



PM 2009: RII (Dnr 001-1022/2009)

En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen "En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)" överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Regeringen har tillsatt en utredning som ska lämna förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken som kan stödja och främja en ökad kollektivtrafikanvändning. Utredningsförslaget, *En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)*, syftar till att sätta resenärens behov i centrum bl.a. genom att öka marknadstillträdet i kollektivtrafiken. Förslaget innebär att en lokal kollektivtrafikmyndighet etableras i varje län, som kan definiera kollektivtrafiksystemet genom en s.k. trafikförklaring. Kollektivtrafikföretag kan anmäla de turer i trafikförklaringen som de avser köra kommersiellt, och myndigheten kan handla upp resterande "olönsamma" linjer och turer.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Business Region, Stockholms Hamn AB samt kommunstyrelsens handikappråd.

Stadsledningskontoret är positivt till utredningens huvudsakliga utgångspunkt att öka resenärernas inflytande över trafiken. Stadsledningskontoret ställer sig bakom förslaget om att den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden öppnas för konkurrens.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att ett ökat inslag av marknadstillträde i den lokala kollektivtrafiken kan vara en viktig del i arbetet att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Kollektivtrafiken har en avgörande roll för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem som är nödvändigt för att stödja Stockholms utveckling och tillväxt. Det är därför nödvändigt att värna om och förstärka de delar av kollektivtrafiksystemet som idag fungerar väl.

Stockholm Business Region anser att kollektivtrafiksystemet är viktigt för en region som Stockholm där arbetspendlingen ökar och trafiksystemet blir alltmer ansträngt. Det är positivt att utredningen på allvar sätter resenären i centrum och främjar trafikföretagens kreativitet och följsamhet kring resenärernas önskemål. Det är också positivt med ökad konkurrens som kan pressa kostnader och öka utbudet.

Stockholms Hamn AB fann inte att remissen berörde bolagets verksamhet och inkom därför inte med något yttrande på förslaget.

Kommunstyrelsens handikappråd välkomnar utredningen och behovet av att se över de brister som finns i svensk kollektivtrafik. Handikapprådet håller med om att fri marknad bör utredas men ser brister i utredningen, vilket rådet påpekar i bifogat utlåtande.

Mina synpunkter

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att Stockholms infrastruktur ska fungera och att människors vardag ska gå ihop. En god infrastruktur och en pålitlig kollektivtrafik är också en viktig insats för en bättre miljö.

Kollektivtrafiken har en avgörande roll för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem, vilket är nödvändigt för att stödja Stockholms utveckling och tillväxt. Samtidigt som staden verkar för en utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik är det viktigt att öka resenärernas inflytande över trafiken. För att resenärerna i större utsträckning än idag ska kunna påverka systemet genom sina aktiva val anser jag att det är ett bra förslag att den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden öppnas för konkurrens. Det är bra om möjligheten att göra individuella val ökar och att kollektivtrafikföretagen ges större möjlighet att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som stämmer med resenärens behov. Det är dock viktigt att säkerställa att det finns långsiktighet, stabilitet och enkelhet för resenärerna. För att kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet inte ska minska är det viktigt att skarpa försök genomförs innan några större förändringar fastställs. Tillgängligheten för funktionshindrade är också en viktig del att beakta i det fortsatta arbetet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen ”En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)” överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 10 september 2009

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remiss av En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39), sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Bifalla föredragande borgarrådets förslag .
2. Därutöver anföra följande.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas. Det kan i stor utsträckning ske inom gällande lagstiftning till exempel med incitamentsavtal och partnerskap. De brister som finns idag är till stor del ett resultat av bristande ambitioner i planering och finansiering, samt att det inte finns någon verklig samordning av bostadsbyggande och kollektivtrafikförsörjning.

