för att finansiera

satsningar på kollektivtrafik. Skulle t ex en avgiftslösning väljas för att styra bort från fri parkering vid arbetsplatser bör avgifterna, liksom i den lösning från Nottingham som refereras i utredningen, användas för kollektivtrafikinvesteringar. Av samma anledning är det angeläget att intäkterna från de planerade trängselavgifterna i Stockholm används för investeringar i Stockholmsområdet.

Kommitténs förslag att arbetsgivares subventioner av periodkort ska skattebefrias är intressant. Det är angeläget att få fler resande att använda kollektiva färdmedel. Det bör emellertid utredas i vilken utsträckning den föreslagna insatsen kommer ha en reell påverkan på resandet. Vid ett genomförande bör hänsyn tas till konsekvenserna för inkomstskatten, vilken utgör en väsentlig del av kommunernas skattebas.

Frågan om hur framtidens kollektivtrafik ska finansieras är central. Stadsledningskontoret delar kommitténs bedömning att mer resurser behöver tillföras liksom att en större andel av de statliga investeringsmedlen bör användas för kollektivtrafikanläggningar. Det är emellertid angeläget med mer konkreta förslag till finansiering.

Stadsledningskontoret har i tidigare sammanhang (se remissvar till Banverket avseende Framtidsplan för järnvägen 2004-2015) noterat att statliga investeringsplaner inte motsvarar de behov som finns i regionen. Som ett exempel kan nämnas Stockholmsberedningens (SOU 2002:11) redovisning av att det i Stockholmsregionen fram till 2015 finns behov av investeringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor som beräknas till 36,9 mdkr. I Banverkets nämnda framtidsplan presenterades en plan för totala investeringar i Sverige å 101,5 mdkr medan endast 10 % eller 10,4 mdkr avsåg investeringar i Stockholms län, vilket kan jämföras med de ovan nämnda behoven av 36,9 mdkr. Detta kan också ses i ljuset av att Stockholms län hyser 20 % av Sveriges befolkning samt att pendeltågtrafiken i länet avser 65 % av alla genomförda resor med järnväg i landet. Ska kollektivtrafiken kunna behålla en stor andel av resandet i Stockholmsregionen måste nya investeringar ske.

Det ska också betonas att investeringar i spårbunden trafik i Stockholm har avgörande påverkan inte bara för trafiken inom regionen utan också mellan andra regioner i landet. Ett tydligt exempel på detta är Citybanan/Mälartunneln. Det är därför positivt att regeringen fattat beslut avseende finansieringen av denna investering.

Enligt vad som presenteras i en av underlagsrapporterna till betänkandet (Sammanställning av kommun och landstings finansiella situation samt kollektivtrafikens resultatutveckling), så är Stockholm det län där primär- och sekundärkommunerna/regionerna lämnar störst årliga bidrag till kollektivtrafiken. År 2001 var bidraget 1 845 kr per invånare. Det kan jämföras med i genomsnitt 540 kr per invånare från primärkommuner och sekundärkommuner/regioner i övriga län. Staten lämnar inget bidrag till Stockholm medan genomsnittet av statens bidrag till kollektivtrafik i övriga län är 53 kr per invånare.

Möjligheter till framtida finansiering av framtida kollektivtrafik påverkas också av att regionens trafikhuvudman Stockholms läns landsting har en mycket ansträngd finansiell situation. Utgående utredningens avsnitt om samhällsnytta är det stadsledningskontorets synpunkt att det ofta kan finnas behov av att de samhällsekonomiska kalkylerna kompletteras. Analysmetoderna bör utvecklas och kompletteras men det är av stor vikt att den samhällsekonomiska analysmetoden ligger kvar som grundmetodik.

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget om att det inrättas en kollektivtrafikdelegation med regional och lokal förankring som får till uppgift att bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Det är angeläget att samordning sker så att begränsade resurser används på ett sätt som ger största möjliga positiva effekt för de resande och för miljön.

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 27 januari 2004 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande som yttrande till kommunstyrelsen, samt att därutöver anföra följande.

Vi anser att utredningen innehåller ett stort och viktigt arbete för att stärka kollektivtrafiken som färdmedel, både på kort och lång sikt.



Emellertid är storstadsperspektivet är alltför svagt i utredningen. Det innehåller relativt få resonemang kring kollektivtrafikens speciella problem och behov av investeringar i storstäderna. Detta gäller såväl den befintliga situationen som den kommande, i och med de omfattande nybyggnationen som nu sker i storstäderna.

Det är av mycket stor betydelse att den framtida utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i staden och regionen redan från början har god kollektivtrafikförsörjning. I det förslag till nationella planera för järnvägar, kollektivtrafik och vägar för åren 2004-2015 som remissbehandlades under vintern 2003 föreslås länet dock endast en liten del av de ekonomiska medel som är nödvändiga.

Vi anser att förslaget om att regeringen bör utreda ett antal utpekade ekonomiska incitament till att få fler att åka kollektivt är bra. Vi vill också understryka att där parkeringsplats vid arbetet har ett betydande värde ska detta värde förmånsbeskattas, oavsett om det är i en storstad eller en småstad. Några särskilda skäl för att peka ut just storstadsområden nämns inte heller i betänkandet.

Dessutom saknas helt resonemang om att använda sig av miljö- eller trängselaygifter för att få människor att välja andra färdmedel för att skapa ett hållbart trafiksystem. Vi skulle också gärna se fler förslag som underlättar övergångar mellan trafikslag. Ett typexempel på sådan åtgärd är att tillskapa infartsparkeringar, samåkningsstationer etc.

*Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin m.fl. (m) och Ulf Fridebäck m.fl. (fp), bilaga 1.*

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 22 december 2003, har i huvudsak följande lydelse.

#### Kontorets synpunkter

Kontoret anser att kommittén i huvudsak utfört ett stort och bra arbete i genomlysningen av kollektivtrafikens uppgifter och villkor. Visionen om kollektivtrafikresandet år 2020 är intresseväckande med bl.a behovs- och anropsstyrd kollektivtrafik, samordnad information och planering jämte gränsöverskridande samarbete. Det hade dock varit värdefullt om en motsvarande tillbakablick hade ingått med en beskrivning hur kollektivtrafiken utvecklats den senaste 20 års perioden för att få perspektiv på visionen och dess möjligheter att kunna förverkligas.

#### *Ekonomi och finansiering*

Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behovet av trafikinvesteringar i länet fram till år 2015. Behovet uppskattades till 15 mdr kr för järnvägar, 14 mdr kr för spårvägar och tunnelbanor, 8 mdr kr för rullande materiel samt 38 mdr kr för vägar. I de nationella planerna för järnvägar, kollektivtrafik och vägar för åren 2004-2015 får dock länet bara ca 30 % av dessa pengar. Förutom brist på investeringmedel saknas betydande driftmedel för att upprätthålla en god trafikeringsstandard.

Förseningar och inställda turer är exempel på denna brist. Mot denna bakgrund kan kontoret till fullo dela kommitténs uppfattning att det behövs större ekonomiska resurser till kollektivtrafiken för att klara kollektivtrafikens kommande utmaningar. Det är viktigt att finansieringsfrågorna löses. Förslagsvis kan detta ske genom att låta kommitténs arbete fortsätta i den föreslagna kollektivtrafikdelegation, som skall bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

I betänkandets ekonomi- och finansieringsavsnitt framförs ett viktigt förslag om att regeringen bör låta utreda subventionering av kollektivtrafikresande utan att resenärerna förmånsbeskattas. Vidare läggs förslag om reseavdrag per kilometer i stället för nuvarande system efter kostnad och tidsvinst. För storstadsområden föreslås beskattning av fria parkeringsplatser samt att utreda om kollektivtrafiken kan få del av Eu:s strukturfondsprogram för medel till investeringar. Kontoret anser att förslagen är bra med ett undantag nämligen förslaget om att

särskilt avgiftsbelägga eller beskatta arbetsgivares fria parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatser inom storstadsområden.

Även om pålagorna skulle komma att erläggas via arbetsgivare blir det en administrativ uppgift som är svår att kontrollera på flera sätt. Några vägande skäl för att särskilt peka ut storstadsområden lämnas inte heller i betänkandet. Förslaget kan godtas om det blir generellt för hela landet men avstyrks med den utformning som föreslås att bara gälla för storstadsområden.

#### *Långsiktig planering*

I betänkandet framhålls att kollektivtrafiken är ett strategiskt medel i samhällsutvecklingen. Kontoret delar denna syn. Trafikhuvudmännens trafikförsörjningsplaner har som regel längst ett treårsperspektiv. För längre tidsperspektiv är de mer långsiktiga planerna i många fall knutna till Banverkets infrastrukturinvesteringsplaner. Kommunernas långsiktiga planering redovisas i översiktsplanen, vilken oftast sträcker över två mandatperioder eller ännu längre tid. Utan kunskap om kollektivtrafikens utbyggnadsplaner på längre sikt blir en samordnad bebyggelseplanering med kollektivtrafiken svår. Kontoret tillstyrker förslaget om utökat planeringsansvar för kollektivtrafikens huvudmän. Med en tydlig långsiktspenning på kollektivtrafikområdet skapas bättre förutsättningar för bl.a. samordnad utbyggnad av bostäder och kollektivtrafik. För uppmärksammas tydligare i planeringssammanhang är regionförstoring. En konsekvens av utökade reseavstånd berör inte bara ett län utan ofta flera län. Om inte kollektivtrafiken fångar upp denna utveckling med ett förändrat utbud finns risk för att bilresandet etableras i alltför stor utsträckning. I detta sammanhang får framhållas betydelsen av bättre planeringsverktyg såsom resvaneundersökningar på lokal och regional nivå för såväl väg- som kollektivtrafik. Omvärldsbevakning är ett annat sätt att se nya trender i resmönster. Kontoret tillstyrker förslaget om att en statlig myndighet får i uppdrag att i samarbete med berörda aktörer ta fram planeringsverktygen.

#### *Storstadsperspektivet*

Kollektivtrafikens andel varierar mellan regionerna. Störst andel finner man i stockholmsregionen med ca 25% i genomsnitt under dygnet och lägst i glesbygen där denna andel bara är några procent. I medelstora städer ligger nivån på 10-15 %.

Storstäderna har höga kostnader för sin kollektivtrafik och höga ambitioner att få så många som möjligt att resa med kollektiva färdmedel. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län ( RUFSS ) bedöms att befolkningen i länet kommer att öka med 20 000 personer per år eller med 600 000 på 30 år. Både de statliga investerings- och driftbidragen till storstadsområdena är idag för små för att svara upp mot krav på utbyggnader av kollektivtrafiken som denna befolkningsökning ger upphov till. Expansionen i storstadsområdena förutses främst komma att ske inom ytterstadsområdena. I RUFSS talas om kärnområden på några mils avstånd från Stockholms city. För att få till stånd en attraktiv kollektivtrafik mellan kärnområdena och mellan områdena och city kommer det att krävas nya lösningar. Bebyggelseutveckling och kollektivtrafik liksom konkurrenskraft mellan biltrafik och kollektivtrafik är några viktiga utvecklingsfrågor. En analys med kollektivtrafik i ett storstadsperspektiv borde ha inrymts i kommitténs arbete.

