



# SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2009-09-18

Ert dnr: N2009/4523/TR  
Vårt dnr: Lu 27/2009

Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
103 33 Stockholm

## Yttrande över En ny kollektivtrafiklag, SOU 2009:39

I början av 2008 tog en enad kollektivtrafikbransch stafettpinnen efter den statliga utredningen Koll Framåt och presenterade sin ambition för Näringsdepartementet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt och kollektivtrafikresandet till år 2020. I denna "Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik" ingår Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet samt Sveriges Kommuner och Landsting.

Under våren 2008 utarbetades en gemensam handlingsplan som presenterades för infrastrukturminister Åsa Torstensson vid ett seminarium den 15 maj. Branschen underströk då att man är beredd att ta sin del av ansvaret för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel om staten skapar de nödvändiga förutsättningarna för att göra detta möjligt.

En central del av branschens fördubblingsarbete har varit att ta fram ett förslag till en ny "affärsmodell". En modell som kan användas för att utveckla och styra kollektivtrafiken i Sverige i riktning mot fördubblingsmålet och den gemensamma visionen att kollektivtrafiken ska vara en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Resultatet av detta arbete presenterades i början av maj 2009 i rapporten "Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik, en idéskiss som underlag för diskussion om hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att fördubbla marknadsandelen". Rapporten har tagits fram av en grupp av experter med bred representation från branschens olika delar.

Affärsmodellen fokuserar i sin förslagsdel, förutom på målet att fördubbla resandet och marknadsandelen, på ökad kundorientering, ökad mångfald av operatörer, ökad valfrihet för resenärerna och ökad affärsmässighet hos alla aktörer i branschen. Det här är utgångspunkter som styrelsen för Svensk Kollektivtrafik helt ställer sig bakom. Styrelsen har därför valt att förhålla sig till utredningens förslag om en ny kollektivtrafiklag med utgångspunkt i de förslag som återfinns i Affärsmodellen.

Det finns en stark värdegemenskap mellan Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL när det gäller synen på kollektivtrafikens framtid. Detta är natur-

ligt eftersom båda organisationerna värnar om ett starkt politiskt inflytande lokalt och regionalt när det gäller kollektivtrafikens utveckling. Svensk Kollektivtrafik och SKL har därför haft överläggningar om vad som krävs för att kunna utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov och fördubbla marknadsandelen. Utgångspunkten har varit dels betänkandet "En ny kollektivtrafiklag", dels ovan nämnda förslag till Affärsmodell. Organisationerna har samma uppfattning i alla för kollektivtrafikens utveckling väsentliga frågor vilket framgår av respektive organisations remissvar.

Det faktum att det varit möjligt att jämföra branschexperternas förslag med det förslag som regeringens utredningsman lämnat, har breddat underlaget för Svensk Kollektivtrafiks remissvar. För att ytterligare konkretisera våra slutsatser redovisar vi dessa även i form av ett konkret lagförslag. Det är långt ifrån heltäckande men ger en bra bild av Svensk Kollektivtrafiks ståndpunkt i strategiskt viktiga frågor. Även här jämför vi med motsvarande lagförslag i betänkandet så att det framgår tydligt i vilka avseenden våra uppfattningar överensstämmer och i vilka avseenden de skiljer sig åt.

Föreliggande remissyttrande redovisas enligt motsvarande struktur som Affärsmodellen dvs:

- Nuläge
- Gemensam vision och värdegrund
- Vårt gemensamma uppdrag
- Mål
- Aktiviteter/handlingsprogram för att nå målen
- Organisation
- Förslag till ny kollektivtrafiklag

Det här innebär att de organisatoriska slutsatser som Svensk Kollektivtrafik drar under avsnittet Organisation är en direkt följd av våra slutsatser i tidigare steg. I betänkandet har utredaren valt ett annat angreppssätt och gått mer rakt på organisationsfrågan med främst de transportpolitiska målen och utredningsdirektiven som utgångspunkt. Det är viktigt att ha denna grundläggande skillnad i utgångspunkt i åtanke beträffande Svensk Kollektivtrafiks remissvar eftersom det förklarar att vi har olika förslag på ett antal väsentliga punkter.

## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Christer G. Wennerholm  
Ordförande



Charlotte Wäreborn Schultz  
VD

Bilaga 1: Definition av tjänstekoncession och resandeincitamentsavtal

Bilaga 2: Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik" (090430)

## Sammanfattning

Tiden är mogen att ta kollektivtrafiken i Sverige till "nästa utvecklingsnivå". Det måste ske genom att anpassa verksamheten bättre till resenärernas behov så att det blir möjligt att nå branschens gemensamma mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. För att klara detta krävs att vi börjar arbeta tillsammans på nya sätt över alla gränser och att vi stimulerar ökad valfrihet, mångfald och konkurrens. Genom att arbeta målmedvetet med dessa frågor kommer vi att steg för steg närma oss vår vision om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Statens utredare fokuserar i betänkandet om en ny kollektivtrafiklag på de organisatoriska frågorna. Svensk Kollektivtrafik har valt en annan väg där vi med utgångspunkt från visionen och fördubblingsmålet steg för steg resonerat oss fram till hur samhället bör organisera kollektivtrafiken för att bäst möta resenärsbehoven på kort och lång sikt. Vårt tydliga resenärsfokus har lett fram till att vårt förslag till organisationsmodell skiljer sig från utredarens förslag i väsentliga delar.

Den största skillnaden mellan förslagen gäller reglerna för marknadstillträde. Det är Svensk Kollektivtrafiks absoluta uppfattning att kommersiell trafik inte kan ses isolerad från samhällsköpt trafik utan måste vara en del av ett samordnat utbud av kollektiva resmöjligheter som erbjuds resenärerna. I områden där trafik kan bedrivas på kommersiella grunder måste beställaren därför enligt Svensk Kollektivtrafik köpa till den trafik som inte är kommersiellt lönsam men som är önskvärd av andra skäl utifrån ett helhetsperspektiv på resbehoven i området. Det innebär att operatörer som vill bedriva kommersiell trafik utan ersättning från beställarens sida måste ta på sig ett helhetsansvar för den samlade trafiken inom ett visst område. Inom ramen för detta helhetsansvar bör operatören ges stor frihet att utveckla trafiken på ett marknadsmässigt sätt. Efter det att trafiken upphandlats i en regions olika delar bör man enligt Svensk Kollektivtrafik i steg två tillåta fritt tillträde till marknaden för andra operatörer än koncessionsinnehavarna.

Svensk Kollektivtrafiks förslag har därmed ett annorlunda angreppssätt än förslagen i betänkandet där utredaren föreslår att marknaden ska vara öppen för operatörerna att bedriva renodlad kommersiell trafik redan i steg ett. Det räcker i princip med ett enkelt anmälningsförfarande. Det offentliga ingriper endast när det behövs tätare trafik eller trafik av bättre kvalitet än vad marknaden kan erbjuda. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att det är bättre att på förhand skapa förutsättningar för en marknad som är mer dynamisk än idag och samtidigt förutsägbar för resenärerna. Svensk Kollektivtrafik anser därmed att statens utredare går för långt i sina förslag när det gäller marknadstillträdet och att detta medför alltför stora risker både för resenärerna och för samhället.

Det finns med statens utredares förslag en uppenbar risk att kollektivtrafiken som system slås sönder och att möjligheten att fokusera på långsiktighet och stabilitet för resenärerna går förlorad. Det kommer inte att gå att upprätthålla samma utbud, service och tillgänglighet när kommersiella aktörer enbart ska bedriva sin trafik utan koppling till anslutningslinjer som inte är självbärande. För samhället innebär det mycket dyrare. Vidare finns det anledning att befara en ryckighet i det framtida kommersiella utbudet med de korta in- och utträdestider som föreslås i utredningen. Det finns också en uppenbar risk

att operatörerna kommer att behöva höja priserna kraftigt i vissa delar av landet för att säkerställa tillräckliga vinster i verksamheten. Sammantaget är det rimligt att anta att kollektivtrafiken kommer att minska kraftigt i omfattning när den kommersiella trafiken tillåts utvecklas separat. Det blir omöjligt att nå högt ställda mål för kollektivtrafiken när det gäller resandevolym och marknadsandel.

Svensk Kollektivtrafiks förslag är enligt vår uppfattning mer ansvarsfullt genom att vi prioriterar att först tillgodose resenärernas samlade resebehov inom ett område innan vi vill tillåta andra operatörer att komma in på marknaden och konkurrera. Det handlar om att säkerställa en utveckling i ordnade former. Vårt förslag redovisas även i form av konkret lagtext som jämförs med motsvarande paragrafer i betänkandet. Av jämförelsen framgår tydligt i vilka avseenden våra uppfattningar överensstämmer och i vilka avseenden de skiljer sig åt.

Det finns en stark värdegemenskap mellan Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Landsting, SKL när det gäller synen på kollektivtrafikens framtid. Detta är naturligt eftersom båda organisationerna värnar om ett starkt politiskt inflytande lokalt och regionalt när det gäller kollektivtrafikens utveckling. Det handlar alltså om att så långt möjligt undvika statlig intervention och detaljstyrning och att låta branschen ta ansvar för utvecklingen. Svensk Kollektivtrafik och SKL har haft överläggningar om vad som krävs för att utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov och fördubbla marknadsandelen. Organisationerna har som framgår av respektive organisations yttrande samma uppfattning i alla för kollektivtrafikens utveckling väsentliga frågor.

## 1. Nuläge

Svensk Kollektivtrafik delar i hög grad den problembild som presenteras i betänkandet. Kollektivtrafikens marknadsandel har totalt sett inte ökat under de senaste decennierna. Orsakerna till detta kan hänföras till två typer av systemfel: Dels är resenärspektivet för svagt - branschens produktionstänkande måste ändras till servicetänkande. Dels är effektiviteten otillräcklig utifrån ett helhetsperspektiv.

Det finns många exempel på hur dessa brister påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft negativt. Otydliga roller och ansvar, bristande affärsmässighet, avsaknad av incitament och brist på fokus att göra rätt saker gör att helhetsperspektivet på kundens behov förloras samtidigt som den ekonomiska effektiviteten hämmas. Branschen sitter delvis fast i gamla strukturer och roller vilket hämmar möjligheterna att samverka bättre över gränserna för resenärernas bästa.

I tillägg till utredaren menar vi att det även finns en annan huvudorsak till kollektivtrafikens bristande konkurrenskraft. Det är att samhället inte prioriterar det kollektiva resandet när det gäller infrastrukturinvesteringar, framkomlighetssatsningar, i samhällsbygget samt när det gäller möjligheten att utnyttja skatteinstrumentet för att skapa förutsättningar för ökat kollektivt resande. Privatbilen har alltid varit normen vilket varit en hämsko för utvecklingen av det kollektiva resandet.

Samtidigt som vi delar problembilden är vi mycket förvånade över att utredaren inte lyfter fram det positiva som hänt i branschen under senare år. Det visar på brist på kunskap och insikt om vad som sker ute i verksamheten. Trafikhuvudmännen har tillsammans med operatörerna skapat attraktiva, prisvärda, sammanhållna länsöverskridande kollektivtrafiksystem av hög kvalitet för resenärerna. Det gäller t.ex. Öresundstrafiken, trafiken i Mälardalen och Norrtågssamarbetet. Enligt Kollektivtrafikbarometern<sup>1</sup> är drygt 80 procent (2008) av de som reser med kollektivtrafiken mycket nöjda med sin senaste resa.

Utredaren fångar heller inte upp den kraft som finns i den unika branschgemensamma satsningen på att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt och fördubbla resandet till 2020.