Det vore naivt att tro att kollektivtrafik är som en vara vilken som helst. Kollektivtrafik ger stora positiva externa effekter på miljön och samhällsekonomin, effekter som inte låter sig fångas upp av individens betalningsvilja. Det offentliga måste därför ta ett tydligt finansiellt och organisatoriskt ansvar för kollektivtrafiken. Därför avvisar vi i grunden utredarens förslag.

Ur EG-rättslig synpunkt måste kollektivtrafik betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse med de fördelar/den frihet som detta ger i valet av organisation finansiering m.m. Utredningen och dess förslag har tydliga kopplingar till avregleringen av järnvägstrafiken. Avregleringen av järnvägen, som bygger årlig utdelning av tåglägen genom auktionsförfarande, ger ryckiga planeringsförutsättningar för den spårbundna kollektivtrafiken. Investeringar av sådan storlek som det här handlar om behöver långsiktighet. Tvära kast är därför av ondo.

Med offentlig upphandling finns stora möjligheter att driva miljö/miljöteknik/klimatpåverkans frågor. Detta kan inte lämnas till marknaden.

Rikstrafiken bör inte bli kollektivtrafikansvarig nationell myndighet. De uppgifter rörande kollektivtrafikutveckling som idag ligger på Väg- och Banverket bör ligga kvar där. Den statliga infrastrukturen är tydligt gränssättande för möjligheten att utveckla den regionala kollektivtrafiken. En ökad samordning behövs dock mellan de nationella trafik- och infrastrukturmyndigheterna och de regionala trafikhuvudmännen. Annars kan inte kollektivtrafiken få den roll som krävs för att klara en miljömässig utveckling i storstadsregionerna.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen ”En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)” överlämnas och åbe-ropas följande

För att bygga en hållbar stad och komma tillrätta med klimatproblemen är det viktigt att satsa på en funktionell och regionstäckande kollektivtrafik.

Att av ideologiska skäl konkurrensutsätta och privatisera kollektivtrafiken är ett sorgligt och oförsvarbart sätt att förslösa medborgarnas egendom och skattepengar.

Det finns inte ett enda exempel på att några som helst förbättringar skulle uppnås genom detta. Tvärtom visar utredningen att om man säljer ut godbitarna och kör de olönsamma sträckorna i egen regi, så ökar kostnaderna både för resenären och för staden. Vi avslår därför utredningens förslag.

Det antecknades till förteckningen att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Regeringen har tillsatt en utredning som ska lämna förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken som kan stödja och främja en ökad kollektivtrafikanvändning. Utredningsförslaget, *En ny kollektivtrafiklag*, syftar till att sätta resenärens behov i centrum bl.a. genom att öka marknadstillträdet i kollektivtrafiken. Förslaget innebär att en lokal kollektivtrafikmyndighet etableras i varje län, som kan definiera kollektivtrafiksystemet genom en s.k. trafikförklaring. Kollektivtrafikföretag kan anmäla de turer i trafikförklaringen som de avser köra kommersiellt, och myndigheten kan handla upp resterande ”olönsamma” linjer och turer.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Business Region, Stockholms Hamn AB samt kommunstyrelsens handikappråd.

<i>Innehållsförteckning</i>	<i>Sid</i>
Stadsledningskontoret	4
Trafik- och renhållningsnämnden	5
Stockholm Business Region	8
Stockholms Hamnar AB	8
Kommunstyrelsens handikappråd	8

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 juli 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är positiv till utredningens huvudsakliga utgångspunkt att öka resenärernas inflytande över trafiken. Att sätta kunden eller medborgaren i centrum är också ett ledord för Stockholms stads verksamhet idag. Vi delar bedömningen att resenärsperspektivet bör stärkas och som en konsekvens därav kan samhällets styrning av kollektivtrafiken till viss del minskas. Den befintliga kollektivtrafiklagen är trettio år gammal och utformad i en tid då människor reste kortare sträckor och bodde på samma ort som de arbetade.