I betänkandet framhålls att det föreligger ett behov av forskning inom kollektivtrafikområdet. Kontoret vill i detta sammanhang peka på FUDprojekt med inriktning på storstadsfrågor som en viktig uppgift.

#### *Infartsparkeringar*

Forskning pågår hos KTH i Stockholm om förutsättningar och villkor för infartsparkering. Infartsparkering förekommer organiserat främst i storstadsområdena i Sverige. För närvarande är praxis att kommunen tillhandahåller mark för infartsparkering och huvudmannen för kollektivtrafiken lämnar ett visst investeringsbidrag. Drift och underhåll av anläggningarna sker som regel genom berörd kommuns försorg. Nyttjandet av infartsparkeringarna är oftast avgiftsfri för bilisterna. Systemet med infartsparkering utgör en liten del av alla arbetsresor mot innerstaden i Stockholm. I skilda sammanhang har dock framförts att systemet med infartsparkering är ett viktigt medel för att minska resandet med bil och därmed även bl.a.

utsläppen av växthusgaser i luften. Det är därför av intresse att infartsparkeringar kommer tillstånd inte bara för bil utan även för cykel. Forskningen hos KTH har visat att det krävs mer av systemet med infartsparkeringar för att detta skall bli till ett attraktivt resval vid främst arbetsresor.

Infartsparkeringar utgör ofta en del av hela resan mellan bostad och arbetsplats. För kollektivtrafiken som är en annan del av resan finns skäl att tydligare föra fram denna koppling så att infartsparkeringar kan integreras på ett bättre sätt i planeringssammanhang. Om infartsparkeringar skall bli en väsentlig del i resmönstren behövs det en uppgradering av verksamheten så det upplevs som bekvämt och tryggt för såväl bilförare som fordon.

Kontoret saknar en redovisning i betänkandet av hur kommittén ser på utvecklingen för infartsparkeringar.

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 15 januari 2004 att som svar på remissen överlämna och återopa kontorets tjänsteutlåtande i samtliga delar utom vad som anförs nedan.

Kontoret menar att det inte finns anledning för regeringen att utreda ekonomiska incitament såsom beskattning eller avgiftsbelägga parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatser i storstadsområden. Nämnden delar inte den bedömningen då det är värt att pröva alla förslag i syfte att öka andelen som väljer kollektiva transportmedel vid resa till arbetet.

Stockholmsregionen är i stort behov av trafikinvesteringar. Det visar Stockholmsberedningen i ett betänkande till regeringen år 2002 där behovet uppskattas till totalt 75 mdr fram till år 2015. I den nationella planen som remitterades under 2003 tilldelas länet enbart 30 procent av dessa pengar.

Nämnden anser att det är ytterst olyckligt om Stockholmsregionen släpar efter vad gäller investeringar i infrastruktur. Sverige behöver ett Stockholm som trafikmässigt fungerar bra, både för att skapa tillväxt och för att minska skadliga utsläpp från bilar och lastbilar. Vi kan inte nog poängtera Stockholms roll för tillväxten på nationell nivå.

Det är också viktigt att se över behovet av nya transportsätt och transportvägar i regionen. Nämnden anser det också viktigt med stöd till forskning och utveckling kring hur man får bilister att byta färdmedel.

*Reservation* anfördes av *Lotta Edholm m.fl.* (fp), *Mats G. Nilsson m.fl.* (m) och *Kerstin Rossipal* (kd), som hänvisade till sitt yrkande att nämnden som svar på remissen endast överlämnar och återopar kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Lotta Edholm m.fl.* (fp), *Mats G. Nilsson m.fl.* (m), och *Kerstin Rossipal* (kd) enligt följande.

Den politik som idag bedrivs i Stockholm är förödande för kollektivtrafikens förutsättningar. Istället för att underlätta för människors behov av att resa och pendla verkar dagens politiska majoritet medvetet göra det så svårt som möjligt för stadens invånare att ta sig fram i staden. Det finns fortfarande ingen ringled eller någon acceptabel förbifartsled i Stockholm och nödvändiga satsningar på kollektivtrafiken försenas eller uteblir helt. Utöver detta skall snart de medeltida tullarna införas i huvudstaden vilket kommer att klyva regionen och försvåra ytterligare för rörligheten i länet. Biltullarna kommer dessutom att försvåra för kollektivtrafiken som idag inte är utbyggd för att klara nya stora trafikmängder.

När det gäller kollektivtrafiken måste ansvarigt borgarråd agera omedelbart. Strax före jul framkom att Waxholmsbolaget lägger ned Djurgårdsfärjorna mellan Nybroplan och Allmänna gränd, strax därefter meddelade SL att de lyft bort planerna på en utbyggnad av Tvärbanan från

årets budget. Det kan alltså konstateras att satsningar på kollektivtrafik försenas kraftfullt, samtidigt som planer saknas för hur kollektivtrafiken skall hantera den ökade trafikmängd som biltullarna innebär.

Stockholm behöver bättre kommunikationer och inte en politik som är motsägelsefull och ologisk. Chockhöjningen av boendeparkeringskostnaden är ytterligare ett tydligt exempel på hur logik verkar saknas fullständigt. Höjningen av de avgifterna kommer otvivelaktigt att leda till att fler tar bilen till jobbet, vilket går stick i stäv med ambitionen att få fler att resa kollektivt. Transek, som gjort alla utredningar för Stockholms stad angående biltullarna, har i sina rapporter dessutom visat hur kaos kommer att uppstå när de redan trånga pendeltågen och tunnelbanevagnarna utsätts för ännu hårdare tryck.

Bortsett från den bristfälliga politiken som bedrivs i Stockholms stad innehåller slutbetänkandet *"Kollektivtrafik med människan i centrum"* en rad problem och obesvarade frågor. Kommitténs förslag bland annat att låta utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden. Förslaget är problematiskt eftersom det enbart föreslås gälla i storstäder och därmed skapar olika regler i olika delar av landet. Utöver detta är det naturligtvis orimligt att avgiftsbelägga en arbetsgivare för att denne äger eller hyr parkeringsplatser för de anställda. Poängteras att den enskilt viktigaste åtgärden för att skapa förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafik är att öka utbudet av resmöjligheter. En fortsatt avreglering av kollektivtrafikmarknaden i Sverige torde därför vara den mest kundanpassade och kostnadseffektivaste vägen för att nå ett ökat utbud i kollektivtrafiken. Dagens köparmonopol har gett trafikhuvudmännen ensamrätt att upphandla och utföra trafik inom respektive län. Detta köparmonopol har lett till att konkurrensen mellan leverantörer minskat och att framförallt små och medelstora leverantörer slagits ut eller blivit uppköpta.

*Ersättaryttrande gjordes av Eie Herlitz (mp) enligt följande.*

Mer pengar behövs också för att utveckla helt nya transportmedel och för att göra de befintliga bättre. EU:s projekt "Innovative Public Transportation", där bland annat ett pilotprojekt med spårtaxi i Skärholmen/Kungens Kurva ingår, bör stöttas av staten. En vidareutveckling av bussen som transportmedel krävs med inriktning mot ett mer miljövänligt fordon som kan köra på såväl spår, bussväg som vanlig väg.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 3 december 2003, har i huvudsak följande lydelse.

#### Kontorets synpunkter

Vid internationella jämförelser kan man konstatera att Stockholm och regionen har ett tämligen väl fungerande trafiksystem idag. Kollektivtrafikens andel är betydande - under högrafik görs ca 70 % av resorna till innerstaden med kollektiva färdmedel. Mycket av dagens relativt gynnsamma förutsättningar för trafiken utvecklades efter andra världskriget då den stora utbyggnaderna av förorterna samordnades med byggandet av tunnelbanor och kapacitetsstarka vägar.

Även om Stockholm således, mycket på grund av en förutseende planering, har ett jämförelsevis tämligen väl fungerande trafiksystem, så finns det en rad oroande tendenser inför framtiden. Dessutom har Stockholm genom sitt läge långt från Europas centrum sådana uppenbara nackdelar i den internationella konkurrensen att dessa måste uppvägas med ett trafiksystem av hög klass, både inom och till regionen.

*Den ekonomiska utvecklingen kan minska kollektivresandet*

I Regional Utvecklingsplan för Stockholms län ( RUFS ) förutsätts att befolkningen i Stockholms län kommer att öka med 20 000 personer per år eller med 600 000 på 30 år. Befolkningen i Stockholms stad förutsätts öka med 150 000 personer under samma tid. I takt

med denna tillväxt ökar resandet. Den ekonomiska tillväxten – enligt RUFSS antaganden 2,2 % ökning av den privata konsumtionen per capita och år - ger därtill ett växande bilinnehav som i sin tur medför en ökad bilanvändning. Med bättre ekonomi ökar också individernas värdering av tiden. Vidare ökar företagens transporter som i huvudsak sker med bil.

Stadsbyggnadskontorets analyser i samband med bl a projektet Stockholm 2030 pekar på att länets kollektivresande kan öka med ca 40 % och bilresandet med hela 60 % till år 2030 med RUFSS antaganden om markanvändning, trafiksystem och ekonomisk utveckling. Detta innebär att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca fem procentenheter av dagens marknad i länet, räknat i resarbete. En liknande slutsats har Regionplane- och trafikkontoret kommit fram till i samband med arbetet med RUFSS.

Trots de stora satsningar på nya spår som förutsätts i RUFSS gör den förväntade ekonomiska utvecklingen och utglesningen av regionen alltså att biltrafiken vinner marknadsandelar på kollektivtrafikens bekostnad.

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att tillgängligheten, miljön och trafiksäkerheten i Stockholm och länet påtagligt skall förbättras. Vid en mer blygsam utbyggnad av kollektivtrafiken än enligt RUFSS kommer ännu större marknadsandelar att förloras, något som absolut måste motverkas. Det fordras emellertid inte bara utbyggnader för att bibehålla eller öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Hög turtäthet, större pålitlighet och bättre bekvämlighet är annat som kollektivtrafikens huvudmän måste satsa på för att inte förlora marknadsandelar. När det gäller dessa insatsområden finns det flera goda, ehuru i allmänhet välkända förslag i utredningen. I utredningen finns det däremot relativt få resonemang kring kollektivtrafikens speciella problem och behov av investeringar i storstäderna.