Det gäller alltså att ta fasta på allt positivt som händer i branschen just nu och det faktum att det finns en klar förändringsvilja för att möta kundbehoven på ett ännu bättre sätt än idag. Flera trafik huvudmän såsom Västtrafik, SL, Skånetrafiken, Värmlandstrafik, Västmanlands lokaltrafik, Länstrafiken Sörmland och Örebro och Dalatrafik har t.ex. redan bestämt sig för att inte utnyttja rätten att inlägga veto mot operatörer som bedriver långväga busstrafik i form av expressbusstrafik eller liknande och som önskar att ta upp och släppa av passagerare inom ett och samma län. Det är viktiga signaler om att branschen är mogen för förändring.

Det finns vidare goda exempel på resandeökningar på i storleksordningen 20 procent med hjälp av ökat och anpassat utbud med nya linjedragningar och offensiv marknadsföring. Det finns även exempel på att resandet fördubblats under en tioårsperiod. På många håll i landet har egna fördubblingsmål satts upp när det gäller resandeutvecklingen. Det finns ett starkt fokus hos branschens aktörer på kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för hållbar utveckling. Det kollektiva resandets klimatpotential är slående. Beräkningar visar att en fördubbling av kollektivtrafikresandet skulle innebära en minskning av koldioxidutsläppen från persontrafiken med drygt 20 procent.

<sup>1</sup> Kollektivtrafikbarometern genomförs av Svensk Kollektivtrafik och baseras på drygt 40 000 intervjuer med både allmänhet och resenärer. Ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15-75 år intervjuas månadsvis.

Sammantaget anser Svensk Kollektivtrafik att tiden är mogen att ta ett stort kliv framåt för att bättre tillgodose resenärernas behov genom att vidareutveckla branschens starka sidor, eliminera de svaga och tillvarata de möjligheter som framtida omvärldsförändringar innebär. Det är en resa som redan inletts genom branschens gemensamma satsning på att fördubbla kollektivtrafiken i Sverige.

## 2. Gemensam vision och värdegrund

Det är viktigt att ha en gemensam vision som utgångspunkt för statens och branschens gemensamma ansträngningar att utveckla kollektivtrafiken. Enlig vår uppfattning är den naturliga visionen med utgångspunkt i de transportpolitiska målen att **”Kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”**.

Kollektivtrafiken måste helt enkelt bli så bra att människor varje dag har en reell möjlighet att välja mellan en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik och att ta den egna bilen till jobbet, skolan eller andra resmål. Det är först då som kollektivtrafiken kan bli en självklar del av det egna resandet. Och det är först då som marknadsandelen kan fördubblas.

Men kollektivtrafiken ska också locka fler resenärer för att den bidrar till en bättre miljö. Det handlar om att alla ska kunna bidra till ett hållbart samhälle, inte bara för oss själva utan också för kommande generationer.

I vår definition av kollektivtrafik ingår all såväl offentligt finansierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg samt med flyg och båt. Det innebär att taxi och annan anropsstyrd trafik ingår som en självklar del av kollektivtrafiken. Hittills har inte flyget definierats in i kollektivtrafiken. Flyget måste emellertid som alla andra anpassa sin verksamhet till nya miljökrav. I en framtidsvision är det därför självklart att flyget ingår.

I betänkandet tar utredaren sats i de transportpolitiska målen. Detta är alltså enligt vår uppfattning inte tillräckligt. Vi föreslår därför att regeringen i en kommande proposition om en ny kollektivtrafiklag också tar sin utgångspunkt i visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Det skapar förutsättningar för att alla intressenter ska dra åt samma håll i det fortsatta reformarbetet. Det gäller regeringen, kollektivtrafikbranschen, trafikverken m.fl. intressenter.

För att klara av att ta gemensamma och medvetna steg i riktning mot en vision som innebär en stor omställning av en hel bransch krävs alltså att vi håller ihop och agerar tillsammans. Det förutsätter i sin tur att alla delar vissa grundläggande värderingar, värderingar som utgår från att alla intressenter drivs av att skapa värde för resenärerna och av att få vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling. Det innebär att alla måste vara lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov, ha tillit till och förtroende för varandras vilja att arbeta tillsammans och bidra till bra helhetslösningar och att alla är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.

I betänkandet förs ingen diskussion om behovet av gemensamma värderingar, det har heller inte varit utredarens uppgift. Däremot är det enligt Svensk Kollektivtrafik viktigt att regeringen i sin kommande proposition tar upp betydelsen av gemensamma grundläggande värderingar eftersom det fortsatta reformarbetet måste bygga på ett nära och förtroendefullt samarbete mellan branschen och de olika statliga aktörer som är involverade i kollektivtrafikens utveckling. Vi är övertygade om att detta liksom den gemensamma visionen kommer att få stor betydelse för det fortsatta arbetet att utveckla kollektivtrafiken tillsammans över alla gränser åren framöver och att råda bot på den brist på tillit som tyvärr fortfarande finns kvar på sina håll mellan staten och branschen. Och som utredningen om en ny kollektivtrafiklag är ett uttryck för.

### 3. Vårt gemensamma uppdrag

Huvuduppgiften för branschen de kommande åren är att få alla aktörer att gemensamt ta medvetna steg i riktning mot den gemensamma visionen. Genom att engagera och entusiasmera ledare, medarbetare och externa intressenter att samverka över alla gränser ska vi utveckla "nästa generations kollektivtrafik". Utgångspunkten är resenärernas behov av effektiva helhetslösningar.

En strategiskt viktig del av detta arbete är att samverka med regering och riksdag samt de olika statliga aktörerna inom kollektivtrafikens område så att staten kan skapa de förutsättningar som krävs. Det handlar om insatser avseende infrastruktur, samhällsbyggnad, skatter, lagstiftning och andra regelverk mm.

För att vi i branschen ska klara av vår del av uppgiften är det helt nödvändigt att vi fokuserar på det som är viktigast. Det handlar enligt Svensk Kollektivtrafik om:

- Kundorientering av hela branschen genom att öka resenärernas betydelse för alla parter.
- Sammanhållna och effektiva systemlösningar.
- Innovationskraft och kreativitet.
- Ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.
- Strategisk beställarroll med minskad detaljstyrning och ökad affärsmässig frihet för operatörerna.
- Gränslös samverkan för att få "mer kollektivtrafik för pengarna".
- Förändring i ordnade former.

I betänkandet om en ny kollektivtrafiklag har utredaren angett vissa utgångspunkter för sina förslag. Det handlar om att resenären ska stå i centrum, att åstadkomma en mer attraktiv kollektivtrafik genom ökad konkurrens, att uppnå stabilitet och dynamik, ett trafikslagsövergripande perspektiv och anpassning till framtida regioner. Det här är utgångspunkter som överensstämmer väl med de vi själva angett fastän uttryckt på ett lite annat sätt. När det gäller frågan om anpassning till framtida regioner som utredaren tar upp särskilt återkommer vi till den i avsnittet "Organisation".

## 4. Mål

### 4.1 Fördubblad marknadsandel

Det övergripande inriktningsmålet för branschen är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En fördubbling av marknadsandelen innebär betydande samhällsvinster och tar oss närmare visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Vinsterna består i ökad tillgänglighet, bättre miljö, ökad trafiksäkerhet, mindre trängsel, ett mer jämställt transportsystem m.m.

Det finns mycket som branschen själv kan göra för att påverka kollektivtrafikens marknadsandel. Men branschen klarar inte av att ensam fördubbla marknadsandelen. Staten har också ett stort ansvar att skapa de nödvändiga förutsättningarna i form av satsningar på infrastrukturen och utformningen av olika skatter och regelverk m.m. Det handlar alltså om ett gemensamt ansvar.

Det finns i dagsläget inget jämförbart underlag för att bestämma marknadsandelen och därmed inget underlag för att bedöma inom vilken tidsram som en fördubbling kan vara möjlig. Svensk Kollektivtrafiks löpande kartläggningar av allmänhetens och resenärernas upplevelser av kollektivtrafiken i den s.k. "Kollektivtrafikbarometern" håller emellertid på

att vidareutvecklas för att möjliggöra månadsvisa mätningar av marknadsandelen för den samlade kollektivtrafiken i Sverige. Vi räknar med att de första resultaten ska föreligga under hösten 2009.

#### 4.2 Konkreta mål på vägen

Med utgångspunkt från det övergripande målet att fördubbla marknadsandelen måste det finnas realistiska mål på vägen, mål som balanserar och förstärker varandra. Det måste vara konkreta mål som branschen själv kan påverka och som "driver" mot en ökad marknadsandel.

De totala resbehoven väntas öka snabbt även i framtiden. Ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande är enligt Svensk Kollektivtrafiks uppfattning en förutsättning för att kunna fördubbla marknadsandelen. En stor resandeökning i kollektivtrafiken förutsätter nämligen att allt fler bilister väljer att åka mer kollektivt och minska det egna bilresandet. Det bygger i sin tur på att kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig och blir bättre när det gäller tillgänglighet, tillförlitlighet, enkelhet, trygghet och lyhördhet inför resenärernas behov.

Det mål som kollektivtrafikbranschen enats om är att **fördubbla resandet till 2020**.

Det är naturligtvis svårt att bedöma förutsättningar för en så snabb resandeutveckling under rådande lågkonjunktur. Samtidigt är det viktigt att ha ett tydligt och konkret mål för resandeutvecklingen. Skulle lågkonjunkturen bli långvarig kommer vi inte att ifrågasätta målet men vi måste vara beredda att diskutera tidpunkten för när det ska vara uppfyllt.

Det svenska fördubblingsinitiativet stöds av den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP som har satt samma mål i "PTx2 – Public Transport times two". På flera håll i världen, oberoende av varandra pågår fördubblingsarbete och Sverige skulle med sitt redan igångsatta arbete kunna tjäna som en pilot för hela Europa.

Att ha en hög kvalitet i form av pålitlighet, information, bemötande som motsvarar och helst överträffar resenärernas förväntningar är strategiskt viktigt. En hög kvalitet är något som måste känneteckna kollektivtrafiken även om det i sig inte leder till att befintliga resenärer använder kollektivtrafiken mer eller lockar bilister att börja åka kollektivt. Däremot, om inte kvaliteten är tillräckligt hög så ökar risken att resenärerna börjar använda bilen i större utsträckning istället.

Svensk Kollektivtrafik bedömer att det är möjligt med **en ökad effektivisering i branschen på i storleksordningen 20 procent**. Det här är ett rimligt effektmål med utgångspunkt från erfarenheterna i andra branscher. I vårt fall handlar det om att frigöra resurser som kan användas för att öka trafikutbudet och utveckla nya tjänster i kollektivtrafiken, en av grundförutsättningarna för att öka resandet. Det kan ske genom att alla arbetar effektivare tillsammans över alla gränser, genom en ökad affärsmässighet hos alla aktörer samt en ökad frihet för aktörerna att utveckla nya tjänster.

Svensk Kollektivtrafik vill vidare föra fram ett mål att **öka energieffektiviteten i kollektivtrafiken med 30 procent till 2020**. Det är ett nytt mål med en direkt koppling till effektivitetsmålet. Vidare arbetar vi för att vårt nuvarande mål om att **avveckla användningen av fossila bränslen för upphandlad trafik med 30 procent till 2012 och 90 procent till 2020 ska utvidgas till att gälla all kollektivtrafik**. Den statlige utredaren nämner inget om samhällets intresse av att avveckla fossila bränslen och det är svårt att utläsa i betänkandet vilka möjligheter den ansvariga myndigheten har att påverka användandet av förnybara bränslen. Utan gemensamma krav finns en uppenbar risk att utfasningen av fossila bränslen avstannar.