I dagens samhälle reser vi oftare och längre sträckor. Det är också betydligt mer vanligt att arbetspendla över länsgränser. Om tjugo år beräknas Stockholms regionen ha en befolkning på tre och en halv miljon människor. Stockholms stad, övriga kommuner i regionen och berörda landsting har en viktig uppgift att förbättra och underlätta invånarnas möjlighet till effektivt resande.

Stadsledningskontoret ställer sig bakom förslaget om att den lokala och regionala kollektivtrafikmarkanden öppnas upp för konkurrens. Enligt förslaget ska grundprincipen vara att marknaden är öppen för kollektivtrafikföretagen och att det offentliga endast ingriper på marknaden när det behövs tätare trafik eller av bättre kvalitet, än vad markanden kan erbjuda.

Storstockholms lokaltrafik genomför regelbundna kundundersökningar. I dessa framgår det att det resenärerna värdesätter mest är bra tidhållning, god turtäthet och information under aktuella störningar. Med fler aktörer på kollektivtrafikmarknaden och därmed en bättre konkurrens på Stockholm regionens mest använda kollektivtrafiksträckor ges förutsättningar för ännu nöjdare resenärer.

En möjlig utmaning med ökad konkurrens är att lösa frågan om utrymmen för tillkommande spårbunden trafik och busslinjer. Som en konsekvens av att flera alternativa kollektivtrafikföretag etablerar sig på stockholmsmarkanden samt att utrymmena vid flera innerstadsområden är begränsade kan flaskhalsar och trängsel uppstå. Exempel på sådana platser är delar av City, Odenplan och Fridhemsplan.

Näringsdepartementet föreslår att en lokal kollektivtrafikansvarig myndighet i varje län ges behörighet att ingripa på markanden i syfte att säkra ett visst trafikutbud. Stadsledningskontoret bedömning är att ett sådant ingripande i första hand gäller områden och regioner i Sverige där kollektivtrafikunderlaget är för litet för att få någon lönsamhet i verksamheten.

Ett nytt avtal om färdtjänst ska tecknas under 2009 mellan Kommunförbundet Stockholms län, KSL, och landstinget. Förhandlingar väntas vara avslutade under hösten. Sannolikt kommer det nya avtalet inte innebära några förändringar av ansvarsområdena. Stadsledningskontoret anser att dagens ansvarsfördelning mellan kommun och landsting inte är tydlig och skapar gränsdragningsproblem där enskilda brukare kan bli lidande. Genom att samla ansvaret för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor under en huvudman skapas en tydlighet i ansvar samtidigt som samordningsvinster kan göras.

Stadsledningskontoret ställer sig bakom utredningens förslag om att samla alla regler för kollektivtrafik i en och samma lag. Ansvaret för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor föreslås tillfalla den lokala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2009 följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (v) som instämmer i förslaget från (v).

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) som instämmer i särskilt uttalande från (mp).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiken har en avgörande roll i att regionens trafiksystem som helhet fungerar och denna roll blir allt viktigare i den växande regionen. I den nya översiktsplanens utställningsförslag betonas att bilen har i Stockholm en naturlig och oersättlig funktion i flera sammanhang, men för att bilresandet ska vara effektivt krävs att flertalet inte väljer bil. Kollektivtrafiken är en av de centrala samhällsfunktionerna. I takt med att staden växer måste andelen kollektivtrafik bibehållas och öka.

Förslagets effekter för resenärerna

Kollektivtrafiksystemets utformning är en del av underlaget till många individuella val om bostadsort, arbets- eller skolplats, fritidsaktiviteter osv. Sådana val bygger på kollektivtrafikens strukturerande effekter och har därmed en påverkan också på stadens fysiska utformning och ekonomiska utveckling. Detta kräver en hög grad av stabilitet i trafiksystemet, en stabilitet som SL har satsat mycket på att åstadkomma, t.ex. genom stomtrafiken. Förslaget öppnar för att nya kollektivtrafiklinjer kan starta eller upphöra med endast tre månaders varsel. Trafikförklaringen bidrar till att en stabilitet bevaras. Ur trafikantsynpunkt är det viktigt att säkerställa god information.