#### *Fysisk planering och kollektivtrafik*

Kontoret stöder starkt kommitténs förslag om att trafikhuvudmannen, dvs i Stockholms län SL, bör utarbeta en långsiktig strategisk plan för kollektivtrafiken. Den plan som nu kallas ”SLs strategiska plan” har ett perspektiv på endast 5 år. Som ett viktigt första steg mot en verklig långsiktig strategisk plan kommer SL och staden, representerade av både stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret, att bilda en ”strategisk arbetsgrupp”. Syftet med denna är att dels vara ett informations- och samordningsorgan för de arbetsgrupper som arbetar med olika projekt inom Stockholms stad, dels att utarbeta förslag till övergripande kollektivtrafikstrategier för Stockholms stad med en tidshorisont på 10-15 år. Fokus har föreslagits ligga på innerstaden inklusive det halvcentrala bandet. I ett senare skede är det meningen att även Stockholms ytterstad och övriga berörda kommuner tas med i arbetet.

Likasa stöder kontoret kommitténs förslag att kommunerna bör ta fram trafikslagsövergripande planer samordnade med översiktsplaneringen som kan utgöra ett underlag för dialog med trafikhuvudmannens strategiska planer. Stadsbyggnadskontoret tog under slutet av 1990-talet på kommunfullmäktiges uppdrag fram ett förslag till en strategisk trafikplan för Stockholm, med ett innehåll som bl a omfattade förslag till strategiska utbyggnader av kollektivtrafiken samordnade med utveckling av övrig markanvändning. Kontoret anser att planer av detta slag i första hand bör vara stadsbyggnadsnämndens ansvar p g a den mycket nära kopplingen till stadens Översiktsplan.

Det är av mycket stor betydelse att den framtida utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i staden och regionen i så stor utsträckning som möjligt samordnas med det befintliga och det planerade spårnätet. Stadsbyggnadskontorets analyser visar att det går att öka kollektivandelen om en avsevärt större andel av arbetsplatserna än enligt RUFSS antaganden förläggs mer centralt och i goda kollektivtrafiklägen. En sådan planeringsstrategi innebär också att vägtrafikarbetet ökar i mindre omfattning i regionen och ytterstaden än enligt RUFSS förutsättningar. Tillgängligheten blir generellt något bättre med kollektivtrafik, men något sämre eller oförändrad med bil.

*Ekonomiska incitament för ett ökat kollektivresande.*

I betänkandets avsnitt om ekonomi och finansiering föreslås att regeringen bör låta utreda åtgärder som får fler att åka kollektivt – hur kort eller resor med kollektivtrafik kan subventioneras av arbetsgivare utan att resenärerna förmånsbeskattas, hur fria parkeringsplatser vid arbetsplatser inom storstadsområden kan beskattas eller avgiftsbeläggas samt hur ett nytt system för reseavdrag som baseras på avstånd mellan bostad och arbetsplats och som utgår oavsett färdmedel kan utformas. Kontoret anser att förslagen är bra med undantag av förslaget att särskilt avgiftsbelägga eller beskatta fria parkeringsplatser inom storstadsområden. Några särskilda skäl för att peka ut just storstadsområden nämns inte i betänkandet och det torde bli svårt att dra gränsen för vad som i detta sammanhang skall definieras som sådana områden. Enligt nuvarande lagstiftning är fri parkering i anslutning till arbetsplatsen i princip en skattepliktig förmån, men om bilen används i tjänsten bör avdrag för parkeringskostnader medges. Det kommer att bli mycket svårt för skattemyndigheterna att kontrollera arbetsgivares och arbetstagares uppgifter om bilen verkligen används i tjänsten.

#### *Finansiering av kollektivtrafiken*

I Stockholms län, och i synnerhet då i staden, är befolkning, bebyggelse och trafik koncentrerad till en mycket begränsad yta med följden att de negativa effekterna av framför allt biltrafiken blir mycket påtagliga, särskilt i regionens centrala delar. Samtidigt är stadsmiljön på många håll ytterst värdefull och grönytor en bristvara. De miljöbetingade merkostnaderna för infrastruktur, genom t ex förläggning av vägar och banor i tunnlar, blir därför avsevärt högre än på andra håll i landet.

Den av regeringen tillsatta Stockholmsberedningen redovisade i sitt betänkande i januari 2002 behovet av trafikinvesteringar i länet fram till år 2015. Behovet uppskattades till 15 mdr kr för järnvägar, 14 mdr kr för spårvägar och tunnelbanor, 8 mdr kr för rullande materiel samt 38 mdr kr för vägar. I de förslag till nationella planer för järnvägar, kollektivtrafik och vägar för åren 2004-2015 som remissbehandlades under vintern år 2003 fick länet dock bara ca 30 % av dessa pengar. Sämst skulle tilldelningen till spår och kollektivtrafik bli - 28 %. Bidragen till regionala spår i länet föreslogs till bara 1 % av investeringsramen i Framtidsplan för järnvägen och omfattade endast utbyggnader av tvärbanan till Slussen respektive Solna centrum.

Som kollektivtrafikkommittén föreslår måste kollektivtrafiken tillföras större resurser. Staden och regionen måste få mer statliga medel för trafikinvesteringar, men måste också söka nya kompletterande finansieringslösningar. Problemet är inte bara otillräckliga statliga bidrag utan att landstingets ekonomi har svårt att klara det tillskott om 50 % av investeringskostnaderna för nya spår som krävs för att statsbidrag skall erhållas. Även driften av befintliga och nya kollektivlinjer tar mycket stora ekonomiska resurser i anspråk, till avsevärd del finansierade med skattemedel. I detta perspektiv kan t ex miljöavgifter vara en intressant lösning även som ett medel för att skapa ökade resurser för investeringar i samt drift och underhåll av kollektivtrafiken. Det är också nödvändigt att kommitténs arbete, som förslås, får fortsätta i den förslagna kollektivtrafikdelegationen och att finansieringsfrågorna får en framskjuten plats i delegationens arbete. Om inte finansieringsfrågorna kan lösas kommer trafiken att utvecklas på ännu mindre gynnsamt sätt än enligt de trafikanalyser som bygger på RUFs antaganden. Detta kommer i sin tur att hämma stadens och regionens utveckling och minska den internationella konkurrenskraften.

## RESERVATIONER M.M.

**Gatu- och fastighetsnämnden**

Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin m.fl. (m) och Ulf Fridebäck m.fl. (fp), enligt följande.

Den politik som idag bedrivs i Stockholm är förödande för kollektivtrafikens förutsättningar. Istället för att underlätta för människors behov av att resa och pendla verkar dagens politiska majoritet medvetet göra det så svårt som möjligt för stadens invånare att ta sig fram i staden. Det finns fortfarande ingen ringled eller någon acceptabel förbifartsled i Stockholm och nödvändiga satsningar på kollektivtrafiken försenas eller uteblir helt. Utöver detta skall snart de medeltida tullarna införas i huvudstaden vilket kommer att klyva regionen och försvåra ytterligare för rörligheten i länet. Biltullarna kommer dessutom att försvåra för kollektivtrafiken som idag inte är utbyggd för att klara nya stora trafikmängder.

När det gäller kollektivtrafiken måste ansvarigt borgarråd agera omedelbart. Strax före jul framkom att Waxholmsbolaget lägger ned Djurgårdsfärjorna mellan Nybroplan och Allmänna gränd, strax därefter meddelade SL att de lyft bort planerna på en utbyggnad av Tvärbanan från årets budget. Det kan alltså konstateras att satsningar på kollektivtrafik försenas kraftfullt, samtidigt som planer saknas för hur kollektivtrafiken skall hantera den ökade trafikmängd som biltullarna innebär.

Stockholm behöver bättre kommunikationer och inte en politik som är motsägelsefull och ologisk. Chockhöjningen av boendeparkeringskostnaden är ytterligare ett tydligt exempel på hur logik verkar saknas fullständigt. Höjningen av de avgifterna kommer otvivelaktigt att leda till att fler tar bilen till jobbet, vilket går stick i stäv med ambitionen att få fler att resa kollektivt. Transek, som gjort alla utredningar för Stockholms stad angående biltullarna, har i sina rapporter dessutom visat hur kaos kommer att uppstå när de redan trånga pendeltågen och tunnelbanevagnarna utsätts för ännu hårdare tryck.

Bortsett från del bristfälliga politiken som bedrivs i Stockholms stad innehåller slutbetänkandet *"Kollektivtrafik med människan i centrum"* en rad problem och obesvarade frågor. Kommitténs förslår bland annat att låta utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden. Förslaget är problematiskt eftersom det enbart föreslås gälla i storstäder och därmed skapar olika regler i olika delar av landet. Utöver detta är det naturligtvis orimligt att avgiftsbelägga en arbetsgivare för att denne äger eller hyr parkeringsplatser för de anställda.

Avslutningsvis bör också poängteras att den enskilt viktigaste åtgärden för att skapa förutsättningar för ökad resande med kollektivtrafik är att öka utbudet av resmöjligheter. En fortsatt avreglering av kollektivtrafikmarknaden i Sverige torde därför vara den mest kundanpassade och kostnadseffektivaste vägen för att nå ett ökat utbud i kollektivtrafiken. Dagens köparmonopol har gett trafikhuvudmännen ensamrätt att upphandla och utföra trafik inom respektive län. Detta köparmonopol har lett till att konkurrensen mellan leverantörer minskat och att framförallt små och medelstora leverantörer slagits ut eller blivit uppköpta.

## Sammanfattning av Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67)

Hela utredningen finns på internet

[http://www.naring.regeringen.se/propositioner\\_mm/sou/2003/index.htm](http://www.naring.regeringen.se/propositioner_mm/sou/2003/index.htm)

Kollektivtrafiken bör ses som ett strategiskt medel att uppnå transportpolitiska och andra viktiga samhällsmål t.ex. avseende sysselsättning, utbildning, miljö, energi m.m. Kommittén lägger ett stort antal förslag som kan bidra dessa mål genom att göra kollektivtrafiken attraktivare och effektivare. Samtidigt ser vi en högst oroande utveckling framför oss de närmaste åren. Trafikhuvudmännen står inför ökande kostnader och underskott samtidigt som ägarna, kommuner och landsting, också har stora och ökande ekonomiska problem. På kort sikt förutser vi ökade taxor och neddragningar i trafikutbudet på många håll i landet. Det kommer att medföra ett minskat resande. Om kommitténs förslag genomförs är vår bedömning att de på längre sikt kommer att leda till ett ökat kollektivt resande och bidra till målet om en ökad andel kollektivt resande. Det torde dock förutsätta att ökade resurser kan tillföras sektorn.

### A. Utgångspunkter

#### *Kommitténs direktiv*

Kommitténs uppgifter har varit att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande. Kommittén har vidare haft i uppgift att utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. Tyngdpunkten i vårt arbete har, i enlighet med vårt direktiv, legat på den lokala och regionala kollektivtrafikens område dvs. trafik huvudmännens ansvarsområde. I texten nedan använder vi ordet kollektivtrafik för denna trafik. Tidsramen för våra bedömningar har omfattat tiden fram till år 2020.