Det är ledarna och medarbetarna i branschen som driver utvecklingen framåt genom sitt engagemang och sin vilja att bidra. Därför måste ledare och medarbetare känna **mening, glädje och stolthet** över att arbeta tillsammans över gränserna inom kollektivtra-

fiken i riktning mot gemensamma mål och den gemensamma visionen. Därför är det strategiskt viktigt att arbetet upplevs som meningsfullt och stimulerande. De ska också känna stolthet över att vara en del av branschens fördubblingsarbete.

Ett annat viktigt mål är att kollektivtrafiken ska vara en **innovativ framtidsbransch med starkt varumärke**. För att kunna driva på utvecklingen mot målen och visionen behöver branschen ligga i framkant inom alla områden av betydelse för kollektivtrafikens utveckling. Det förutsätter att branschen präglas av innovationskraft och blir känd som en modern framtidsbransch i jämförelse med andra.

Ytterligare ett mål är att **kollektivtrafiken ska bli så bra att resenärernas betalningsvilja ökar**. Detta förutsätter att vi kan öka tillgänglighet och kvalitet så att resenärerna upplever verkliga förbättringar i förhållande till sina resebehov. En sund bransch måste också kännetecknas av att operatörerna ges förutsättningar att överleva långsiktigt av egen kraft. Det förutsätter i sin tur att deras verksamhet kan bedrivas med tillräcklig lönsamhet.

Det måste alltid vara ett mål att **öka kollektivtrafikens självfinansieringsgrad** och göra den mer självbärande. För att minska trycket på offentlig finansiering måste vi tänka i nya banor och hitta alternativa finansieringsmöjligheter. Men även om verksamheten bedrivs mer effektivt, resenärerna är beredda att betala mer och vi hittar nya finansieringsmöjligheter kommer det att krävas ökade ekonomiska insatser för att kunna nå fördubblingsmålen. Det är en utmaning vi alla står inför.

I betänkandet finns inga mål motsvarande de som redovisas ovan. Enligt utredaren ska istället utgångspunkten vara de nationella transportpolitiska målen som sedan ska operationaliseras av de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att detta är helt otillräckligt för den lokala och regionala nivån att utgå ifrån. De transportpolitiska målen är värdefulla som övergripande inriktningsmål men de behöver konkretiseras för att i nästa steg kunna brytas ner lokalt och regionalt.

Svensk Kollektivtrafik föreslår därför att regeringen i den kommande propositionen om en ny kollektivtrafiklag konkretiserar de transportpolitiska målen med utgångspunkt från de mål som redovisas ovan dvs. med en uppdelning på kundmål, effektivitetsmål, mål för utveckling och förnyelse samt ekonomimål. Det är viktigt att då understryka att det handlar om mål på nationell nivå. Inte minst är viktigt att regeringen anger ett tydligt mål för resandeutveckling och marknadsandel. Vårt förslag är att regeringen ställer sig bakom branschens fördubblingsmål.

En av branschens viktigaste uppgifter framöver är att mäta och följa upp de nationella målen enligt ovan och att kollektivtrafiken steg för steg utvecklas i riktning mot visionen.

De nationella målen måste brytas ner regionalt och lokalt och sedan följas upp på de nivåerna. Inte minst resandemålen måste brytas ner till att gälla områden, stråk etc. På sikt när vi har ett tillräckligt underlag kommer detta att kunna gälla även mål för marknadsandel.

## 5. Aktiviteter/handlingsprogram för att nå målen

Vad behöver då göras för att nå målen i föregående avsnitt och steg för steg ta oss närmare visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle?

Det är viktigt att regeringen har kunskap om branschens planer eftersom det har stor betydelse för bedömningen av hur långtgående och detaljrik en ny kollektivtrafiklagstiftning behöver vara. I det följande sammanfattas det arbete som pågår i branschen och som nu drivs framåt med full kraft. Vi fokuserar på de strategiskt viktiga utvecklingsom-

råderna men vill samtidigt understryka att det pågår ett intensivt utvecklingsarbete på alla håll i landet i det vardagliga, något som statens utredare inte tycks vara fullt medveten om.

### 5.1 Ökad kundorientering

Branschen arbetar kontinuerligt med att öka och anpassa utbudet av tjänster så att det bättre än idag motsvarar olika resenärgruppers behov. Vi fokuserar på de faktorer som driver mot de mål som vi har satt upp för resandeutveckling och marknadsandel.

Kollektivtrafiken måste för det första bli ännu mer användbar och relevant i förhållande till människors behov än den är idag. Det ska ske genom att vi ökar utbudet med hjälp av tätare trafik där efterfrågan är stor. Det handlar också om att öka turtätheten genom att anpassa trafikutbudet bättre till behoven med hjälp av ändrade linjedragningar och tidtabeller.

För det andra kommer branschen att lyfta fram och vidareutveckla kollektivtrafikens produktfördelar. Framför allt gäller det fördelar som skapar drivkrafter för människor att åka kollektivt, d v s de mervärden som uppstår när man åker kollektivt och som inte kan uppstå när man tar den egna bilen. Exempel på detta är att slippa köra och parkera, att det är säkert och mindre stressande och att man kan vila eller arbeta under resan. En viktig uppgift är en ökad produktdifferentiering utifrån olika resenärgruppers behov samt att erbjuda kunderna olika typer av serviceutbud.

För det tredje kommer vi att arbeta offensivt med att öka människors kunskap om kollektivtrafiken och om hur man reser kollektivt. Det är centralt för att kunna öka resandevolymen. Vi vet att ett av de vanligaste hindren för att öka resandet är otillräcklig kunskap om kollektivtrafiken och de resmöjligheter den erbjuder.

### 5.2 Ökad effektivitet med hjälp av gränslös samverkan

För att nå effektiviseringsmålet på 20 procent förutsätts att branschen fortsätter utveckla sammanhållna och effektiva system som har sin utgångspunkt i resenärens totala behov. Det handlar om att effektivisera logistiken i kollektivtrafiken som helhet. Det gäller i gränsytan mellan de olika kollektiva färdmedlen och mellan kollektivtrafiken och privatbilen.

För att lyckas kommer branschen att utveckla metoder för att åstadkomma en effektiv gränslös samverkan mellan alla berörda aktörer. Samspelet måste fungera smidigt utan onödig byråkrati och krångel. Detta förutsätter i sin tur att beslutsfattare, ledare och medarbetare arbetar tillsammans på nya sätt över alla gränser. Många arbetar redan med hjälp av processororientering, LEAN och andra liknande verktyg. Det nya är att alla i branschen måste göra det tillsammans.

### 5.3 Områden med stor utvecklingspotential

Ett område med stor potential för effektiviseringar och resandeökningar är **trafiken i de större städerna**. Detta ställer stora krav på samverkan med kommuner och berörda operatörer för att anpassa trafikutbud och service bättre till resenärernas behov. Samtidigt måste kommunerna mycket mera medvetet än idag planera för kollektivt resande vid utbyggnaden av nya bostadsområden, arbetsplatsområden och service/verksamhetsområden.

Det är viktigt att det **regionala trafiksystemet** erbjuder bra förbindelser med den interregionala långväga trafiken för att tillgodose kundbehoven ur ett helhetsperspektiv. En aktuell och avgörande fråga för den regionala trafiken är hur denna kommer att påverkas av ett fritt marknadstillträde för interregional tågtrafik. Det handlar inte minst om att konkurrensen om tåglägen kommer att öka vilket i sin tur kommer att kräva en större öppenhet mellan berörda parter för att hitta bra samverkanslösningar. Ett annat område med stark utvecklings- och samverkanspotential är bussgodset.

Svensk Kollektivtrafik vill vidare framhålla den stora potential som ligger i att utveckla **den anropsstyrda trafiken (särskild kollektivtrafik)** och samordna denna med övrig kollektivtrafik. Härigenom tillgodoses betydligt bredare behov än idag och kollektivtrafikens konkurrenskraft kan därigenom öka. Potentialen finns både i stadstrafiken, i kopplingen till den regionala och interregionala trafiken och i glesare befolkade områden. Men det krävs att den anropsstyrda trafiken på ett mycket tydligare sätt än idag blir en naturlig och självklar del av den samlade kollektivtrafiken. I takt med att alla aktörer bedriver sin verksamhet mer affärsmässigt kommer det enligt Svensk Kollektivtrafik att bli naturligt att den anropsstyrda trafiken ökar sin marknadsandel av den totala kollektivtrafiken.

**Bytespunkter** är viktiga både vad gäller "hela-resan perspektivet" och möjligheten att öka det kollektiva resandet. I dagsläget är dessa inte tillräckligt väl utvecklade vare sig vad gäller miljöer eller service, för att på ett optimalt sätt bidra till ökat resande. Det finns därför en stor potential att utveckla samarbetet och konkreta transportslagsövergripande lösningar som driver resandet och inte bara ökar kundnyttan för de som redan reser kollektivt. För att klara detta krävs ett större engagemang hos alla involverade aktörer, beställare, operatörer, kommuner, mark- och stationsägare och andra intressenter.

Här pågår redan ett intensivt utvecklingsarbete inom ramen för branschens satsning på att fördubbla kollektivtrafiken i landet. Jernhusen AB håller på att utarbeta ett förslag till finansiering av stationsutveckling som syftar till att öka det kollektiva resande totalt sett. Den nya finansieringsmodellen förutsätter samfinansiering med hjälp av fler aktörer än idag. En hörnsten i förslaget är att det ska finnas särskilda utvecklingsmedel för att göra stationerna mer attraktiva och locka till sig fler resenärer. Förslagets närmare innebörd framgår av Jernhusens yttrande över förslaget till ny kollektivtrafiklag och vi tar därför inte upp det närmare här.

#### **5.4 Information, bokning och betalning**

Resenärerna måste självklart kunna uppleva att det är enkelt att resa. Detta kräver samverkande system för information, bokning och betalning.

Det finns redan idag inom ramen för Samtrafikens uppdrag en nationell reseplanerare med alla trafikslag representerade samt ett samarbete kring bokningssystem som gör att allt utbud inom kollektivtrafiken är tillgängligt för resenären i många olika kanaler. Syftet är att även på en konkurrensutsatt marknad vidareutveckla en för alla parter tillgänglig reseplanerarfunktion och målet är att resenären ska uppleva att det är enkelt att boka och köpa sin resa oavsett vem som är försäljaren och vilka trafikslag det handlar om. Samtrafiken som ägs gemensamt av branschen dvs. samtliga läns- och lokaltrafikföretag samt ett flertal operatörer, driver arbetet med att knyta ihop Sveriges kollektivtrafik så att resenärerna kan erbjudas resor som på ett enkelt och smidigt sätt kombinerar olika trafikföretag och färdmedel.

När det gäller betalsystem är målet samverkande betalsystem för lokala och regionala kollektivtrafikresor för att kunna köpa dels enkelresor runt om i landet, dels gemensamma produkter mellan två eller flera aktörer. Även i detta fall är det branschens ansvar att utveckla en samordnad standard för lokala och regionala resor. Det är ett arbete som bedrivs inom Resekortet i Sverige AB. Nuvarande standard är utvecklad för kontaktlösa smarta kort. Resekortet i Sverige AB bedriver ett samarbete tillsammans med finansbranschen samt även med mobiloperatörer och mobiltillverkare för att vidareutveckla den tekniska plattformen mot ökad flexibilitet.