En hög andel resor i storstäder sker genom en kombination av olika färdmedel, med höga krav på fungerande byten och behov av ett "hela-resan-perspektiv". Många resor är s.k. kombinationsresor, där flera ärenden kombineras. Resandemönstren består således inte av samma pendlingsmönster mellan två fixa punkter varje dag. Detta behov av flexibilitet och valfrihet är en av förklaringarna till att Stockholmsregionen i så stor utsträckning använder periodbiljetter. Dessa nätverkseffekter är en mycket viktig del av trafiksystemet i Stockholm och måste bevaras. Utredningsförslaget understyrker också behovet av samordning för att bevara nätverkseffekterna.

Som framgår av utredningen är erfarenheten av ökad konkurrens om resenärer i den lokala kollektivtrafiken begränsad, och något blandad. För att ge ett exempel: På Storbritanniens avreglerade bussmarknad har fem stora bolag 90 procent av bussmarknaden i storstadsområdena¹. Brittiska Office of Fair Trading (motsvarande Svenska Konkurrensverket) har nyligen påbörjat en studie av den lokala bussmarknaden efter farhågor att bristande konkurrens har lett till ökade biljettpriser, sämre kvalitet, ökat behov av subventioner och lägre investering².

De 17 områdesvisa avtal för busstrafiken i Stockholms län körs idag av tre stora bussbolag. Utvecklingen bör följas noga.

SLs kundundersökningar³ visar vilka kvalitetsfaktorer som är viktigast för kollektivtrafikresenärer i Stockholm, och därmed några av de faktorer Stockholm måste satsa på för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Den absolut viktigaste faktorn är tidhållning, följt av god turtäthet och information under aktuella trafikstörningar. För busstrafiken är framkomligheten en av de främsta faktorerna som påverkar tidhållningen. Med fler aktörer är det särskilt angeläget att samarbetet säkerställs mellan operatör och väghållare. Här kan särskilt nämnas information och störningshantering.

Kollektivtrafiken en integrerad del av regionens trafiksystem

Kollektivtrafikens bredare samhällsfunktion samt erfarenheter av utländska exempel avspeglas i utredningens förslag till en så kallad trafikförklaring, där samhällets behov av trafik ligger till grund för trafiksystemet. Trafikförklaringen syftar till att undvika de problem som uppstod i bl.a. Storbritannien, där de förlorade nätverkseffekterna, brist på samordning, ökad instabilitet och ökade biljettpriser bidrog till en minskning av resenärer. I utredningen saknas en utförlig beskrivning av hur denna samordning skulle fungera i praktiken i en miljö med marknadskonkurrens. Flera försök till liknande samordning inom godsbranschen, för att minimera den tunga trafiken och de trafikstörande effekterna av godsleveranser, har inte lyckats på grund av svårigheter att upprätthålla konstruktivt samarbete mellan konkurrerande företag.

Resultaten av avregleringarna i Storbritannien och Nya Zeeland har varit ett minskat antal kollektivtrafikresenärer och minskningen är särskilt stor i storstadsområdena. Ett scenario som bör nämnas i sammanhanget för att tydliggöra storleksordningen är att om kollektivtrafikresandet till och från Stockholms innerstad minskade med 20 procent och två tredjedelar av dessa resenärer valde att istället åka bil skulle biltrafiken över innerstadssnittet öka med

¹ *Bus Planning, Performance and Regulation*, Steer Davies Gleave for PTEG, 2004

² Office of Fair Trading studie *Local Bus Services*, påbörjat mars 2009, rapporterar december 2009

³ *Upplevd kvalitet i SL-trafiken, Våren 2009*, AB SL, maj 2009

minst 100 000 fordon per dygn. Detta motsvarar den minskning av trafiken som åstadkoms av trängselskatten, med medföljande framkomlighetsvinster. Samverkan och samplanering blir viktigt för att minimera risken för ett sådant scenario.