#### *Kollektivtrafiken är ett strategiskt medel att uppnå andra samhällsmål och konsumentnytta*

Kollektivtrafiken är ett strategiskt medel att uppnå ett uthålligt transportsystem och andra viktiga samhällsmål om sysselsättning, utbildning m.m. Kollektivtrafikens huvuduppgift är att åstadkomma en grundläggande tillgänglighet för alla till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Den bidrar därmed till regional utveckling och tillväxt. I större städer bidrar den till att minska miljöproblem och trängsel samt till att öka rörligheten för barn och äldre. Genom att de som åker kollektivt rör sig mer till fots förbättras också deras hälsa. En bra kollektivtrafik bidrar även till ett mer jämställt transportsystem. Alla åtgärder i kollektivtrafiken bör utgå ifrån ett konsumentperspektiv och bör bl.a. värderas utifrån vilken konsumentnytta den medför. Kollektivtrafikens främsta uppgift är att ge medborgarna en god tillgänglighet. För resenären startar resan vid dörren och avslutas när man når målet. Denna hela resa består ofta av olika delar där kollektivtrafiken kan användas på en eller flera delar. Ur konsumentperspektiv bör man se till att hela denna resa kan genomföras på ett enkelt och bekvämt sätt. "hela resan" har blivit ett begrepp som används för att markera detta synsätt där man också beaktar olika gruppers t.ex. funktionshindrades, barns och arbetspendlares speciella behov.

#### *Samverkan och samordning*

Kollektivtrafiken är ett system där olika färdmedel måste samordnas för att resenären skall kunna genomföra en resa från dörr till dörr. Där ingår linjebunden trafik och olika typer av särskild trafik som skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Den kan utföras med olika färdmedel som buss, taxi, spårbundna fordon, båt och regionalt flyg. Individuella färdmedel som personbil, cykel och förflyttningar till fots användes dessutom ofta för att ta sig till kollektivtrafikens hållplatser och terminaler. En förutsättning för att hela systemet skall fungera för resenären är att alla inblandade aktörer samarbetar när det gäller information, taxsystem, tidtabeller, bytespunkters utformning



och lokalisering m.m. De som planerar och ansvarar för kollektivtrafiken bör även söka ett utökat samarbete med andra vars arbete direkt eller indirekt kan gynna kollektivtrafikens utveckling.

#### *Tre perspektiv*

Kommittén har arbetat efter tre perspektiv: konsumentperspektivet, samhällsperspektivet och producentperspektivet. Konsumentperspektivet har handlat om frågor som vilka resbehov, krav och önskemål, som olika grupper har på kollektivtrafiken. Vad kännetecknar en attraktiv kollektivtrafik? Hur kan vi göra den mer attraktiv? I samhällsperspektivet har vi behandlat frågor om vad kollektivtrafiken betyder för ett långsiktigt hållbart transportsystem och samhällets utveckling i övrigt. I producentperspektivet har vi fokuserat frågor om vad som kan göra kollektivtrafiken effektivare och samtidigt hålla resenären i centrum. Vi anser att konsumentperspektivet är viktigast och har haft detta som utgångspunkt för arbetet med de övriga två perspektiven. Under respektive perspektiv har vi prioriterat ett antal delområden för vidare studier. Kapitelindelningen följer i stort dessa prioriteringar.

#### *Trafikhuvudmannareformen lade grunden*

Huvudmannareformen 1978 och överförandet av trafikeringsrätterna till huvudmännen 1985 har varit avgörande för utvecklingen av kollektivtrafiken de senaste decennierna. De har huvudsakligen haft positiva effekter på trafiken och följaktligen även för resenärer och samhället i stort. Trafikhuvudmannareformen lade grunden kollektivtrafikens expansion och samordning. Upphandlingssystemet har medfört en effektivisering av driften och åtminstone initialt minskade kostnader för kollektivtrafiken. Vid senare års upphandlingar har dock priserna tenderat öka.

#### *Resandet och dess utveckling*

Antalet resor med kollektivtrafik har under den senaste 20-årsperioden varit relativt stabilt men ökat något under 90-talet. Resorna har dock blivit genomsnittligt längre vilket förklarar den ökning som skett i trafikarbetet. Andelen kollektivresor av alla resor inklusive gång och cykel har också varit relativt konstant ända sedan slutet av 70-talet. Andelen bilresor har dock ökat speciellt för kvinnor medan andelen gång och cykel har minskat. Bilen har alltså i ökad utsträckning börjat användas för korta resor. Trafikarbetet uttryckt som personkilometer har ökat kraftigt både med bil och kollektiva färdmedel. Det har dock ökat snabbare för bil. Kollektivtrafikens andel av det totala trafikarbetet har därför minskat. Enligt de prognoser och tendenser vi kan se idag uppvisar personbilsinnehavet en fortsatt stor tillväxtpotential, vilket påverkar det kollektiva resandet. Men bilismens framtida expansion blir alltmer känslig för t.ex. inkomstförändringar, värderingsförändringar och konkurrerande alternativ i form av god kollektivtrafik. Detta gäller särskilt i storstadsregionerna och de större städerna, medan förutsättningarna för kollektivt resande i mindre orter och på glesbygden blir alltmer bekymmersamma. Det är de unga som utgör den dynamiska kraften i fråga om efterfrågan på kollektivresor – förutsatt att utbudet och priset är anpassat till deras förutsättningar.

Det mer regelbundna resandet, som till arbete och skola samt i tjänsten ökar sin andel av det kollektiva resandet. De allt fler och längre fritids-, service-, och inköpsresorna minskar däremot sin andel. Ökad användning av informationsteknologi kan relativt sett komma att gynna kollektivresandet. Kollektivtrafiken har en fördelningspolitisk profil. Ungdomar, kvinnor, personer utan inkomst, personer utan bil, boende i flerfamiljshus, hushåll med minst tre personer använder kollektivtrafiken i högre grad än andra. Kostnaderna för kollektiva resor är av marginell betydelse för befolkningen som helhet. Totalt används mindre än en procent av medelinkomsten till kollektivt resande. Genomsnittet döljer dock avsevärda skillnader mellan olika grupper med avseende på inkomst och nyttjande av kollektivtrafiken. Ungdomar använder cirka tio gånger så stor del av sin inkomst till kollektiva resor. Kvinnor använder dubbelt så stor andel av sin inkomst på kollektivtrafiken som män gör. Om man t.ex. är ensamstående med två hemmavarande barn i gymnasieåldern och alla behöver periodkort, så kan kostnaden för kollektiva resor bli uppemot en femtedel av nettoinkomsten.

## B. Kommitténs vision

I vårt delbetänkande (SOU 2001:106) *Kollektivtrafik med människan i centrum* har vi formulerat en vision om kollektivtrafiken år 2020. Den sammanfattas på följande vis:

Kollektivresandet utgör år 2020 en naturlig del av de flesta människors vardag och trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet när man behöver förflytta sig. Andelen kollektivt resande har alltså ökat kraftigt. De nya resenärerna är främst unga människor. Att för det mesta utnyttja kollektiva färdmedel stämmer med de värderingar och nya livsmönster som ungdomen började utveckla vid slutet av 1900-talet. Oftast är det enklare och bekvämare att resa kollektivt än med egen bil. Dessa förändringar i resmönstret har skett i takt med att kollektivtrafikutbudet blivit alltmer flexibelt och utvecklats till ett för de allra flesta attraktivt och effektivt transportsystem, som nu betydligt mer än vid sekelskiftet bidrar till hållbar ekonomisk tillväxt, regional utveckling, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet.

Vi är medvetna om att denna vision är ambitiös men: Visioner är inte konkreta handlingsprogram utan ledstjärnor för övergripande långsiktiga ställningstaganden. När en rorsman styr efter stjärnorna är det inte för att komma dit utan för att hamna rätt. Kommittén har haft som konkret mål för sitt arbete att kollektivtrafikens andel av resandet skall öka, dock inte på bekostnad av gång och cykel.

## C. Bedömningar och huvudförslag

En sammanställning över samtliga förslag återfinns i del D av denna sammanfattning.

### *Hur får vi fler att åka kollektivt?*

Resenärerna är ingen enhetlig grupp. Deras önskemål och behov varierar beroende på ålder, kön, familjesituation, inkomst, tillgång till bil, eventuella funktionshinder m.m. De beror också på var i landet de bor, vilken standard de har i utgångsläget och på ändamålet med resan. Prioriteringen av faktorer är också olika för dem som redan åker kollektivt respektive de som åker bil. Allt detta bör man ha i minnet när man uttalar sig om vilka faktorer som är viktigast. För att öka resandet med kollektivtrafik bedömer vi att följande punkter är viktiga:

- ? Satsa främst på att behålla dagens resenärer (särskilt ungdomar) och få de som reser sällan att resa mer. För de med begränsade ekonomiska resurser, t.ex. ungdomar, är priset viktigt.
- ? Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten.
- ? Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter t.ex. med anropsstyrning i glesare områden.
- ? Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar.
- ? Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning och mer synlig personal samt öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans.
- ? Inför system för att snabbt ta hand om klagomål och utnyttja dessa vid utvecklingsarbetet.
- ? Marknadsför kollektivtrafiken mer aktivt t.ex. i form av direktmarknadsföring. Människor är lättast att påverka när de måste ändra sina vanor, t.ex. vid byte av bostad eller arbetsplats.

### *Samordnade informations- och biljettsystem*

Idag är det stora skillnader i utformningen av informations- och biljettsystem i olika delar av landet och för olika färdmedel. För resenären är det viktigt att kunna få information om och biljett för sin Hela Resa, dörr till dörr, på ett enkelt sätt. De som bedriver yrkesmässig linjetrafik eller anslutningstrafik till linjetrafik ska tillhandahålla trafikinformation på ett standardiserat sätt och medverka i biljettsamarbete. Biljettförsäljning och automater bör finnas samlade på ett ställe på stationer och bytespunkter. Automaterna bör ha likartad funktionell uppbyggnad så att resenären känner igen sig och lätt kan hantera olika varianter. Stora brister finns idag avseende

information vid förseningar. Ett system för samordnad och trafikslagsövergripande störningsinformation är angeläget att utveckla.

Det bör även utvecklas ett för hela landet och för olika kollektiva färdmedel gemensamt resplaneringssystem. Vidare föreslås ett gemensamt telefonnummer som täcker all kollektivtrafik som ett komplement till de olika nummer som finns idag. För utvecklingen av de här systemen föreslås att det skall vara möjligt att få statligt stöd. Ett gemensamt betalkort för kollektivtrafik är redan på väg att införas i landet.

#### *Ett förbättrat konsumentskydd*

Konsumentskyddet för kollektivresenärer bör stärkas. För detta krävs en bred och samlad strategi, där den grundläggande delen är att införa ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd. Lagen bör kompletteras av transportörernas resvillkor. Branschorganen bör ta ansvar för att upprätta normalvillkor för resor med den trafik som trafikhuvudmännen bedriver.