#### **5.5 Gemensamma krav, standarder och definitioner**

Kollektivtrafiken ska kunna möta samhällets krav på hållbarhet i olika avseenden och svara upp mot sådana samhällsmål som också är kollektivtrafikens produktfördelar, dvs. att vara miljöanpassad, säker, trygg, jämställd och tillgänglig för personer med funktionshinder. Ett arbete har satts igång för att ta fram ett branschgemensamt miljöprogram och tar sin utgångspunkt i det miljöprogram som Svensk Kollektivtrafik arbetat med under många år när det gäller upphandlad trafik. På samma sätt pågår arbete med

att ena branschen när det gäller vilka krav som ska ställas i fråga om t.ex. trygghet och säkerhet.

Högt ställda samhällsmål av den typ som nämnts och som kan möjliggöras genom att ta fram gemensamma program ökar de direkta kostnaderna för trafiken även om åtgärderna i sig är samhällsekonomiskt motiverade. Detta måste beaktas i avtalen med operatörerna.

Svensk Kollektivtrafik är starkt pådrivande för att få fram gemensamma standarder och definitioner för att öka effektiviteten i branschen. Det är ett arbete som i hög grad bedrivs tillsammans med Bussbranschens Riksförbund eftersom besparingspotentialen är särskilt stor om man kan införa standardiserade krav på bussar vid upphandlingar. Det handlar om att utfärda rekommendationer kring teknisk och designmässig standardisering av bussar samt tekniska krav på utrustning, komfort, tillgänglighet m.m. Andra viktiga uppgifter finns inom exv. IT-området. Standardisering av fordon och applikationer i fordon är också av intresse för säkerheten. En gemensam terminologi är också intressant så att alla talar samma språk vilket inte alltid är fallet idag.

### **5.6 Ökad insikt och kunskap**

Svensk Kollektivtrafik är starkt pådrivande för att skapa innovationskraft hos alla ledare och medarbetare med hjälp av branschens eget "Kunskapslyft" som är en av hörnstenarna i branschens kommande utvecklingsarbete eftersom fördubblingsarbetet ytterst är ett attitydförändringsprojekt. Det handlar om kraftfulla och löpande utbildningsinsatser under de kommande åren för att öka kunskapen om vad som krävs för att transformera branschen till en renodlad servicekultur. Kunskapslyftet ska alltså öka insikten, engagemanget och viljan att snabbt ta kollektivtrafiken till "nästa utvecklingsnivå". Målet är att få fler än 60 000 människor att dra åt samma håll.

Vi arbetar också med full kraft för att lyfta fram piloter som ska inspirera andra att följa efter; en strategisk framgångsfaktor i allt utvecklingsarbete.

Det är vidare viktigt att det förändringsarbete som bedrivs i branschen har en förankring i svensk och internationell forskning. Vi har därför som en viktig uppgift att stimulera till FoU-insatser som stöttar branschens omdaning till en ny servicekultur. Ambitionen är att en ökad andel av de samlade FoU-insatserna inom transportsektorn ska stötta utvecklingen mot en fördubblad kollektivtrafik. Vi måste också samordna FoU-insatserna bättre och öka branschens användning av de forskningsresultaten.

### **5.7 Kollektivtrafikens finansiering**

Trots ökade intäkter i takt med att trafiken ökar, ökad betalningsvilja från resenärerna, ökad effektivitet och ökad andel kommersiell trafik, kommer det som redan nämnts att behövas ytterligare insatser för att finansiera en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel. Förutsättningen för att detta ska lyckas är att skapa förståelse hos kommuner, landsting och regioner att det kommer att bli nödvändigt med ökade resurser. Det kommer också att kräva ökade statliga insatser vad gäller investeringar, underhåll m.m.

Ett av de viktigaste verktygen är därför att belysa kollektivtrafikens samhällsnytta. Inte minst behöver samhällsnyttan av en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel konkretiseras. Redan dagens kollektivtrafik innebär samhällsvinster i form av minskade trafikolyckor, förbättrad luftmiljö, minskat behov av parkering, minskat slitage och bättre hälsa motsvarande 22 miljarder kronor (2007).

En annan viktig åtgärd är att föra diskussionen framåt om behovet av kompletterande finansieringsformer för att klara av den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken. Här har regeringen ett stort ansvar. När det gäller infrastrukturen testas redan samfinansieringslösningar mellan det offentliga och näringslivet. I områden där kollektivtrafiken är mycket väl utbyggd stiger fastighetsvärdena mer än i övriga områden. Det gäller framförallt i storstadsområdena. Därför anser Svensk Kollektivtrafik att regeringen bör över-

väga om inte fastighetsägare till kommersiella lokaler i sådana områden borde vara med och finansiera den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken. Här finns internationella erfarenheter att dra lärdom av.

## **5.8 Bygga varumärket Kollektivtrafik**

Allt det som branschen gör och som vi redogjort för ovan ska totalt sett bidra till att vi steg för steg bygger varumärket Kollektivtrafik. Det måste ske på alla nivåer och med hjälp av alla involverade aktörer. På lokal och regional nivå har beställaren en viktig uppgift att marknadsföra kollektivtrafiken som varumärke med hjälp av olika kampanjer och andra initiativ. Det är insatser som stödjer operatörerna i deras lokala marknadsföring av de egna insatserna på t.ex. en viss linje, inom ett visst område eller egna produkter.

De lokala och regionala insatserna ska harmoniera med de marknadsföringsinsatser som måste göras på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå målet om att kollektivtrafiken ska vara ett starkt varumärke.

Även regeringen och de statliga myndigheterna har stora möjligheter att bidra till varumärkesbyggandet genom att i olika sammanhang föra fram kollektivtrafikens fördelar och bidra till dess utveckling genom ökad satsning på infrastruktur för kollektivtrafiken etc.

## **6. Organisation**

### **6.1 Våra slutsatser är resultatet av en process**

Förslagen i betänkandet om en ny kollektivtrafiklag är fokuserade på de organisatoriska frågorna. Som framgått har Svensk Kollektivtrafik valt en annan väg. Vi har också utgått från de transportpolitiska målen men vi har utifrån dem tagit fram en vision om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle och angett vilka grundläggande värderingar som måste delas för att lyckas ta medvetna steg tillsammans i riktning mot visionen.

Med utgångspunkt i branschens roll och vad som är viktigast att fokusera på har vi lagt fast det övergripande målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och konkreta mål som "driver" mot detta mål och mot visionen. Vi har dessutom beskrivit hur branschen kommer att agera för att nå målen.

Det här är en beskrivning av den arbetsprocess som varit vägledande i fördubblingsarbetet sedan det startade i början på 2008 och som handlar om att diskutera rätt saker i rätt ordning och att inte ha en övertro på att organisatoriska förändringar är lösningen på alla problem.

Det innebär att de slutsatser vi själva dragit i frågan om hur kollektivtrafiken i Sverige bör organiseras framöver är en direkt följd av de slutsatser steg för steg som vi redovisat ovan. Vi måste ha en organisation, dvs rollfördelning mellan olika aktörer där alla var och en och tillsammans gör det som måste göras för att nå de mål vi satt upp. Det förutsätter att vi arbetar på nya sätt tillsammans över alla gränser. Först då kan vi ta gemensamma och målmedvetna steg i riktning mot ökat resande och ökad marknadsandel.

### **6.2 Ansvarsfördelning**

#### **6.2.1 Den regionala beställarrollen**

Vår grunduppfattning är att organisationen för kollektivtrafiken ska följa och samordnas med organisationen för övriga samhället. Utredarens utgångspunkt är att kollektivtrafikens organisation ska passa in i en struktur med regionkommuner. Svensk Kollektivtrafik tar inte ställning i frågan om Sverige bör indelas i regionkommuner såsom sker inom ramen för de pågående försöksverksamheterna i Skåne och Västra Götaland men vi delar uppfattningen att det är en uppenbar fördel att ansvaret för frågor som anknyter till re-

gional utveckling samlas i samma organ. Det gäller exempelvis frågor som tillväxt, infrastruktur och kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik ser det som mycket angeläget att kommunerna även fortsättningsvis har ett stort inflytande när det gäller kollektivtrafikens utveckling. Detta mot bakgrund av att den huvudsakliga trafiken är lokal och sambandet mellan kollektivtrafik och andra samhällsutvecklande frågor som avgörs på kommunal nivå såsom fysisk planering m.m. Samtidigt vill vi understryka nödvändigheten av att kollektivtrafiken samordnas och planeras utifrån en regional nivå. Härvid kan vi se fördelar i den organisationsmodell som Region Skåne valt som ensam ägare till Skånetrafiken. Vi ser också stora fördelar i att de regionala samverkansorgan som bildats på olika håll tar ett samlat ansvar för kollektivtrafiken på uppdrag av ägarna, kommuner och landsting.

I avvaktan på resultatet av den pågående diskussionen i regionfrågan bör dagens organisationsmodell ändå utvecklas på olika sätt. I de fall man väljer att gå vidare mot folkvalda regionparlament är det enligt Svensk Kollektivtrafik naturligt att den nämnd under ett regionfullmäktige med ansvar för kollektivtrafiken också har ansvar för det samlade kollektivtrafiksystemet med tillhörande infrastruktur. Denna nämnd måste ha mandat och förmåga att kunna göra avvägningar och prioriteringar för kollektivtrafikens bästa utifrån ett regionalt helhetsperspektiv.

Den regionala beställarorganisationen ansvarar för det konkreta arbetet med upphandling av trafikavtal/tilldelning av koncessioner samt utveckling och förvaltning av desamma. Den ansvarar vidare för strategisk planering och uppföljning. Kompetensen hos beställaren är hög och relevant med starkt fokus på affärerna utifrån ett processorienterat arbetssätt.

De här tankarna överensstämmer i sina grunddrag med förslaget i betänkandet att det på några års sikt i varje län ska finnas en kollektivtrafikansvarig myndighet. En sådan organisationsmodell skapar enligt Svensk Kollektivtrafik bra möjligheter att utveckla en ännu mer strategisk politisk beställarroll än idag och en större närhet mellan politiken på högsta nivå och tjänstemannaorganisationen. Detta förutsätter ett fokus på strategiska uppgifter utan detaljstyrning.

Enligt betänkandet är landstinget och kommunerna gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Det är logiskt.

Om landstinget och kommunerna i länet däremot inte kan komma överens om detta ska enligt förslaget landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig detta förslag och anser inte att landstingen ensamma är lämpliga att ansvara för kollektivtrafiken. I de fall kommuner och landsting inte är överens i organisationsfrågan är det Svensk Kollektivtrafiks uppfattning att nuvarande ansvarsuppdelning mellan kommuner och landsting ska behållas i avvaktan på bildande av samverkansorgan eller regionkommuner. Undantagen är Stockholms läns landsting och Gotlands kommun.

En utveckling mot ett ökat politiskt inflytande på en mer strategisk beställarnivå i enlighet med Svensk Kollektivtrafiks förslag ovan kan komma att få konsekvenser för de trafikhuvudmän som idag bedriver verksamhet i aktiebolagsform vilket är den vanligaste förekommande organisationsmodellen idag. Om dessa aktiebolag ska bestå och handha uppgifter som inte ligger på den politiska strategiska beställarnivån eller om de ska avvecklas är en särskild fråga som måste övervägas och beslutas på regional nivå. Detta inte minst med tanke på de ofta stora investeringar som dessa bolag gjort i infrastruktur och fordon liksom de omfattande åtaganden som dessa bolag har mot tredje man såsom banker och andra avtalsparter.

### **6.2.2 Ansvar för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts**

Svensk Kollektivtrafik anser att färdtjänst, sjukresor och skolskjutsverksamhet måste samordnas med den allmänna kollektivtrafiken på ett effektivt sätt. Samordning skapar värde för resenärerna och kan bidra till att utnyttja potentialen i det anropsstyrda resandet. Dessutom kan det offentliga göra ekonomiska samordningsvinster vilka kan komma resenärerna tillgodo t.ex. genom ett utvecklat utbud.