Kontoret anser att, trots vissa välkända brister, håller kollektivtrafiken i Stockholm en internationellt sett hög standard. Trafikutbudet i form av fordonskilometer per invånare är bland de högsta i Europa och kollektivtrafikens andel av resor i Stockholms stad är också hög⁴. Där det finns brister i kollektivtrafiken är det, som i resten av regionens trafiksystem, främst en fråga om kapacitet. Stora investeringar för att åtgärda dessa brister, och förbättra tvärförbindelserna planeras nu i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen.

Men kollektivtrafiken kan bli bättre, och kontoret anser att utredningens huvudsyfte, att öka resenärens inflytande över den lokala kollektivtrafikens utformning kan bli en viktig del i arbetet att ytterligare öka kollektivtrafikens andel i Stockholm. Kontoret välkomnar SLs besked att de avstår från invändningsrätten - som innebär att i Stockholm är marknaden redan idag till viss del öppen för etablering av nya linjer i konkurrens med SLs utbud. Ett ökat inslag av konkurrens kan utgöra en del av arbetet för att ytterligare förbättra kollektivtrafiken, men det är viktigt att värna om de delar av dagens kollektivtrafiksystem som fungerar bra.

Ett tydligt exempel är behovet av bra belägna hållplatser. Som en del av trängselskatteförsöket infördes direktbussar mellan innerstaden och några yttre förorter (t.ex. Vallentuna, Upplands Väsby, Tyresö). Bussarna var mycket uppskattade av resenärerna; många permanentades och SL undersöker möjligheten för fler sådana linjer. Pågående kollektivtrafikutredningar i Nacka-Värmdösektorn samt nordostsektorn belyser det ökande behovet, men också utmaningen att hitta lämpliga och bra belägna hållplatser i innerstaden, främst i City, men också kring t.ex. Odenplan, Fridhemsplan och Slussen. I utredningen diskuteras det eventuella behovet av en omfördelning av sådana utrymmen. Kontoret vill understryka att konkurrensen om utrymmet i dessa attraktiva lägen är hård. Omfördelning och hantering måste utgå från realistiska förutsättningar och samplanering mellan berörda kommuner.

Stadens arbete med stadsutvecklingsområdena ställer höga krav på bra och fungerande kollektivtrafik redan när de första kvarteren står klara. För miljöprofilsområdena är en väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik avgörande för ambitionen att uppnå koldioxid- och utsläppsfria stadsdelar. Stockholms kollektivtrafik är ett miljöföredöme för världens storstäder, med bland annat världens största etanolbussflotta. Kollektivtrafikmyndighetens fortsatta möjligheter att specificera kollektivtrafikens miljöprestanda behöver ytterligare klargöras.

Förslagets innebörd för Stockholms ambitioner att bygga ut spårtrafiken är något oklart. Kontoret menar att vissa problem med modellen för samhällsekonomiska analyser leder till att kollektivtrafikinvesteringar i storstadsregioner undervärderas och får därmed en låg nettonuvärdeskvot. Risken finns att kalkylerna för angelägna spårprojekt, som till exempel, tvärbanan till Kista, spårväg syd eller Roslagspilen kan försämrats ytterligare av potentialen för konkurrerande busstrafik i samma stråk.

Rollen för en ny nationell myndighet som bevakar den lokala kollektivtrafik-marknaden är inte självklar. Resenärens och samhällets behov av kollektivtrafik skiljer sig markant i olika delar av landet. De lokala förtroendevalda politikernas roll i att representera hela samhällets behov får inte försvagas och i Stockholm bör ett förstärkt inflytande för kommunpolitiker övervägas.