Lagen bör vara transportslagsövergripande och gälla oavsett om huvudmannaskap. Reglerna bör stimulera både resenärer och transportörer att förebygga skada. Tyngdpunkten i ersättningsfrågor bör ligga på förseningar och inställda förbindelser. Ersättningsnivån bör avspejla biljettpriset för den ersättningsgrundande resan. Transportörerna bör få rimliga möjligheter att skydda sig mot höga ersättningsanspråk. Transportörerna skall ha rätt att återkräva utgiven ersättning från den som orsakat förseningen eller störningen. Staten bör via kompletteringar i befintliga regelverk ge de viktigaste aktörerna inklusive sina egna myndigheter, verk och bolag sådana riktlinjer att deras verksamhet är i linje med den nya lagens intentioner om ett ökat konsumentskydd.

#### *Samordning av all kollektivtrafik i trafiksvaga områden ett villkor för statligt stöd*

Kollektivtrafiken har i glesbygd såväl som i andra delar av landet en viktig uppgift att tillgodose behovet av arbets- och skolorsör samt service- och fritidsresor. Kommittén bedömer att det behövs ett visst utbud för att denna uppgift skall kunna uppfyllas. Vi bedömer det utbudet som 5 dubbelturer per dag. Det kräver en samordning av alla typer av kollektivtrafik – linjetrafik skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor samt att möjligheterna med det som kallas anropsstyrd trafik tas tillvara. I extrem glesbygd och för skärgårdsöar kan även denna nivå vara svår att uppfylla. Kommunerna bör ges möjlighet att överlåta ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen. Trafikhuvudmännen bör öka samarbetet med små operatörer (t.ex. taxi) och organisationer inom den s.k. sociala ekonomin för att få fram attraktiva, effektiva och trafiksäkra transportlösningar. Kraven på fordonsutrustning och arbetstidsregler för buss och taxi förändras så att möjligheterna att bedriva en effektiv och samordnad kollektivtrafik förbättras.

Ett tillfälligt statligt driftsstöd bör inrättas för anropsstyrd anslutningstrafik till linjetrafik eller andra viktiga mål. Stödet villkoras med krav på samordning av linjetrafik med övriga former av samhällsbetalda transporter. Ett engångsstöd bör ges till metodutveckling, inledande planering och för samordning av all kollektivtrafik. Nivå och principer för stödet i övrigt utreds.

#### *Bättre metoder att beakta kollektivtrafikens nytta*

Kommittén anser att nuvarande samhällsekonomiska kalkylmetoder inte beaktar kollektivtrafikens nyttoaspekter på ett tillfredsställande sätt. Därför föreslår vi att nuvarande samhällsekonomiska metoder för att prioritera infrastrukturprojekt kompletteras med metoder såsom Multikriteri-analys. SIKO och trafikverken bör utreda hur detta kan ske. Regeringen bör ta initiativ till en utveckling av mått på kollektivtrafikens samhällsnytta. Slutligen föreslås att trafikhuvudmännen i sina långsiktiga, strategiska planer bör formulera mål för verksamheten i samhällsnyttotermer och följa upp målen

#### *Svår ekonomisk situation för trafikhuvudmännen och deras ägare*

På grund av de kraftiga kostnadsökningar som under de senaste åren drabbat många län och trafikhuvudmän finns stor risk att de tvingas skär ned trafiken. I glesbygd kan det innebära att människors möjligheter att klara sina dagliga ärenden, t.ex. arbetsresor försvinner helt. Det kan i sin tur få till följd att de tvingas flytta. I storstäderna kan det leda till allvarliga problem med ökad trängsel och svårigheter att klara miljömål.

Kommittén bedömer därför att det behöver tillföras mer resurser till kollektivtrafiken. Kommittén föreslår att de regionalpolitiska medel som tilldelas länsstyrelser, regioner respektive samverkansorgan också ska kunna användas för kollektivtrafik. Vidare bör en större del av de statliga investeringsmedlen användas för investeringar i kollektivtrafikprojekt. Det bör också vara möjligt att använda dessa investeringsmedel för objekt där kommunerna är väghållare. Det senare prövas nu i några kommuner.

#### *Förändrade beskattningsregler får fler att åka kollektivt*

Idag missgynnas kollektivresenärer jämfört med de bilister som har tillgång till fri parkering på sin arbetsplats. Kort eller resor subventionerade av arbetsgivaren beskattas vilket i praktiken sällan sker för fri parkering. Kommittén har inventerat vilka möjligheter det finns att stimulera till ökat kollektivresande genom förändringar i beskattningen av fri parkeringsplats och i reglerna för reseavdrag. Kommittén föreslår att regeringen utreder hur kort eller resor med kollektivtrafik kan subventioneras av arbetsgivare utan att resenärerna förmånsbeskattas. Regeringen bör även utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden med rimliga krav på kontroll. Vidare bör regeringen utreda ett nytt system för reseavdrag baserat på avstånd mellan bostad och arbetsplats som utgår oavsett färdmedel.

#### *Utveckla formerna för konkurrens och upphandling*

Systemet med upphandling av kollektivtrafik, där operatörer konkurrerar om driften har sammantaget övervägande fördelar för konsumenter, samhälle och producenter. Systemet bör i sina huvuddrag behållas men systemet behöver förbättras och utvecklas.

Det förutsätter bl.a. förändring av regelverket, framförallt lagen om offentlig upphandling, men också utveckling av planeringsunderlag och upphandlingsmetoder.

En generell frihet för kommersiella operatörer att bedriva lokal och regional linjetrafik har fler nackdelar än fördelar och kommer sannolikt att medföra en totalt sett sämre trafikförsörjning. Dagens system, där trafikhuvudmannen i praktiken har ensamrätt till att bedriva kollektivtrafik, bör bibehållas. Det är dock önskvärt att skapa utrymme för nya lösningar.

Lagen om offentlig upphandling bör ses över utifrån de speciella behov som uppkommer när fleråriga tjänstekontrakt upphandlas. Den bör medge rätt till omförhandling inom vissa gränser. I de fall linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor ingår i ett samordnat system bör lagen medge att systemet upphandlas samordnat. Beställningscentraler ska kunna överföras till trafikhuvudmannen utan föregående upphandling.

En modell för tävling och eventuell upphandling av idéer om och förslag till utformning av kollektivtrafiken bör utvecklas. Trafikhuvudmannen bör även överväga att ge ett aktivt, ekonomiskt och professionellt stöd till initiativ, från kommersiella operatörer eller lokala föreningar, som kan bidra till att bättre trafiklösningar kommer utvecklas och implementeras.

Kommersiella operatörer bör kunna erhålla tidsbegränsade trafiktillstånd för kommersiell linjetrafik, efter trafikhuvudmannens medgivande och med de villkor denne föreskriver.

Trafikhuvudmännen bör i sina upphandlingar beakta strategiska arbetsmiljöfrågor och i högre grad ta tillvara erfarenheter hos operatörernas personal.

#### *Vidga huvudmannens ansvar och styr mot de transportpolitiska målen*

Ansvarsfördelningen för kollektivtrafiken mellan stat, kommuner och landsting är i stort väl avvägd. Statens roll och verksamhet behöver dock förtydligas, samordnas och förstärkas i vissa avseenden. Näringsdepartementet bör förstärka och utveckla sitt helhetsansvar för de nationella och sektorövergripande kollektivtrafikfrågorna. Trafikverkens sektoransvar på kollektivtrafikområdet ska formuleras likartat i verkens instruktioner och regleringsbrev. I dessa ska regeringen även ställa krav på redovisning av insatser och resultat. Förutsättningarna för en gemensam regionindelning för Väg- och Banverk bör utredas. Verkens regioner bör få gemensamma styrelser med regional politisk förankring. En Kollektivtrafikdelegation bör inrättas ~~bistå regeringen i~~ underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Den bör även tjäna som ett forum för ökad samverkan mellan staten och kollektivtrafikens aktörer på nationell nivå. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är en samhällelig service som bedrivs på en

konkurrensutsatt marknad. Verksamheten bör därför bedrivas med utgångspunkt i såväl ett konsument- som samhälls- och producentperspektiv. Finansieringen och den demokratiska förankringen talar för att kommuner och landsting även i fortsättningen bör vara gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken. Behovet av samordning talar för att de ansvariga även i fortsättningen bör ha en gemensam trafikhuvudman. Ägarnas styrning bör förbättras genom ett ökat kommunalt engagemang i kollektivtrafiken. Trafikhuvudmännen bör utveckla en helhetssyn på kollektivtrafiken och verka för en samordning av alla kollektiva transportformer i Hela Resans anda. Berörda aktörer bör utreda innehåll, form och process för en långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken.

Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik bör revideras så att kopplingen till de transportpolitiska målen förstärks, att trafikhuvudmännen ges möjlighet att ta ansvar för ett bredare verksamhetsfält, bl.a. skolskjutsar, att lagens fokusering på den linjebundna trafiken tas bort, att de kollektivtrafikansvariga ges rätt att i samarbete med ansvariga i andra län bilda storregionala trafikhuvudmän för hela eller delar av kollektivtrafiken, att ökade krav ställs på att en långsiktig och strategisk planering samt att krav på uppföljning förs in i lagen.

#### *Program för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling*

En ständigt pågående forsknings-, utvecklings-, demonstrations- och utbildningsprocess inom kollektivtrafikens område är en förutsättning för dess utveckling och möjligheter att bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. En god försörjning med välutbildad personal på alla nivåer är också av stor vikt. VINNOVA bör i samarbete med övriga aktörer på kollektivtrafikområdet ta fram ett samordnat och gemensamt program för forsknings, utveckling och utbildning. En kraftsamling måste göras på ett begränsat antal forskningsmiljöer som kan bestå under lång tid och som också kan bidra med utbildning inom sektorn.

Kompetensen hos personalen bör ökas genom bättre rekrytering och utbildning. En utbildningsväg i gymnasieskolan inom servicesektorn, lämplig för blivande förare, verkstadsteknisk och annan servicepersonal i kollektivtrafiken bör inrättas. Parallellt måste en satsning göras på eftergymnasial utbildning. Trafikhuvudmännen bör vid sina upphandlingar ställa krav på att bussförare och annan servicepersonal i kollektivtrafiken erbjuds en god arbetsmiljö.

#### *Avslutande kommentar*

Kollektivtrafiken står idag inför en svår situation med ökade kostnader samtidigt som ägarna kommuner och landsting har stora ekonomiska problem. På kort sikt kan man därför förutse ökade taxor och neddragningar i trafikutbudet på många håll. Det kommer att medföra ett minskat resande. Om kommitténs förslag genomförs är vår bedömning att de på längre sikt kommer att leda till ett ökat kollektivt resande och att målet om en ökad andel kollektivtrafik kan nås. Det torde dock förutsätta att ökade resurser kan tillföras sektorn.