När det gäller ansvaret för **färdtjänsten** bör detta ligga på den regionala kollektivtrafikansvariga myndigheten för att samordningsmöjligheterna ska kunna tillvaratas på bästa sätt. Det innebär att bedömningen vid tillståndsgivning utgår från ett regionalt, gemensamt regelverk. I denna del överensstämmer vårt förslag med utredarens förslag.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har enligt utredaren även ansvar för att pröva om personer med ett stort och varaktigt funktionshinder ska beviljas **riksfärdtjänst**. Svensk Kollektivtrafik har ingen invändning mot det förslaget förutsatt att tillräcklig lika-behandling säkras mellan regionerna.

Även ansvaret för **sjukresor** bör enligt Svensk Kollektivtrafik ligga på den regionala beställarnivån.

Ansvaret för **skolskjutsverksamheten** kan däremot läggas antingen på regional eller på kommunal nivå, beroende på de lokala och regionala förutsättningarna. Incitamenten för effektivisering av skolskjutsar är beroende av regelverken för skolskjuts, skolornas schemaläggning samt möjligheter att låta skolskjuts utgöra grundvolymen i utbyggd landsbygdstrafik som i sin tur matar till och från de större trafikstråken. Frågan om vilken ansvarsfördelning som väljs bör därför vara en fråga för regionen och kommunen att lösa i samverkan. Här skiljer sig Svensk Kollektivtrafik från statens utredare som föreslår att ansvaret för skolskjuts förs över fullt ut till den regionala nivån. Enligt Svensk Kollektivtrafik kan detta bli aktuellt först på sikt utifrån de närmaste årens samverkans erfarenheter.

### 6.2.3 Stadstrafik

Svensk Kollektivtrafik vill understryka nödvändigheten av att kommunerna även fortsättningsvis har ett stort inflytande över kollektivtrafiken som ju till sin natur i hög utsträckning är lokal. Detta är en grundförutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas på det sätt vi redogjort för i det föregående och gäller avsett om kommunerna kommer att vara delägare eller inte i kollektivtrafiken i en framtida organisationsmodell.

Ansvaret för trafiken i de större städerna ligger i de allra flesta fall på dagens länstrafikhuvudmän. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att det bör vara en fråga för den regionala beställarnivån att avgöra om ansvaret för stadstrafiken ska ligga kommunalt eller regionalt. För att säkerställa kommunernas inflytande i de fall ansvaret ligger regionalt krävs att beställaren har särskilda avtal med kommunerna för att säkerställa en effektiv koppling mellan stadstrafiken, den regionala kollektivtrafiken och den särskilda kollektivtrafiken. Sådana avtal bör också innehålla det som har att göra med kommunen som väghållare och bör bl.a. behandla frågor om lokala trafikföreskrifter, kapacitet på gator, hållplatsutbyggnader, planering för bytespunkter mm.

### 6.2.4 Kollektivtrafik i egen regi

I betänkandet föreslås att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna förbjuds att ordna kollektivtrafik i egen regi m.m. Utredaren går härvidlag längre än EG-rätten. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att frågan om en verksamhet ska bedrivas i egen regi eller inte måste kunna beslutas av den regionala myndigheten.

### 6.2.5 Kollektivtrafik som norm

För att säkerställa utvecklingen mot en hållbar och attraktiv stadsutveckling där kollektivtrafiken utgör en naturlig del föreslår Svensk Kollektivtrafik att regeringen föreslår riksdagen att kollektivtrafiken genom en ändring av Plan- och bygglagen (PBL) ska bli norm i kommunernas fysiska planering och regelmässigt integreras i deras översikts- och

detaljplaner. Svensk Kollektivtrafik anser att detta är tillräckligt för att säkerställa kommunernas engagemang och motsätter sig förslaget i betänkandet att de olika kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska ta fram principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas av kommunerna vid den fysiska planeringen.

### **6.3 Regionala Planer för Hållbart Resande**

Helt oavsett den fortsatta diskussionen i regionfrågan är det enligt Svensk Kollektivtrafik angeläget att så snart som möjligt införa en ny planeringsordning för kollektivtrafikens utveckling i landet. Det ska vara en planering med utgångspunkt från en geografisk avgränsning som så långt möjligt överensstämmer med naturliga arbetsmarknadsregioner. Vi har valt att kalla dessa planer för Regionala Planer för Hållbart Resande eftersom det är planer som måste utgå från de övergripande transportpolitiska målen, den branschgemensamma visionen och fördubblingsmålen och som ska beakta det totala behovet av personresor.

Planerna ska utgå från människors resebehov och hur dessa kan komma att utvecklas i framtiden. I de regionala planerna preciseras det sammanhållna trafiksystem som samhället avser erbjuda sina medborgare på kortare och längre sikt. I planerna måste den regionövergränsande arbetspendlingen fångas upp.

Planerna bör vara långsiktiga och vid behov uppdateras årligen med en bredare översyn förslagsvis var fjärde år. Planen identifierar den marknadsmässiga potentialen i olika delar av regionen. Av planen ska framgå vilken trafik som parterna preliminärt bedömer har förutsättningar att bedrivas på kommersiella villkor och vilken trafik som kräver samhällets stöd.

De regionala planerna ska genomföras i form av en integrerad trafik- och infrastrukturplanering. De måste innehålla en samlad bedömning av investeringsbehoven både på väg- och järnvägssidan. Men planerna bör även ta upp en annan typ av infrastruktur såsom gemensamma system för information och betalningar.

Planerna ska vidare utgå från samhällets avsikter i olika sammanhang beträffande regional utveckling och tillväxt, miljöförbättrande åtgärder, tillgänglighet för personer med funktionshinder, säkerhet och trygghetsaspekter och andra faktorer som ökar samhällsnyttan. I detta ligger också att beskriva hur biltrafikens utveckling i regionen i förhållande till kollektivtrafiken ser ut.

Sammantaget ställer detta krav på att samordna framtagandet av de nya planerna med övrig samhällsplanering på lokal och regional nivå. Planeringsprocessen måste genomföras tillsammans med kommunerna, operatörerna, trafikverken och andra intressenter såsom resenärsorganisationer, handikapporganisationer m.fl. I denna planeringsprocess sätts gemensamma mål upp för utvecklingen av kollektivtrafiksystemet på kortare och längre sikt, mål som tar sin utgångspunkt i de mål vi tidigare redogjort för.

Det förslag som återfinns i utredarens betänkande innebär att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i varje län årligen ska upprätta en trafikförklaring som uttrycker samhällets behov av kollektivtrafik. Utredaren föreslår vidare att den lokala myndigheten årligen ska ta fram en trafikplan i vilken fastställs behovet av kompletterande trafik, dvs. trafik som inte trafikföretagen kommersiellt klarar av att tillhandahålla och som myndigheten därför upphandlar i särskild ordning.

Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att utredaren har ett alldeles för kortsiktigt planeringsperspektiv för att det ska vara möjligt att ha som utgångspunkt för en långsiktig satsning på kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafiks förslag om Regionala Planer för Hållbart Resande bidrar däremot till ett långsiktigt förhållningssätt som en naturlig strategisk utgångspunkt. Det mer kortsiktiga förhållningssättet och en mer detaljerad bild över ett specifikt område framkommer naturligt i den process som beställaren ska följa då en upphandling av trafiken i ett område ska ske.

Svensk Kollektivtrafik föreslår att den nya planeringsordningen kommer till stånd redan nu genom att alla involverade aktörer arbetar tillsammans inom ramen för geografiska områden bestående av flera län som tillsammans speglar dagens och morgondagens resmönster. För att snabbt komma igång kommer Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Vägverket och Banverket och andra aktörer att genomföra en försöksverksamhet i någon del av landet med syfte att utarbeta en nyskapande modell för hur en Regional Plan för Hållbart resande skulle kunna utformas.

## **6.4 Regler för marknadstillträde**

### **6.4.1 Utveckling i ordnade former**

Det är Svensk Kollektivtrafiks absoluta uppfattning att kommersiell trafik inte kan ses isolerad från samhällsköpt trafik utan måste vara en del av ett samordnat utbud av kollektiva resmöjligheter som erbjuds resenärerna. Detta är en avgörande förutsättning för att det kollektiva resandet ska vara och upplevas som pålitligt, flexibelt, tydligt och enkelt att använda. Det gäller både ur ett kundperspektiv och utifrån kravet på systemeffektivitet och god hushållning med samhällets resurser.

I områden där trafiken kan bedrivas på rent kommersiella grunder måste beställaren därför enligt Svensk Kollektivtrafik köpa till den trafik som inte är kommersiellt lönsam men som är önskvärd av andra skäl utifrån ett helhetsperspektiv på resbehoven i området. Det innebär att operatörer som vill bedriva kommersiell trafik utan ersättning från beställarens sida måste ta på sig ett helhetsansvar för den samlade trafiken inom ett visst område.

Inom ramen för detta helhetsansvar bör operatören ges stor frihet att utveckla trafiken på ett marknadsmässigt sätt. Operatören bör exempelvis få ansvara för produktutveckling, trafikplanering, fordon, kundärendehantering samt lokal marknadsföring av den egna trafiken. Vidare bör operatören få sätta priset mot resenärerna för de tjänster man själv utvecklar och erbjuder kunderna vid sidan av beställarens beslutade produkter t.ex. periodkort.

Även i områden där det saknas förutsättningar att bedriva kommersiell trafik idag är det viktigt att avtalen utformas så att alla möjligheter till ökat och effektivt resande utnyttjas och att operatören ges stor frihet att utforma tjänsten.

Avtalen bör vara baserade på funktions- och systemansvar samt med incitament som driver resandet i kollektivtrafiken mot fördubblingsmålen och i enlighet med kraven på systemeffektivitet. Vidare måste avtalen ge operatörerna en större affärsmässig frihet än idag för att skapa den nödvändiga drivkraften. Detta innebär att operatörerna tar på sig en större risk samtidigt som det kan ge större avkastning på investerat kapital.

Avtalen bör så långt möjligt utformas som tjänstekoncessionsliknade avtal. Såväl rena tjänstekoncessioner kan vara lämpliga men också avtal med andra typer av starka incitament för ökat resande och hög kvalitet (resandeincitamentsavtal).<sup>2</sup> Det kan handla om koncessioner som inte har någon form av stödköpt trafik men som innefattar produkt-samarbete med beställaren men också koncessioner som har omfattande stödköpt trafik men också produktsamarbete.

I samband med att en koncession tilldelas sker detta genom en konkurrensupphandling av koncessionen. Denna upphandling följer inte lagen om offentlig upphandling, LUF men följer i huvudsak de principer som direktiven om offentlig upphandling anger beträffande konkurrensneutralitet, öppenhet, transparens mm. I samband med koncessionsupphandlingen sker också upphandling enligt LUF av den stödköpta kompletterande trafik som

<sup>2</sup> Definition av tjänstekoncession och resandeincitamentsavtal, se bilaga

önskas för området eller linjerna. Även samarbete med koncessionshavaren gällande av beställaren beslutade produkter, t.ex. periodkort ska handlas upp enligt LUF i anslutning till koncessionsupphandlingen. Koncessionsavtal bör gälla för en rimlig avtalsperiod, t.ex. 5-8 år. Därmed uppnås en långsiktighet med goda planeringsförutsättningar för både beställare och koncessionshavare.