För att uppnå ambitionen uttalad i Vision 2030 om Stockholm som *den stad i världen där invånarna använder kollektivtrafiken mest* och där *kollektivtrafiken fungerar 24 timmar om dygnet* krävs en bred, sammanhållen och hållbar strategi för kollektivtrafikens framkomlighet, pålitlighet, kvalitet och kostnad. Kontoret är positivt till olika lösningar som kan stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet för resenären. Kontoret anser dock att frågan bör utredas mer utförligt och att skarpa försök behöver genomföras, innan några stör-

⁴ *Kollektivtransport i nordiske byer*, Urbanet Analyse för AS Oslo Sporveier, 2006

re förändringar fastställs.

Stockholm Business Region AB

Stockholm Business Region AB:s utlåtande daterat den 7 juli 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kollektivtrafiksystemet är viktigt för en region som Stockholm där arbetspendlingen ökar och trafiksystemet blir alltmer ansträngt. Det är positivt att utredningen på allvar sätter resenären i centrum och främjar trafikföretagens kreativitet och följsamhet kring resenärernas önskemål. Det är också positivt med ökad konkurrens som kan pressa kostnader och öka utbudet.

Stockholms Hamnar AB

Stockholms Hamnar AB fann inte att En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39) berörde bolagets verksamhet och inkom därför inte med något yttrande på förslaget.

Kommunstyrelsens handikappråd

Kommunstyrelsens handikappråds utlåtande daterat den 19 augusti 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsens Handikappråd välkomnar utredningen och behovet av att se över de brister som finns i svensk kollektivtrafik. Vi håller med om att fri marknad bör utredas, men ser brister i utredningen som vi vill påpeka med önskan om att våra beslutfattare tar dem på allvar. Därför försöker vi beskriva de brister och svagheter som utredningens förslag innebär utifrån vårt perspektiv.

Utredaren föreslår i den upphandling som ska ske att det endast ska få ställas de krav som EU ställer i sina direktiv. Vilket är bra som en grund men dock ej tillräckligt för att få till en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla. Som ett exempel kan nämnas att EU:s bussdirektiv inte ger personer som använder rullstol samma garanterade tillgänglighet som andra har, eftersom direktivet lämnar öppet hur ombordstigningen ska ske. I direktivet står det att ramp, hiss eller ett lyftbord ska finnas samt att anordningen ska klara utav 300 kilo. SL har monterat manuella ramper i bussarna som chaufförerna ska fälla ut, vilket inte sker, speciellt inte i rusningstrafik. SL uppfyller alltså minikravet medan man i en del andra länder inom EU ställer betydligt högre krav på automatik som ger en högre tillgänglighet och användbarhet.

Även färdtjänsten tas upp i utredningen där det föreslås att samma lagstiftning ska täcka färdtjänsten, vilket är ett stort framsteg. Men dock så ser vi stora risker med utredningens förslag eftersom det dels inte finns något direktiv om just färdtjänst inom EU dels att det varken finns en CEN-standard eller en ISO-standard på de fordon som används som färdtjänstfordon i Stockholms län. Vanliga taxibilar som upphandlas av färdtjänsten i dag är till en stor del vanliga standardbilar med vissa krav på komfort samt att de ska vara lätt att kliva in i. Färdtjänstbussarna eller specialfordonen, som de heter, är det betydligt högre krav på när det gäller tillgänglighet och användbarhet för personer som sitter kvar i sin rullstol under färd. Samt höga krav på en bra arbetsmiljö för chaufförerna. En standard på dessa fordon existerar knappt i Sverige, men ett idogt arbete som bland annat färdtjänsten i Stockholms län tillsammans med handikapprörelsen har fört utvecklingen fram till bra och säkra fordon. Ett försök att skapa en ISO-standard havererade förra året främst på grund av att länderna stod allt för långt ifrån varandra samt att el-stolperspektivet samt arbetsmiljöfrågan som drevs från svenskt håll fick dålig respons från andra länder.