### **D. Sammanställning av samtliga bedömningar och förslag**

Här följer en sammanställning kapitelvis av samtliga de bedömningar och förslag som kommittén lagt.

#### **Kapitel 2. Förändringar i resandet**

Sammanfattningsvis kan konstateras;

- ? att antalet resor med kollektivtrafik under en 20-årsperiod har legat relativt stabilt (se kapitel 6.1.1) men ökat något under 90-talet och ligger kring 1,1 miljard år 2000. Resorna har dock blivit längre vilket förklarar ökningen i trafikarbetet. Andelen kollektivresor av alla resor inklusive gång och cykel har också varit relativt konstant ända sedan slutet av 70-talet (se vidare kapitel 6.1.1). Andelen bilresor har dock ökat på bekostnad av gång och cykel. Bilen har alltså i ökad utsträckning börjat användas för korta resor.
- ? att trafikarbetet ökat kraftigt både med bil och kollektiva färdmedel. Det har dock ökat snabbare för bil. Kollektivtrafikens andel av trafikarbetet har därför minskat.

### **Kapitel 3. Resenärernas önskemål och behov**

#### **Kommitténs bedömning**

För att öka resandet med kollektivtrafik bedömer vi att följande punkter är viktiga:

- ? Satsa främst på att behålla dagens resenärer särskilt ungdomarna och stimulera sällanresenärerna att åka mer (3.1).
- ? Inför system för att snabbt ta hand om kundklagomål och att utnyttja dessa vid utveckling av trafiken (3.2.1).
- ? Öka tillgängligheten för funktionshindrade genom fysiska åtgärder, bättre information och personlig assistans (3.7).
- ? Öka tryggheten genom fysiska åtgärder, utbildning av personal och mer synlig personal (3.8).
- ? Gör det attraktivare att åka kollektivt genom att öka pålitligheten, anpassa linjesträckningar och avgångstider efter resenärernas behov, förkorta restiderna genom att prioritera bussarnas framkomlighet och förbättra komforten (3.10).
- ? Satsa på stråk där förutsättningarna att öka resandet är goda samt samordna olika kollektiva transporter eventuellt med anropsstyrning i glesare områden (se vidare kapitel 16) (3.10).
- ? Gör det enklare att resa genom t.ex. fasta avgångstider, täta avgångar, samordning av linjer och tidtabeller, bättre information inte minst vid störningar (3.10).
- ? All statistik över resande, behov m.m. bör vara uppdelad på ålder och kön.

### **Kapitel 5. Kollektivtrafiken efter huvudmannareformen 1978**

#### **Kommitténs bedömning**

Huvudmannareformen 1978 och avregleringen av trafikeringen 1985 var nödvändig ur rationaliseringssynpunkt och har tillsammans med övriga förändringar i lagstiftningen angående kollektivt resande i stort sett haft positiva effekter både för resenärerna och branschen.

#### **Kommitténs slutsatser**

- ? Upphandlingen minskade inledningsvis huvudmännens trafikeringskostnader vilket gjorde att utbudet kunde öka och taxehöjningarna hållas tillbaka. Nu kalkylerar operatörerna i den kraftigt omstrukturerade branschen med högre marginaler. Detta kan komma att medföra, att ekonomiskt pressade trafikhuvudmän tvingas begränsa trafikutbudet och höja taxorna.
- ? Det är positivt att huvudmännen vid upphandling nu allmänt ställer artikulerade miljö- och säkerhetskrav m.m. och att de tidigare s.k. bruttoavtalen alltmer ersätts av incitamentsavtal, som premierar hög resenärsstandard och växande passagerarantal.
- ? Att många kommuner och samtliga länstrafikhuvudmän ser som angeläget – både ur resstandards- och kostnadssynpunkt – att linjetrafik, skolresor, färdtjänst och ”vanliga resor” samordnas mer, måste nu snabbt leda till att så också kan ske.
- ? Brist på förare och annan personal måste åtgärdas, bl.a. genom åtgärder i utbildningssystemet och genom att den fysiska och psykiska arbetsmiljön i branschen förbättras. (Särskilt yttrande av c)

### **Kapitel 6. Hur utvecklas kollektivresandet framöver?**

#### **Kommitténs slutsatser**

- ? Kollektivtrafiken får troligen fler resenärer, om man lockar personer som åker sällan att göra det oftare, än om man försöker få notoriska bilister att ändra sitt beteende (6.1.2).
- ? Personbilsinnehavet har en fortsatt stor tillväxtpotential vilket påverkar det kollektiva resandet. Men bilismen framtida expansion blir alltmer känslig för t.ex. inkomstförändringar, värderingsförändringar och konkurrerande alternativ i form av god kollektivtrafik. Detta

- gäller särskilt i storstadsregionerna och de större städerna, medan villkoren för kollektivt resande i mindre orter och på glesbygden blir alltmer bekymmersamma (6.4).
- ? Det är de unga som utgör den dynamiska kraften vad gäller efterfrågan på kollektivresor – förutsatt att utbudet och priset är anpassat till deras förutsättningar (6.6).
  - ? Det mer regelbundna resandet, dvs. till arbete, skola och i tjänsten, ökar sin andel av kollektivtrafiken medan de allt fler och längre fritids-, service-, och inköpsresorna minskar sin andel (6.7).
  - ? Ökad användning av informationsteknologi och mer virtuell rörlighet kan relativt sett komma att gynna kollektivresandet (6.8).

## **Kapitel 7. Marknadsanalys och marknadsföring**

### **Kommitténs bedömning**

Ett förbättrat marknadsarbete kan ge ett betydligt ökat kollektivt resande. Väl utformat kan det också innebära att trafikhuvudmän och operatörer tjänar pengar på fler resenärer. Det behöver skapas bättre utvecklingsmöjligheter för personal med kundkontakt. En nöjd personal är god marknadsföring i sig. Mer kompetensutveckling behövs med avseende på resvaneundersökningar, marknadsanalys och marknadsföring. Bygg partnerskap och skapa mervärde för befintliga kunder genom att de får tillgång till erbjudanden från andra företag och branscher.

### **Kommitténs förslag**

- ? Trafikhuvudmännen och operatörer bör arbeta mer med marknadsundersökningar och marknadsföringsåtgärder riktade mot specifika kundgrupper (7.1, 7.4).
- ? Trafikhuvudmännen bör tydliggöra sina mål och strategier internt och externt (7.2, 7.4).
- ? Branschorganen bör göra systematiska jämförelser med andra branscher och dess framstående företag, lär av andra branscher (7.3).
- ? Kollektivtrafikens statliga, kommunala och privata aktörer bör utarbeta en nationell modell för resvaneundersökningar inom kollektivtrafiken. Modellen kan bli en bas för utvecklingsarbete och riktad marknadsföring (7.4).
- ? För att en intensifierad marknadsföring ska få god effekt krävs att utbudet anpassas efter olika resenärgrupper och resändamål. Det handlar om flexibla utbud och fordon, likväl som mer kundanpassade information och taxor.

## **Kapitel 8. Tillgänglighet, förenkling och samordning**

### **Kommitténs bedömning**

#### *Samverkan för ökad attraktivitet*

Kollektivtrafiken måste bli mer attraktiv och tillgänglig. Konsumentperspektivet och begreppet ”hela resan” är därvid viktiga utgångspunkter. För att uppnå ett kollektivtrafiksystem som är lätt att använda från dörr till dörr och samtidigt är effektivt, måste alla delar av systemet samverka. Det gäller t.ex. information, tidtabeller, taxsystem och fysiska förhållanden vid bytespunkter. Kommittén anser att trafikhuvudmännen bör ges ett ansvar för att underlätta samverkan mellan alla typer av kollektivtrafik – buss, spårbundna färdmedel, taxi regionalt flyg och båt – inom respektive län i syfte att utveckla kollektivtrafiken.

#### *Ett samordnat informations- och biljettsystem*

En ökad tillgänglighet till och attraktivitet i kollektivtrafiken kan bl.a. åstadkommas via ett nationellt samordnat informations- och biljettsystem. Kommittén anser det angeläget att det sker en standardisering och harmonisering över landet och för olika färdmedel av informationssystem, biljettsystem, resvillkor m.m.

### *Förbättrat konsumentskydd*

Konsumentskyddet för kollektivresenärer bör stärkas. För detta krävs en bred och samlad strategi, där den grundläggande delen är att införa ett civilrättsligt reglerat resenärsskydd. Lagen bör kompletteras av transportörernas resvillkor. Branschorganen bör ta ansvar för att upprätta normalvillkor för resor med den trafik som trafikhuvudmännen bedriver. Lagen bör vara transportslagsövergripande och gälla oavsett huvudmannaskap. Reglerna bör stimulera både resenärer och transportörer att förebygga skada. Tyngdpunkten i ersättningsfrågor bör ligga på förseningar och inställda förbindelser. Ersättningsnivån bör avspegla biljettpriset för den ersättningsgrundande resan. Transportörerna bör få rimliga möjligheter att skydda sig mot höga ersättningsanspråk. Transportörerna skall ha rätt att återkräva utgiven ersättning från den som orsakat förseningen eller störningen. Staten bör via kompletteringar i befintliga regelverk ge de viktigaste aktörerna inklusive sina egna myndigheter, verk och bolag sådana riktlinjer att deras verksamhet är i linje med den nya lagens intentioner om ett ökat konsumentskydd.

### **Kommitténs förslag**

#### *Ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem*

- ? Rikstrafiken bör fortsätta att stödja utveckling och samordning av befintliga informations- och resplaneringssystem till ett nationellt, transportslagsövergripande system (8.2).
- ? Ett nationellt transportslagsövergripande informationssystem bör anses tillhöra transportinfrastrukturen och därmed delfinansieras med statliga nationella medel. Regeringen bör utreda hur ett sådant stöd kan utformas (8.2).
- ? Vägverket och Banverket bör i samverkan med berörda aktörer se över möjligheterna att ställa krav på öppna användargränssnitt mellan befintliga och kommande informationssystem (8.2).
- ? Vägverket ges i uppdrag att komplettera databasen i den Nationella Vägdatabasen (NVDB) med hållplatsdata (8.2).
- ? Vägverket och Banverket bör ställa krav på alla som bedriver kollektivtrafik på väg och järnväg att delta i en nationell informationssamverkan (8.2).
- ? Resenären ska vid varje bytespunkt, på platsen, per telefon eller på annat sätt, kunna få kontakt med någon, som kan tillhandahålla aktuell information om kollektivtrafiken. (8.2).
- ? Rikstrafiken bör ges fortsatt uppdrag att följa upp och vid behov stödja införandet av ett gemensamt telefonnummer för all kollektivtrafik i landet (8.3).
- ? Banverket bör ges i uppdrag att i samarbete med berörda myndigheter och branschaktörer, ta fram system för samordnad och trafikslagsövergripande störningsinformation (8.4).
- ? Varje operatör och trafikhuvudman bör tillhandahålla störningsinformation (8.4).
- ? Trafikverken bör undersöka om det är möjligt att föreskriva gemensamma, nationella och funktionella standardkrav på biljettautomater (8.7).
- ? För smidiga och attraktiva byten mellan tåg och bussar i lokal, regional och interregional trafik bör tågoperatörer och trafikhuvudmän samverka vid planering av tidtabellerna (8.8).