#### **6.4.2 Fritt marknadstillträde i steg två**

Svensk Kollektivtrafik anser alltså att det går att komma långt i utvecklingen av kollektivtrafiken genom att utveckla avtalsformerna så att de styr tydligt mot uppsatta mål avseende kundorientering, effektivitet etc. Vi delar emellertid uppfattningen i betänkan- det att detta inte räcker för att åstadkomma tillräcklig drivkraft. Det är också önskvärt med en ökad konkurrens och vi håller med om att det inte räcker med konkurrens i sam- band med upphandlingar vilket är det normala idag. Det behövs också konkurrens vid andra tidpunkter.

Efter det att trafiken upphandlats i en regions olika delar i enlighet med Svensk Kollektiv- trafikets förslag bör man därför i steg två tillåta fritt tillträde till marknaden för andra ope- ratörer än koncessionsinnehavarna. Målet är att öka resandet ytterligare med hjälp av det fria marknadstillträdet. Resenären vinner på ett större utbud, koncessionsinnehava- ren vinner på att "trafik föder mer trafik", det konkurrerande företaget vinner på att få ta del av gemensamma produkter och beställaren vinner på en för resenärerna attraktivare trafik totalt sett.

En sådan ordning innebär ingen konflikt med den upphandlade koncessionsinnehavaren. De som deltagit i men inte vunnit koncessionsupphandlingen liksom andra aktörer kan mycket väl bedriva konkurrerande trafik. Svensk Kollektivtrafik föreslår att dessa aktörer ska kunna erbjudas möjlighet att medverka i produktsamarbete efter avtal med konces- sionsinnehavaren och beställaren.

De företag som väljer att konkurrera i steg två erhåller inte någon beställning av eller ersättning för stödköpt trafik. Däremot ska de ha tillträde till vissa basala funktioner som informationssystem med reseplanerarfunktion samt tillgång till bytespunkter av olika slag.

Eftersom den stödköpta trafiken och produktsamarbetet gällande av beställaren besluta- de produkter upphandlas i konkurrens utgör den föreslagna ordningen inte någon konflikt med EU:s direktiv eller kravet på konkurrensutsättning och upphandling. Samtliga aktö- rer som så önskat har ju haft möjlighet att delta i koncessionsupphandlingen där också den stödköpta trafiken och produktsamarbetet samtidigt upphandlats enligt LUF<sup>3</sup>.

Det kan vara lämpligt att redan nu, inom ramen för nuvarande lagstiftning pröva hur det fria marknadstillträdet i steg två fungerar i praktisk tillämpning. Därför avser Svensk Kol- lektivtrafik att ta initiativ till ett försök i någon del av landet där det finns ett intresse från berörd beställare och operatör att genom ökad konkurrens ge resenärerna en större valfrihet.

#### **6.4.3 Det får inte bli fort och fel**

Statens utredare föreslår att marknaden ska vara öppen för operatörerna att bedriva renodlad kommersiell trafik redan i steg ett. Det räcker i princip med ett enkelt anmä- lingsförfarande. Ett trafikföretag som vill upphöra med kommersiell trafik ska anmäla detta senast tre månader i förväg. Det offentliga ingriper endast på marknaden när det behövs tätare trafik eller trafik av bättre kvalitet än vad marknaden kan erbjuda. Avtal om kompletterande upphandlad trafik, s.k. allmän trafik som den lokala myndigheten upphandlar, ska som huvudregel utformas som tjänstekoncessioner. Prissamordning mel- lan olika trafikföretag är frivillig.

<sup>3</sup> Lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, LUF.

Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att statens utredare går för långt i sina förslag när det gäller marknadstillträdet. Det finns med utredarens förslag en uppenbar risk att det system som kollektivtrafiken i Sverige utgör och som byggts upp under lång tid i samverkan mellan beställare och operatörer slås sönder.

Med utredarens förslag tappar vi möjligheten att fokusera på långsiktighet och stabilitet för resenärerna. Det kommer inte att gå att upprätthålla samma utbud, service och tillgänglighet när kommersiella aktörer enbart ska bedriva trafik på företagsekonomiska grunder utan kopplingar till anslutningslinjer som inte är självbärande. För samhället innebär det mycket dyrare lösningar.

Vidare finns det anledning att befara en ryckighet i det framtida kommersiella utbudet. Med de korta in- och utträdestiderna som föreslås i utredningen kommer den lokala trafikmyndigheten inte att hinna "parera" de kommersiella trafikföretagens förändringar. Det kommer dessutom att bli omöjligt för operatörerna att delta i parallella upphandlingar samtidigt i hela landet så som utredaren föreslår.

Det förslag som utredaren har med krav på de kommersiella aktörerna att stanna för på- och avstigning på en fullt tillgänglig bytespunkt för alla resenärer är enligt Svensk Kollektivtrafik otillräckligt för att hålla samman systemet på ett sätt som krävs för resenärernas bästa och för att kunna bedriva trafiken effektivt. Det innebär att förslaget riskerar att leda till omfattande resursslöseri och dålig pålitlighet ur ett kundperspektiv.

Det finns en uppenbar risk för att operatörerna kommer att behöva höja priserna kraftigt i vissa delar av landet för att säkerställa tillräckliga vinster i verksamheten. Det innebär att individer i samhället med begränsad betalningsförmåga och som inte har något alternativ riskerar att drabbas hårt. För befolkningen på landsbygden är riskerna uppenbara och resenärerna kommer där att vara hänvisade till att samhället tar ansvaret för kollektivtrafiken fullt ut eller till den egna bilen.

Det förslag som Svensk Kollektivtrafik förespråkar och som redogjorts för är enligt vår uppfattning ett betydligt mer ansvarsfullt förslag än det som utredaren presenterat eftersom det tar sin utgångspunkt i ett ansvarstagande för helheten. Till detta kommer vår självklara utgångspunkt att fördubbla resandet och marknadsandelen.

Med utredarens förslag finns en uppenbar risk att kollektivtrafiken kommer minska kraftigt i omfattning när den kommersiella trafiken tillåts utvecklas separat utan ansvar för resenärernas totala behovssituation och kravet på effektivitet i det samlade trafiksystemet. Ytterst innebär det här en risk att vi i Sverige med den statlige utredningsmannens förslag överger kollektivtrafiken till förmån för privatbilismen.

Detta vore en för samhället högst olycklig och oacceptabel utveckling. Svensk Kollektivtrafik har som framgång tagit sats i visionen om att kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Det innebär att vi är övertygade om att de samhällsekonomiska vinsterna i form av förbättrad miljö, tillgänglighet, trygghet, säkerhet m.m. överstiger de direkta kostnaderna för att satsa på att öka det kollektiva resandet och kollektivtrafikens marknadsandel.

Det är viktigt att de miljövinster och andra samhällsvinster som uppkommer tack vare kollektivtrafiken bokförs på andra konton än de traditionella. Därför är det viktigt att samhällsnyttan av en ökad satsning på kollektivtrafiken tydliggörs med hjälp av forskningen och på andra sätt så att debatten om kollektivtrafikens framtid kan föras på ett balanserat sätt.

Som framgång av redovisningen tidigare har arbetet med att införa ett branschgemensamt miljöprogram redan kommit en bra bit på väg för att branschen ska kunna uppfylla de ambitiösa mål vi tidigare redogjort för. Svensk Kollektivtrafik vill på alla sätt uppmuntra olika initiativ för att minska kollektivtrafikens miljöpåverkan och anser att det här är frå-

gor som ligger på de organ som har att upphandla och beställa kollektivtrafik att besluta om.

Det innebär att vi motsätter oss att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna endast ska kunna ställa sådana krav på säkerhet, miljö och tillgänglighetsanpassning som återfinns i författning eller föreskrifter. I dagens upphandlingar definieras funktionella krav på fordon enligt de tre punkterna ovan. Dessa krav är högre än de minimikrav som ställs i bussdirektivet 2001/85/EG och är anpassade efter svenskt klimat och trafik. Ofta används som norm branschorganisationen Svensk Kollektivtrafiks publikationer Buss 2000 och Specialfordon 2006. Vi anser att Bussdirektivet inte är tillräckligt för att ge en god funktion. Det stipulerar endast minimikrav generella för hela Europa. Svenska normalkrav för buss saknas exempelvis; rullstolsplatsens utformning, dubbelglas i rutor för komfort, bälteskrav, låggolvsdefinition etc.

För den särskilda kollektivtrafiken som sker med taxi finns inga EU-direktiv som är tillämpningsbara avseende anpassning för tillgänglighet eller rullstolsplats. Så gott som samtliga fordon som används inom färdtjänst är taxiregistrerade. Det finns inga regler för särskild säkerhet i taxi i kollektivtrafik. Taxi regleras endast nationellt. Den unika svenska fordonsutformningen av specialfordon för ökad resenärssäkerhet kommer att försvinna om utredningens förslag kommer att genomföras.

Vidare innebär utredarens förslag att miljökrav endast får ställas på fordon en försämring jämfört med dagens modell där miljökrav ställs på *trafiken* och på *verksamheten*. Att ställa krav på fordonen är ett trubbigt verktyg för att säkerställa god luftkvalitet. Det är bättre att ställa sk funktionskrav på kollektivtrafikens samlade utsläpp i ett område i stället för krav på enskilda fordonsindivider.

Svensk Kollektivtrafiks rekommenderade upphandlingskrav möjliggör idag ett lågt medelvärde för kollektivtrafikens samlade utsläpp av emissioner till luft. Rekommendationerna ger operatörerna stor frihet att sätta samman sin vagnpark på lämpligt sätt. Om man enligt utredningsförslaget ska uppnå samma utsläppsnivåer finns risk för att operatören måste skaffa helt nya fordon, vilket blir mycket kostnadsdrivande. Alternativt får lägre miljöklasser tillåtas med högre medelutsläppsnivåer som följd.

### **6.5 Gemensamma system och nationell myndighet**

En beställare måste naturligtvis i dialog med operatörerna, kommunerna och andra intressenter ange vilka ramverk och förutsättningar i övrigt som gäller för den trafik som ska upphandlas. Svensk Kollektivtrafiks grundsyn är att beställaren generellt sett bör reglera så lite som möjligt särskilt i de områden där det finns eller kan växa fram förutsättningar för att bedriva kommersiell trafik.

Det här är frågor som måste avgöras lokalt och regionalt. Däremot är det viktigt att på nationell nivå bestämma sig för vilka funktioner som ska vara gemensamma för alla operatörer. Framförallt gäller det informations-, betal- och bokningssystem, system för störningsinformation, resevillkor, resegarantier, samt kraven på vilka hållplatser, bytespunkter och stationer som minst måste trafikeras.

I betänkandet föreslås en nationellt kollektivtrafikansvarig myndighet få i uppdrag att följa upp och utvärdera den nya kollektivtrafiklagen. Den nationella myndigheten föreslås vidare utveckla ett samordnat informationsansvar samt föreskriva normer och standarder för samordnade informations-, boknings- och betalsystem. Myndigheten ska vara systemansvarig för vissa delar av informationssystemet men drift och förvaltning kan läggas ut på extern part. Myndigheten äger systemet och talar om hur information ska lämnas.

Den nationella myndigheten ska också enligt förslaget följa upp hur de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna lyckas med att operationalisera de transportpolitiska målen för den lokala och regionala nivån. Vidare ska myndigheten följa upp effekter för re-

senärerna av den nya lagen t.ex. med avseende på samarbeten kring periodkort och prissamordning. Myndigheten ska också ansvara för stöd och rådgivning till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Det innebär att bygga upp och sprida kunskap, ge metodstöd och råd, samla och sprida goda exempel m.m. till de lokala myndigheterna.

Svensk Kollektivtrafik anser att utredaren går för långt när det gäller förslaget om en nationell myndighet. En stor del av uppföljnings- och utvärderingsarbetet kommer exempelvis att genomföras av branschen själv i nära samverkan mellan alla involverade aktörer. Stöd och rådgivning är också en naturlig branschuppgift. Ett stort arbete har också igångsatts i branschen för spridande av goda exempel som kan inspirera andra att bli mer kundorienterade, effektiva och affärsmässiga. I de här frågorna finns det således inte någon anledning att lägga ett särskilt ansvar på en nationell myndighet.