Just elstolar som vi i Sverige och Norden använder berörs sällan i olika direktiv inom EU eller ISO-standarder. Dessa elstolar skapar en stor självständighet för den enskilde individen. Så detta måste utredas ytterligare samt att de svenska politiker och tjänstemän som är med och arbetar fram direktiv handikappörelsen om tillgänglighet och användbarhet för alla.

Vi tycker också att ett alternativ med mer flexibel färdtjänst måste finnas för gravt synskadade, blinda & andra grupper som har det behovet. Vad vi menar är att man ska kunna ta en färdtjänstbil för att göra större inköp. Det går inte idag då systemet är för stelbent.

De personer som sköter upphandlingarna måste ha den kompetens som krävs för att färdtjänsten skall få den kvalitet som utlovas. Dessa personer måste också kunna ha ett socialt perspektiv.

När man beviljas färdtjänst så skall det vara individens behov som skall styra

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m fl. (s) enligt följande

1. Förvaltningens förslag till yttrande godkänns.
2. Därutöver anföras följande:

Det vore allvarligt för den framtida utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholm om system införs som leder till ökade priser för resorna, både för huvudmännen och resenärerna, försämrat utbud, minskat antal resande och lägre kvalitet. Detta förslag till ny kollektivtrafiklag riskerar att leda till detta.

Om medborgarna i Stockholm ska kunna göra individuella val i frågor som rör val av bostad, arbetsplats, skola och barnomsorg, måste de kunna lita på kollektivtrafikens stabilitet och pålitlighet. Att kollektivtrafiklinjer ska kunna starta eller upphöra med tre månaders varsel samt förslagens oklarheter när det gäller samordningen mellan de konkurrerande operatörerna, kan skapa osäkerhet och instabilitet i kollektivtrafiknätet och motverka att Ytterstaden utvecklas till ett attraktivt alternativ för Stockholms medborgare att bo och verka i.

Erfarenheterna både från andra länder som England men även från SJ:s trafik i Sverige visar bland annat på förhållandevis höga kostnader för resenärerna till följd av avregleringen och trängsel på färdmedlen

En lagstiftning bör införas som förutom effektivitet och kostnader också har utgångspunkt i samhällsekonomiskt viktiga effekter som miljöeffekter, ökad andel kollektivtrafikresande och en möjlighet till allmänt sett god samhällsplanering av kollektivtrafikresande.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

1. Som svar på remissen anföras följande:

För att bygga en hållbar stad och komma tillrätta med klimatproblemen är det viktigt att satsa på en funktionell och regionstäckande kollektivtrafik. Att av ideologiska skäl konkurransutsätta och privatisera kollektivtrafiken är ett sorgligt och oförsvarbart sätt att förlösa medborgarnas egendom och skattepengar. Det finns inte ett enda exempel på att några som helst förbättringar skulle uppnås genom detta. Tvärtom visar utredningen att om man säljer ut godbitarna och kör de olönsamma sträckorna i egen regi, så ökar kostnaderna både för resenären och för staden.

Vi avslår därför utredningens förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Miljöpartiet är positivt till att offentlig verksamhet drivs i privat regi, under förutsättning att detta ger ekonomiska fördelar för beställaren och/eller effektivitets-, kostnads- och kvalitetsvinster för brukarna. På kollektivtrafikområdet visar dock all internationell erfarenhet att inga av dessa mål har uppnåtts, snarare tvärtom. Som exempel kan nämnas:

Rikstrafiken beräknar att upphandlingskostnaderna med utredningens förslag ökar med 100 miljoner kronor/år. I Storbritannien har de statliga subventionerna fördubblats efter privatiseringen. Utredningen visar att erfarenheten från Storbritannien är att antalet resenärer minskade, biljettpiserna ökade och samordningen minskade.

Miljöpartiet gör bedömningen att utredningen inte föreslår några åtgärder som på något väsentligt sätt skulle kunna ge ett annat resultat i Sverige än de vi sett i andra länder.
Miljöpartiet avvisar därför utredningens förslag.