#### *Åtgärder för ett ökat konsumentskydd i kollektivtrafiken (8.9)*

- ? En ny lag om ersättning m.m. vid transport av passagerare och deras bagage införs som en del i en samlad strategi för ett ökat konsumentskydd i kollektivtrafiken.
- ? Bestämmelser om konsumentskydd förs in i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Motsvarande bestämmelser bör föras in i lämpligt regelverk för övrig kollektivtrafik, som t.ex. taxi och långväga buss.
- ? Rikstrafiken ges i uppdrag att införa konsumentskyddande villkor vid sina upphandlingar och i sina avtal med operatörer.
- ? Vägverket ges i uppdrag att utreda om det kvalitetscertifieringssystem man överenskommet med bussbranschen kan göras obligatoriskt.
- ? Banverket ges i uppdrag att teckna (incitament)avtal med tågoperatörerna om hanteringen av regresskrav från tågtrafikföretagen sida.



- ? I ägardirektiven till SJ AB ska vikten av att stärka konsumentens ställning betonas.  
(Reservationer från m och mp)

## **Kapitel 9. Miljö och trafiksäkerhet**

### **Kommitténs förslag**

#### *Miljö (9.1.8)*

- ? Utveckla fordonsbeskattningen med verkningsfulla incitament för lägre utsläppsnivåer.
- ? Eftersträva regelverk och skattesatser som möjliggör och stimulerar uppgradering av befintliga fordon. Alternativt, om EU:s lagstiftning lägger hinder i vägen, genomför investeringsprogram för eftermontage av avgasrening.
- ? Genomför ett utbildningsprogram för kollektivtrafiken; utbilda samtliga förare i sparsam körning, komplettera med komfortinriktning och utveckla system för mätning av individuell förbrukning, kompletterad med ett uppmätt komfortindex.
- ? Formulera en tydlig politik för alternativa drivmedel. Klargör vilken inriktning som eftersträvas beträffande beskattning och satsning på produktion. Skapa en faktabank med rekommendationer för olika bränslen.
- ? Stimulera forskning och utveckling mot effektivare bränsle- och fordonssystem för minskad bränsleförbrukning.

#### *Säkerhet (9.2.4)*

- ? Ta fram, marknadsför och bygg trafiksäkrare hållplatsområden och terminalområden både i tätort och på landsbygden.
- ? Trafiksäkra skolskjutsar genom bättre statistik, säkra skolvägar, ansvarsfördelning för hela resan, säkra hållplatser och passager samt kvalitetssäkra vid upphandling.
- ? Trafiksäkra fordonen och överväg att vid upphandling ställa krav på hastighetsregulator och alkoholås på alla bussar.
- ? Vidareutbilda och certifiera förarna.
- ? Inför kvalitetssystem hos alla bussföretag som beaktar trafiksäkerheten för passagerarna, föraren och medtrafikanter.
- ? Trafiksäkerhetskrav bör ställas vid upphandling av all kollektivtrafik.

## **Kapitel 10. Samhällsnytta**

### **Kommitténs bedömning**

Kommittén bedömer att nuvarande samhällsekonomiska kalkylmetoder som används vid utvärderingar av trafikinvesteringar är behäftade med allvarliga brister.

### **Kommitténs förslag**

- ? Nuvarande samhällsekonomiska metoder för att prioritera infrastrukturprojekt bör kompletteras med metoder såsom Multikriteri-analys (10.3, 10.5).
- ? Regeringen bör ta initiativ till en utveckling av mått på kollektivtrafikens samhällsnytta (10.3).
- ? Regeringen bör ge SIKa och trafikverken i uppdrag att närmare utreda hur detta kan ske (10.5).
- ? Trafikhuvudmännen bör i sina långsiktiga, strategiska planer formulera mål för verksamheten i samhällsnyttotermer och följa upp målen.

## **Kapitel 11. Fördelningseffekter av kollektivtrafiken**

### **Kommitténs slutsatser**

Kollektivtrafiken har en fördelningspolitisk profil. Ungdomar, kvinnor, personer utan inkomst, personer utan bil, boende i flerfamiljshus, hushåll med minst tre personer använder

kollektivtrafiken i högre grad än andra. För dem står oftast ej heller något alternativ färdssätt till buds. Därför är en bra kollektivtrafik högst väsentlig för dessa grupper. Kostnaderna för kollektiva resor är av marginell betydelse för stora delar av befolkningen. Totalt används mindre än 1 % av medelinkomsten till kollektivt resande. Genomsnittet döljer dock avsevärda skillnader mellan olika grupper med avseende på inkomst och nyttjande av kollektivtrafiken. Vissa grupper som tex. ungdomar använder cirka tio gånger så stor del av sin inkomst till kollektiva resor. Kvinnor använder dubbelt så stor andel av sin inkomst på kollektivtrafiken som män gör. För en ensamstående med två hemmavarande barn i gymnasieåldern och alla behöver periodkort, så kan kostnaden för kollektiva resor bli uppemot en femtedel av nettoinkomsten.

De grupper som är mest benägna att ändra sitt resbeteende vid förändringar i taxor eller utbud är de som har alternativ dvs. möjlighet att använda bil. De som ej har något alternativ tvingas avstå från att resa om taxor eller utbud försämras kraftigt. Den relativa kostnaden för trafiken är högre i större tätorter än i mindre tätorter och glesbygd. Ägarutskottet (kr/pkm) är däremot cirka fem gånger så högt i landsbygdstrafik som i trafik i större tätorter. Fördelningen av ägarutskott gynnar de som bor och verkar i lands- och glesbygd.

### **Kommitténs förslag**

- ? Lämplig myndighet ges i uppdrag att utveckla bättre metoder för att bedöma fördelningseffekter av olika åtgärder i kollektivtrafiken. Fördelningseffekter ska bedömas i samband med analyser av samhällsekonomi och samhällsnytta.

## **Kapitel 12. Fysisk planering och kollektivtrafik**

### **Kommitténs bedömning**

Kommittén bedömer att den fysiska planeringen på lång sikt har en avgörande inverkan på möjligheterna att åstadkomma en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Det behövs en bättre samverkan mellan samtliga berörda aktörer på nationell, regional och kommunal nivå. De olika planerna på dessa olika nivåer behöver samordnas bättre. För att åstadkomma denna samverkan och samordning behövs mer kunskaper men också förändringar i lagstiftningen.

### **Kommitténs förslag**

- ? Trafikhuvudmännen bör utarbeta en långsiktig Strategisk plan samt ställa ut den för synpunkter från alla berörda intressenter och låta ägarnas fullmäktige behandla den (12.3).
- ? Den fysiska planeringen på regional nivå måste etableras respektive förstärkas för att samordning skall kunna ske med infrastrukturplaneringen och kollektivtrafikplaneringen (12.3).
- ? Kommunerna bör ta fram trafikslagsövergripande planer samordnade med översiktsplaneringen som kan utgöra ett underlag för dialog med THM:s strategiska planer (12.3).
- ? Kommunerna bör ge THM möjligheter att tidigt medverka i den fysiska planeringen och i den projektering av lokala trafikanläggningar, som direkt eller indirekt påverkar kollektivtrafiken. (12.4).
- ? Såväl i kommuner som hos THM måste medarbetarna få den kompetens om sambanden fysisk planering – kollektivtrafik som krävs för samarbetet dem emellan. Utbildningen av planerare på högskolenivå bör innehålla moment om sambandet fysisk planering – kollektivtrafik (12.6).
- ? Trafikhuvudmännen bör i samråd med kommunerna pröva olika former för ökat kommunalt ansvar för en fysisk planering som är gynnsam för den lokala kollektivtrafiken (12.7).
- ? I de fall kommunen väljer att exploatera områden, som trafikhuvudmannen – åtminstone inledningsvis – inte kan ge en rimlig service inom tillgänglig budget, kan THM erbjuda trafikförsörjning under förutsättning av att kommunen och/eller byggherren bidrar till driftskostnaderna (12.7).
- ? Synliggör kollektivtrafiken som ett legitimt intresse i Plan- och bygglagen, väg- och järnvägslagarna, i den nationella investeringsplaneringen och i länsplanerna (12.8).

- ? Synliggör kollektivtrafikens aktörer i sektorsplaneringen, investeringsplaneringen och ange i Huvudmannalagen att trafikhuvudmannen i erforderlig utsträckning skall delta i den fysiska planeringen (12.8).
- ? Ställ krav på beskrivning av konsekvenser för kollektivtrafiken i relevant lagstiftning (12.8).  
(Särskilt yttrande från c)

## **Kapitel 13. Ekonomi och finansiering**

### **Kommitténs bedömning**

Underskotten hos trafikhuvudmännen förväntas öka kraftigt under de kommande åren samtidigt som ägarnas ekonomiska utveckling ser mycket bekymmersam ut. Kommittén bedömer att ägarnas möjligheter att täcka de ökande underskotten hos trafikhuvudmännen är mycket begränsade. Det finns en stor risk att trafikhuvudmännen tvingas skära ned trafiken.

I glesbygd kan det innebära att människors möjligheter att klara sina dagliga ärenden försvinner. I storstäderna kan det leda till allvarliga problem med ökad trängsel och svårigheter att klara miljömål. Det behöver därför tillföras mer statliga medel till kollektivtrafiken. Idag missgynnas kollektivresenärer jämfört med de bilister som har tillgång till fri parkering på sin arbetsplats. Biljetter, periodkort och resor i kollektivtrafiken som subventioneras av arbetsgivaren beskattas, vilket i praktiken sällan sker för fri parkering.

### **Kommitténs förslag**

- ? Regeringen bör låta utreda hur kort eller resor med kollektivtrafik kan subventioneras av arbetsgivare utan att resenärerna förmånsbeskattas (13.2).
- ? Regeringen bör låta utreda ett nytt avdragssystem med resavdrag per kilometer oavsett färdmedel och hur det påverkar de som åker kollektivt respektive bil idag, olika delar av landet och hur man kan beakta de som inte har tillgång till kollektivtrafik respektive de som pendlar riktigt långt med bil (13.2).
- ? Regeringen bör låta utreda möjligheterna att beskatta eller avgiftsbelägga fria parkeringsplatser i storstadsområden med rimliga krav på kontroll (13.2).
- ? Kommittén vill peka på möjligheten att se kollektivtrafiken som en del i de regionala tillväxtprogrammen och i EU:s strukturfondsprogram samt utnyttja medel ur dessa för investeringar i kollektivtrafikanläggningar. En större del av de statliga investeringsmedlen bör användas för investeringar i kollektivtrafikprojekt. Det bör också vara möjligt att använda dessa investeringsmedel för objekt där kommunerna är väghållare (13.3).  
(Reservationer från c, fp, kd, m och v. Särskilt yttrande från mp)

## **Kapitel 14. Konkurrens och upphandling**

### **Kommitténs bedömning**

Systemet med upphandling av kollektivtrafik, där operatörer konkurrerar om driften har sammantaget övervägande fördelar för konsumenter, samhälle och producenter. Systemet bör i sina huvuddrag behållas men systemet behöver förbättras och utvecklas.