När det gäller frågan om informations-, boknings- och betalsystem har vi tidigare beskrivit det pågående arbetet i branschen. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att det i grunden är branschens ansvar att vidareutveckla dessa system. Hela frågan är emellertid så komplex och utvecklingen går så snabbt att det nu finns skäl att ta ett nationellt helhetsgrepp på dessa frågor där kundbehoven och inte tekniken är utgångspunkten. Ett huvudskäl till detta är den snabba utveckling som skett av motsvarande system inom andra branscher exempelvis bank- och finanssektorn och flyget.

Svensk Kollektivtrafik föreslår att regeringen ger en särskild statlig utredare i uppdrag att snabbtreda hela frågan om hur den här typen av system bör utformas för att långsiktigt tillgodose resenärernas behov av enkelhet, tydlighet och smidighet. Utredaren måste ha erfarenhet från någon bransch där man utvecklat motsvarande system. Det innebär att det uppdrag som Rikstrafiken haft av regeringen under lång tid att samordna andra aktörer så att biljettsystem för debitering och visering och informationssystem ska vara driftskompatibla, inte bör ligga kvar på Rikstrafiken.

Rikstrafiken föreslås i betänkandet bli kollektivtrafikansvarig nationell myndighet. Vägverkets och Banverkets resurser för kollektivtrafikfrågor föreslås överföras till Rikstrafiken som därmed skulle ta över dessa verks sektorsansvar för kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig detta förslag. Istället föreslår Svensk Kollektivtrafik att sektorsansvaret för kollektivtrafiken läggs på det nya trafikverk som en annan statlig utredare föreslagit ska bildas genom en sammanslagning av Vägverket, Banverket, SIKA och delar av Rikstrafikens uppgifter. Som tidigare framgått har Svensk Kollektivtrafik initierat ett närmare samarbete med Vägverket och Banverket för att tillsammans med dem utveckla en samordnad trafik- och infrastrukturplanering i landet i enlighet med vårt förslag om Regionala Planer för Hållbart Resande.

## **6.6 Ansvar för marknadsföring**

Genom att marknaden öppnas för fler aktörer än idag aktualiseras frågan om vilken inriktning och ansvarsfördelning som bör gälla för marknadsföring och varumärkesbyggnad. Svensk Kollektivtrafik föreslår att de operatörer som bedriver upphandlad trafik utan ersättning från samhället ska ingå i beställarens grafiska profil och varumärke. Inom denna profil ska dock finnas betydande möjligheter för operatören att visa och förmedla sin företagstillhörighet för att skapa konkurrenskraft i förhållande till andra operatörer vad gäller tjänstens innehåll och företagets attraktionskraft som arbetsgivare.

För att ge resenärerna trygghet och stabilitet och för att skapa förutsättningar för dialog mellan dem och beställaren måste den samlade kollektivtrafiken i området marknadsföras under beställarens varumärke. Detta förutsätter dock att det finns ett tydligt och väl utarbetat varumärke. I annat fall kan lösningen se annorlunda ut.

Marknadskommunikationen sker alltså inom ramen för beställarens varumärke, men kampanjer och erbjudanden bör tas fram gemensamt av beställare och operatör. Fokus för beställaren är att skapa attraktionskraft för kollektivtrafiken i stort medan operatö-

rens insatser är inriktade på lokal försäljning med linjeanpassad information och olika erbjudanden som grund.

Denna rollfördelning innebär sammantaget ett tydligt erbjudande till resenären, en tydlig avsändare för trafiksystemet som helhet och marknadsnära kommunikation för att stimulera fler att välja kollektivtrafiken framför privatbilen.

De operatörer som väljer att konkurrera med den upphandlade trafiken enligt Svensk Kollektivtrafiks förslag ovan har sina egna kommunikationsvägar och varumärke samt genomför och utformar sin marknadskommunikation utifrån respektive företags bedömning av marknadens behov.

Det här innebär sammantaget att alla aktörer på alla nivåer bidrar var och en på sitt sätt till att bygga kollektivtrafiken som ett starkt och tydligt varumärke. Svensk Kollektivtrafiks syn på ansvarsfördelning när det gäller marknadsföring av kollektivtrafiken skiljer sig därmed från förslagen i betänkandet. Utredaren föreslår att det enbart är operatörerna som var och en och i konkurrens med varandra svarar för marknadskommunikationen gentemot resenärerna medan beställaren inte har någon roll i sammanhanget. Det innebär att utredaren vill att resenärerna enbart ska möta de olika kollektivtrafikföretagens varumärken. Svensk Kollektivtrafik menar att detta kommer att leda till otydlighet i kundrelationen och brist på kontinuitet när nya kommersiella aktörer tillkommer och andra upphör med sin trafik.

## **7. Förslag till ny kollektivtrafiklag**

Det är nödvändigt med en moderniserad kollektivtrafiklagstiftning som skapar förutsättningar för att genomföra handlingsprogrammet ovan och nå de uppsatta målen. Innebörden av Svensk Kollektivtrafiks förslag är att den monopolliknande situation som dagens trafikhuvudmän har upphört genom att den s.k. invändningsrätten försvinner och genom att vi öppnar för konkurrens på det sätt vi redogjort för. Det innebär att vårt förslag säkerställer en utveckling i ordnade former steg för steg mot ökad mångfald, konkurrens och valfrihet jämfört med de för resenärerna och samhället betydligt mer riskfyllda förslag som återfinns i betänkandet. Vårt förslag är mer ansvarsfullt, både ur ett resenärsperspektiv och ur ett samhällsperspektiv.

Svensk Kollektivtrafik har låtit Linklaters Advokatbyrå AB översätta förslagen i föregående avsnitt i konkret lagtext. Det är av naturliga skäl ett långt ifrån heltäckande lagförslag, vilket heller inte varit avsikten men det ger en bra bild av Svensk Kollektivtrafiks ståndpunkt i strategiskt viktiga frågor. För tydlighetens skull bör understrykas att taxi och andra anropsstyrda lösningar ingår i begreppet kollektivtrafik i vårt lagförslag. Det gäller alltså både taxi i linjetrafik och annan taxitrafik.

Vårt lagförslag jämförs med motsvarande lagparagrafer i betänkandet så att det framgår tydligt i vilka avseenden våra uppfattningar överensstämmer och i vilka avseenden de skiljer sig åt. I våra "författningskommentarer" tar vi upp skillnader mellan vårt förslag och förslagen i betänkandet i den mån de inte behandlas i löpande text.

Vårt förslag till ny kollektivtrafiklag kan träda i kraft tidigare än förslaget i betänkandet eftersom det inte medför de risker som utredarens förslag gör. Fördelen med detta är också att branschen snabbare får klart för sig vilka förutsättningar som gäller för den fortsatta utvecklingen jämfört med om en ny lagstiftning ska gälla först fr.o.m. den 1 januari 2012 i enlighet med utredarens förslag.

### **7.1 Författningsförslag**

#### **7.1.1 Förslag till kollektivtrafiklag**

<b>Svensk Kollektivtrafik</b>	<b>SOU 2009:39</b>
<b>Ansvarig organisation</b>	
<p><b>1 §</b> En kollektivtrafikansvarig myndighet ansvarar för att tillförsäkra kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommun-innevägarna.</p> <p>Landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken. I Stockholms län är landstinget ansvarigt för kollektivtrafiken och i Gotlands län är kommunen ansvarig för kollektivtrafiken.</p> <p>Om landstinget och kommunerna i länet är överens kan de låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Detta samverkansorgan ska även inneha de uppgifter som framgår av nämnda lag.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvar innefattar att pröva ansökningar om och anordna färdtjänst och sjukresor.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten kan komma överens med kommunerna om att anordna skolskjuts för deras räkning.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har även ansvar för att pröva om personer med ett stort och varaktigt funktionshinder ska beviljas riksfärdtjänst.</p>	<p><b>2 kap</b></p> <p><b>1 §</b> En kollektivtrafikansvarig myndighet ansvarar för att tillförsäkra kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommun-innevägarna.</p> <p>Landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Detta samverkansorgan ska även inneha de uppgifter som framgår av nämnda lag.</p> <p>Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvar innefattar att pröva ansökningar om och anordna färdtjänst och sjukresor.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har även ansvar för att anordna skolskjuts och för att pröva om personer med ett stort och varaktigt funktionshinder ska beviljas riksfärdtjänst.</p>
<p><b>Kommentar:</b> Skillnaden mellan förslagen är att den nuvarande delade ansvarsfördelningen mellan kommuner och landsting bibehålls i Svensk Kollektivtrafiks förslag så länge man driver verksamheten vidare i aktiebolagsform eller lägger över ansvaret i ett regionalt samverkansorgan, medan den statlige utredaren föreslår att ansvaret läggs på landstinget om man inte lägger ansvaret på ett regionalt samverkansorgan. I de fall regionkommuner bildas föreligger ingen skillnad mellan förslagen.</p> <p>När det gäller färdtjänst och sjukresor överensstämmer förslagen. Svensk Kollektivtrafiks förslag när det gäller skolskjuts innebär däremot ett regionalt och lokalt självbestämmande.</p>	
<b>Regionala planer</b>	
<p><b>2 §</b> Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska identifiera det sammanhållna och transportslagsövergripande kollektivtrafik-</p>	<p><b>4 kap</b></p> <p><b>6 §</b> Den kollektivtrafikansvariga myndighe-</p>

<p>system som ska erbjudas i regionen i en Regional Plan för Hållbart Resande.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska vid upprättandet av den Regionala Planen för Hållbart Resande sätta upp relevanta mål för att öka resandet i kollektivtrafiken och kollektivtrafikens marknadsandel samt inhämta upplysningar, fakta och kommentarer från kommuner, operatörer, företag och organisationer.</p> <p><b>3 §</b> Den Regionala Planen för Hållbart Resande ska upprättas vart fjärde år samt vid behov uppdateras årligen.</p> <p><b>4 §</b> Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska inför en upphandling av trafik med utgångspunkt i den Regionala Planen för Hållbart Resande undersöka vilka förutsättningar som finns för att bedriva kommersiell trafik inom regionen samt fastställa de mål som ska uppfyllas av operatörerna.</p> <p>För att genomföra undersökningen i 1 st ska den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast ett år innan sådan tilldelning och upphandling av upphandlad trafik sker utannonsera en offentlig inbjudan för potentiellt intresserade operatörer att inkomma med uppgift om intresse att bedriva kollektivtrafik.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska som ett led i undersökningen i 1 st även inhämta upplysningar, fakta och kommentarer om det specifika område som ska upphandlas från kommuner, operatörer, företag och organisationer.</p>	<p>ten ska i en årlig trafikförklaring förklara behovet av kollektivtrafik och taxi.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska upprätta ett förslag till trafikförklaring.</p> <p>Detta förslag ska, efter en dialog med resenärer och andra berörda parter, utvärderas och fastställas.</p> <p><b>19 §</b> Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i en årlig trafikplan fastställa behovet av kompletterande trafik. Med kompletterande trafik avses trafik som kollektivtrafikföretagen inte kommersiellt klarar av att tillhandahålla.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska införa allmän trafikplikt på denna kompletterande trafik. De kollektivtrafikföretag som uppfyller kraven för allmän trafikplikt får bedriva denna trafik, om myndigheten inte beviljat en ensamrätt. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får i trafikplikten endast ställa krav på trafikens frekvens och högsta tillåtna pris samt krav på att ett kollektivtrafikföretag ska inneha ett kvalitetssystem.</p>
<p><b>Kommentar:</b> Svensk Kollektivtrafiks förslag beträffande Regionala Planer för Hållbart Resande innebär både ett långsiktigt (fyraårsperspektiv) och brett angreppssätt genom att det handlar om integrerade planer för trafik, infrastruktur och samhällsutbyggnad. Betänkandets förslag däremot fokuserar enbart på själva trafiken och innebär dessutom en mer komplex planeringsordning med årliga parallella trafikförklaringar och trafikplaner.</p>	
<p><b>Marknadstillträde</b></p>	
<p><b>5 §</b> Avtal om att bedriva upphandlad trafik kan ingås i form av tjänstekoncessioner och ska i dessa fall tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställts i Europa-</p>	<p><b>4 kap</b></p> <p><b>2 §</b> Avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekoncessioner ska tilldelas i enlig-</p>

parlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 samt i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage).