Det förutsätter bl.a. förändringar i regelverket, framförallt i lagen om offentlig upphandling för en ökad flexibilitet vid upphandling och i utformning av avtal. Moment av upphandling bör även utnyttjas i planeringsfasen så att man får fram fler nya idéer om och förslag till hur kollektivtrafiken kan utformas. En generell frihet för kommersiella operatörer att bedriva lokal och regional linjetrafik har fler nackdelar än fördelar. Vid en given samhällelig resursinsats kommer det sannolikt att medföra en totalt sett sämre trafikförsörjning. Dagens system där trafikhuvudmännen i praktiken har ensamrätt till att bedriva lokal och regional trafik i länet bör därför i stort bibehållas. Det är dock önskvärt att skapa ett ökat utrymme för nya och kreativa lösningar i trafiken och kringliggande service.

### **Kommitténs förslag**

- ? Trafikhuvudmännen bör i sina upphandlingar beakta strategiska arbetsmiljöfrågor och i högre grad ta tillvara erfarenheter hos operatörernas personal (14.1).
- ? Lagen om offentlig upphandling ses över utifrån de speciella behov som uppkommer när fleråriga tjänstekontrakt upphandlas, så att den ger rätt till omförhandling inom vissa gränser, t.ex. vid stora förändringar i samhället och resbehov (14.3.2).
- ? Lagen ska medge att en samordnad upphandling av olika trafikformer görs enligt ett och samma kapitel i LOU (14.3.3).
- ? Lagen ska medge att ägarna överför sina beställningscentraler till sina trafikhuvudmän utan föregående upphandling (14.3.3).
- ? Operatörer ska kunna få tidsbegränsade trafiktillstånd för kommersiell linjetrafik efter trafikhuvudmännens medgivande och de villkor denne föreskriver (14.4.2).
- ? Trafikhuvudmännen bör aktivt stödja initiativ från operatörer eller lokala föreningar, som kan bidra till att bättre trafiklösningar utvecklas och införs (14.4.4).
- ? En modell för tävling och eventuell upphandling av idéer om och förslag till utformning av kollektivtrafiken bör utvecklas. (14.6)  
(Reservationer från c, fp, kd och m. Särskilt yttrande från c och mp)

## **Kapitel 15. Kunskap och kompetens**

### **Kommitténs slutsatser**

En ständigt pågående forsknings-, utvecklings-, demonstrations- och utbildningsprocess är en förutsättning för kollektivtrafikens utveckling och dess möjligheter att bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. En god försörjning med välutbildad personal på alla nivåer är också av stor vikt.

- ? Ökade FUD-insatser behövs om hur kollektivresandet kan ökas och om kollektivtrafiken som ett medel att uppnå andra samhällsmål (15.2).
- ? En kraftsamling måste göras på ett begränsat antal forskningsmiljöer som kan bestå under lång tid, bli internationellt konkurrenskraftiga och som också kan bidra med utbildning inom sektorn (15.4).
- ? Förbättra samverkan mellan finansiärer, branschaktörer och forskare. Branschen måste i högre utsträckning medverka i programutveckling och projekt. Förbättra spridningen av resultaten och utnyttja många olika kanaler (15.4).
- ? Ställ från THM:s sida krav på att bussförare och annan servicepersonal i kollektivtrafiken erbjuds en god arbetsmiljö (15.5).
- ? Öka kompetensen hos personalen genom rekrytering och utbildning, dels om kundrelationer, dels kring kollektivtrafikens koppling till av riksdagen antagna samhällsmål (15.5).
- ? Inrätta en utbildningsväg i gymnasieskolan inom servicesektorn för blivande förare, verkstadsteknisk- och annan servicepersonal i kollektivtrafiken. Stimulera unga kvinnor att söka sig till sådan utbildning. Satsa parallellt på eftergymnasial utbildning (15.5).
- ? Ökad vikt bör läggas på att utvärdera och sprida kunskap om försök som görs på eget initiativ av trafikhuvudmän och andra (15.6).
- ? Regeringen bör ge VINNOVA i uppdrag att i samarbete med trafikverken, Rikstrafiken samt branschens kommunala och privata aktörer ta fram ett samordnat och gemensamt program för forsknings-, utvecklings- och demonstrations- verksamhet samt utbildning (15.6).

## **Kapitel 16. Trafiksvaga områden**

### **Kommitténs bedömning**

Kollektivtrafiken har i glesbygd såväl som i andra delar av landet en viktig uppgift att tillgodose behovet av arbets- och skolorsor samt service- och fritidsresor. Kommittén bedömer att det behövs ett visst utbud för att denna uppgift skall kunna uppfyllas. Vi bedömer det utbudet som 5

dubbelturer per dag. Det kräver en samordning av alla typer av kollektivtrafik – linjetrafik skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor samt att möjligheterna med det som kallas anropsstyrd trafik tas tillvara. I extrem glesbygd och för skärgårdsöar kan även denna nivå vara svår att uppnå.

#### **Kommitténs förslag**

- ? SIKA och glesbygdverket bör få i uppdrag att förbättra kunskapen om dagens trafikstandard och befintliga transportlösningar i trafiksvaga områden (16.5.1).
- ? Utveckling av nya transportlösningar i glesbygd bör vara en av flera prioriterade uppgifter inom ramen för det gemensamma FUD-program som föreslås i kapitel 15. VINNOVA:s och de sektorsansvariga verkens ansvar för utveckling av trafiklösningar i glesbygd understryks och förtydligas. VINNOVA ges i uppdrag att sammanställa och sprida goda erfarenheter av IT-stöd i kollektivtrafiken (16.5.1).
- ? Ett tillfälligt statligt driftsstöd inrättas för anropsstyrd anslutningstrafik till linjetrafik eller andra viktiga mål. Stödet villkoras med krav på samordning av linjetrafik med övriga former av samhällsbetalda transporter. Ett engångsstöd ges till metodutveckling, inledande planering och för samordning av all kollektivtrafik. Nivå och principer för stödet i övrigt utreds (16.5.2).
- ? Kommunerna ges möjlighet att överlåta ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen (16.5.3).
- ? De som bedriver yrkesmässig linjetrafik eller anslutningstrafik till linjetrafik ska tillhandahålla trafikinformation på ett standardiserat sätt och medverka i biljettsamarbete (16.5.4).
- ? Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik bör ändras så att behovet av ett bredare ansvar för transportförsörjningen i glesbygd kan tillgodoses. Samordning och samarbete ska vara bärande principer (16.5.6).
- ? Transportförsörjning i glesbygd ska ingå som en del i den långsiktiga strategiska planeringen av kollektivtrafiken. (16.5.6)
- ? Kraven på fordonsutrustning och arbetstidsregler ses över och förändras så att möjligheterna att bedriva en effektiv och samordnad kollektivtrafik förbättras (16.5.5, 16.5.7).
- ? Åt lämplig myndighet uppdras att klargöra om upphandling ska ske enligt 4 eller 5 kap. LOU vid osäkerhet om vilken trafik i en upphandling som representerar det största värdet (16.5.9).  
(Reservationer från c, fp, kd, m och v)

### **Kapitel 17. Ansvar för och organisation av kollektivtrafiken**

#### **Kommitténs bedömning**

Ansvarsfördelningen mellan stat och kommuner/landsting för kollektivtrafiken är i stort väl avvägd. Statens roll och verksamhet behöver dock förtydligas, samordnas och förstärkas i vissa avseenden. Det finns även behov av att skapa ett forum för ökad samverkan mellan staten och kollektivtrafikens aktörer på nationell nivå. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är en samhällelig service som bedrivs på en konkurrensutsatt marknad. Verksamheten bör bedrivas med utgångspunkt i såväl ett konsument- som samhälls- och producentperspektiv. Finansiering och demokratisk förankring talar för att kommuner och landsting även i fortsättningen bör vara gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken. Behovet av samordning talar för att de ansvariga även i fortsättningen bör ha en gemensam trafikhuvudman. Ägarnas styrning bör förbättras genom ett ökat kommunalt engagemang i kollektivtrafiken. Trafikhuvudmännen bör utveckla en helhetssyn på kollektivtrafiken och verka för en samordning av alla kollektiva transportformer i ”hela resans” anda.

#### **Kommitténs förslag**

- ? Det för kollektivtrafiken ansvariga departementet bör förstärka och utveckla sitt helhetsansvar för de sektorövergripande kollektivtrafikfrågorna, nationellt och inom EU. Regeringen ska redovisa utvecklingen på kollektivtrafikområdet i en årlig skrivelse till Riksdagen(17.2.2).

- ? Trafikverkens sektoransvar för kollektivtrafiken ska formuleras likartat i instruktioner och regleringsbrev, med krav på redovisning av insatser och resultat (17.2.3).
  - ? Förutsättningarna för en gemensam regionindelning för Väg- och Banverk utreds. Verkens regioner bör få gemensamma styrelser med regional politisk förankring (17.2.4).
  - ? En Kollektivtrafikdelegation med lokal och regional politisk förankring inrättas med huvuduppgift att bistå regeringen med underlag för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling (17.2.5).
  - ? Om de som bedriver kollektivtrafik ska lämna trafik- och resandestatistik till en av regeringen utsedd myndighet, förslagsvis SIK. Myndigheten ska analysera statistiken och redovisa resultaten till uppgiftslämnarna och regeringen som underlag för dess årliga skrivelse till Riksdagen (17.2.6).
  - ? Lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik omformuleras så att kopplingen till de transportpolitiska målen förstärks, med bl.a. krav på uppföljning (17.3.3), fokuseringen på den linjebundna trafiken tas bort, trafikhuvudmännen ges ett generellt uppdrag att beakta alla kollektiva transportformer och möjlighet att ta ansvar för ett bredare verksamhetsområde (17.3.5), de kollektivtrafikansvariga ges rätt att i samarbete med ansvariga i andra län bilda gemensamma trafikhuvudmän på storregional nivå (17.3.6) samt att krav ställs på en mer långsiktig och strategisk planering (17.3.7).
  - ? En statlig myndighet ges i uppdrag att i samarbete med berörda aktörer ta fram innehåll, form och process för en långsiktig och strategisk planering(17.3.7).
- (Reservationer från c, fp, m, kd och mp. Särskilt yttrande från mp)