Avtal om att bedriva upphandlad trafik kan även ingås i form av resandeincitamentsavtal (dvs tjänstekontrakt) och ska i dessa fall tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

Efter att den kollektivtrafikansvariga myndigheten har upphandlat och tilldelat trafik enligt den Regionala Planen för Hållbart Resande råder fritt marknadstillträde. Den operatör som vill tillträda under det fria marknadstillträdet ska anmäla detta till den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast X månader innan trafikstart.

het med bestämmelser i detta kapitel och i enlighet med de bestämmelser som fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 samt i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage).

**3 §** Avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekontrakt ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

**4 §** Avtal om trafik ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling.

**10 §** Kollektivtrafikföretag ska till den kollektivtrafikansvariga myndighet inom vars län trafiken ska bedrivas anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje. Om trafiken omfattar flera län behöver ansökan lämnas till endast en av de berörda myndigheterna.

Regeringen får meddela föreskrifter om inom vilken tid ansökningar om kommersiell trafik ska inges till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

**18 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ta ställning till om den sammanlagda trafiken som kollektivtrafikföretagen har anmält är tillräcklig i förhållande till det i trafikförklaringen uttryckta behovet av trafik.

Om trafiken inte är tillräcklig kan den kollektivtrafikansvariga myndigheten ta in den linje som trafiken avser till att omfattas av allmän trafikplikt.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska även ta ställning till om den anmälda trafiken berör en beviljad ensamrätt. Om den anmälda trafiken skadar en en-

	<p>samrätt ska trafiken inte tillåtas.</p> <p>Kollektivtrafikföretagen får inte börja bedriva den anmälda trafiken förrän den kollektivtrafikansvariga myndigheten har tagit ställning till anmälningarna och bedömt trafiken som tillräcklig eller att den inte skadar en ensamrätt.</p> <p><b>21 §</b> En förutsättning för att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska få införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter till kollektivtrafikföretag är att åtgärden är nödvändig och står i proportion till det avsedda resultatet.</p> <p><b>35 §</b> De avtal om allmän trafik som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ingår med kollektivtrafikföretag ska utformas som tjänstekoncessioner. Ett tjänstekoncessionsavtal kan tilldelas med eller utan en ensamrätt. Sådana avtal som rör järnvägstrafik kan inte tilldelas med en ensamrätt.</p> <p>Den kollektivtrafikansvariga myndigheten, kan om någon av följande förutsättningar är uppfyllda,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktsflödet, eller står för en liten del av finansieringen,</li> <li>2. transporten är anropsstyrd, eller</li> <li>3. det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika närliggande linjer,</li> </ol> <p>istället ingå avtal om allmän trafik antingen i form av en tjänstekoncession eller ett tjänstekontrakt.</p>
<p><b>Kommentar:</b> Utredarens betänkande och Svensk Kollektivtrafiks förslag skiljer sig åt avseende valet av vilken modell som ska tillämpas för att reglera det fria marknadstillträdet.</p> <p>Enligt betänkandet ska den s.k. trafikförklaringsmodellen tillämpas. Detta innebär att efter att en trafikförklaring har upprättats har kollektivtrafikföretagen två månader på sig att lämna en bindande anmälan om att de vill bedriva kommersiell trafik på en viss sträcka för en viss tid eller tills vidare. Efter att anmälningarna kommit in till de lokala kollektivtrafikmyndigheterna ska dessa myndigheter ta ställning till om den anmälda trafiken är tillräcklig. Om den anmälda trafiken inte lever upp till myndigheternas krav kan myndigheterna "ta in" linjen från den kommersiella trafiken och låta den omfattas av allmän trafikplikt. De kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska sedan genom ett an-</p>	

budsförfarande se till att samhället förses med den kompletterande trafik som marknaden inte klarar av att upprätthålla. Kollektivtrafikföretagen får genom denna modell ett direkt tillträde till marknaden förutsatt att någon linje inte dras in för att omfattas av allmän trafikplikt.

Svensk Kollektivtrafiks förslag innebär däremot att beställaren tar ett helhetsansvar för de samlade resebehoven inom ett område, oavsett om det handlar om kommersiell trafik eller om trafik som samhället behöver komplettera med av olika skäl. Det innebär att operatören måste ta ansvar för inte enbart den rent kommersiella trafiken utan ersättning utan också för den tillköpta trafik som beställaren lämnar ersättning för. Det senare kan exempelvis gälla trafik viss tid på dygnet som beställaren anser att resenärerna ska ha tillgång till men som det inte finns förutsättningar för att bedriva på kommersiella grunder.

Svensk Kollektivtrafiks förslag innebär att det fria marknadstillträdet till skillnad mot utredarens förslag kommer först i steg två. Först efter det att den trafik som bedömts nödvändig upphandlats och avtal ingåtts med operatörerna råder alltså fritt marknadstillträde för andra aktörer. Nya operatörer kan då fritt välja att konkurrera med den trafik som bedrivs av de operatörer som upphandlats i steg ett.

Enligt betänkandet ska det från och med 1 januari 2012 vara möjligt för kollektivtrafikföretag att starta ny kommersiell trafik i konkurrens med den befintliga upphandlade trafiken. Befintliga avtal ska alltså inte innebära någon ensamrätt för den operatör som bedriver upphandlad trafik. Vi vill poängtera att detta kan bryta mot dels genomförda upphandlingar och dels mot redan ingångna avtal där en ensamrätt är avtalad vilket kan leda till att befintliga operatörer riktar skadeståndskrav.

Vi vill vidare understryka de risker som är förknippade med dels den av utredaren föreslagna korta tidsfristen på två månader som gäller för operatörer som ska inkomma med en bindande anmälan om kommersiell trafik, dels förslaget att alla trafikförklaringar i hela landet ska offentliggöras samtidigt. Riskerna är att operatörerna inte har de resurser som krävs för att utreda om de vill bedriva trafik på kommersiella villkor.

I betänkandet föreslås vidare att avtal som skall ingås med operatörer som skall bedriva allmän trafik, dvs. trafik som omfattas av allmän trafikplikt, som huvudregel skall ingås som tjänstekoncessioner. En koncession föreligger om operatören bl.a. tar den övervägande risken för att intäkterna inte täcker kostnaderna. Detta innebär att denna avtalstyp kommer att ingås med operatörer som bedriver trafik i områden där det faktiskt finns en kommersiell möjlighet att intäkterna täcker kostnaderna. Betänkandets utgångspunkt är därför orimlig då det kommersiella underlaget saknas på områden där allmän trafikplikt råder.

Valet av avtalstyp blir avgörande för hur upphandlingen skall företas. Om den kollektivtrafikansvariga myndigheten väljer att utforma avtal som koncessioner skall tilldelningen av avtalen ske i enlighet med EG förordningen om kollektivtrafik. Då vi bedömer det osannolikt att någon operatör kommer att anmäla sig för att ingå ett koncessionsavtal och bedriva trafik där allmän trafikplikt råder kommer följden bli att då ingen operatör anmäler sig för att bedriva trafik måste avtal om allmän trafik istället ingås i form av tjänstekontrakt. Tjänstekontrakt skall tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster vilket medför att upphandlingen enligt förordningen måste avbrytas och en ny upphandling måste ske, något som fördröjer upphandlingsprocessen avsevärt. Betänkandet borde istället endast

ange att avtal om allmän trafik skall ingås som tjänstekontrakt och tilldelas i enlighet med bestämmelserna i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

Vidare föreslår betänkandet att de operatörer som vill bedriva kommersiell trafik får göra det efter att de anmält detta till den kollektivtrafikansvariga myndigheten, dvs. utan att något avtal upprättas. Detta medför att utrymmet för att ingå koncessionsavtal blir ytterst begränsat.

Svensk Kollektivtrafik anser att rena koncessionsavtal ska ingås då det finns förutsättningar för detta. Om avtal ingås som resandeincitamentsavtal är det viktigt att det ska vara fråga om ett avtal med starka resandeincitament då även dessa avtal ska driva mot ett ökat resande.

## Uppsägningstid

**6 §** Om operatör som bedriver upphandlad trafik vill upphöra att bedriva trafiken ska de uppsägningstider som följer av avtalet mellan beställare och operatör beaktas.

Uppsägningstiderna i avtalen ska vara anpassade så att det möjliggör ny planering enligt § 2 och upphandling av koncession eller upphandling enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster av ny eller kompletterande trafik.

De operatörer som tillträtt under det fria marknadstillträdet ska anmäla till den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast X månader innan operatören avser att upphöra bedriva trafiken.

## 4 kap

**12 §** En anmälan är bindande för kollektivtrafikföretaget och ska gälla tills vidare om inte kollektivtrafikföretaget anger att den anmälda trafiken endast avser viss tid. En anmälan som avser viss tid måste minst avse en tid om tre månader.

Ett kollektivtrafikföretag är inte bundet av en anmälan om en infrastrukturförvaltares beslut innebär att företaget inte kan bedriva den anmälda trafiken.

Genom anmälan förbinder sig kollektivtrafikföretaget att uppfylla de särskilda krav som anges i 13 § och de krav som har meddelats med stöd av 14 § samt kraven i 8 §.

Om en anmälan berör mer än en kollektivtrafikansvarig myndighet är den myndighet som fått anmälan skyldig att sända vidare anmälan till de andra kollektivtrafikansvariga myndigheterna som berörs av anmälan.

**Kommentar:** Betänkandet stadgar en uppsägningstid om tre månader för kommersiell trafik. Tre månader är för kort tid för att hinna upphandla trafik enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster vilket leder till en osäkerhet för resenärerna då endast utbudet på de sträckor som omfattas av allmän trafikplikt tryggs.

För att uppnå en grundläggande kontinuitet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken måste uppsägningstiderna vara sådana att en ny upphandling hinner genomföras under uppsägningstiden så att det inte uppstår ett glapp i trafiken som bedömts vara nödvändig i regionen. Uppsägningstiderna kan anpassas bättre om de framgår av individuella avtal. Avtalens löptider ska vara utformade i enlighet med tillämpliga EG direktiv.

I Svensk Kollektivtrafiks förslag hålls frågan om uppsägningstidens längd öppen i avvaktan på det fortsatta arbetet kring dessa frågor.

### Gemensamma system

**7 §** De operatörer som bedriver upphandlad trafik ska tillämpa beställarens färdbevis och biljettsystem i verksamheten samt system för information, ärendehantering, kundservice, resegarantier och resevillkor.

De operatörer som tillkommit under det fria marknadstillträdet får efter samtycke från den operatör som bedriver upphandlad trafik inom samma område och beställaren mot ersättning tillämpa beställarens färdbevis och biljettsystem i verksamheten.

Mot ersättning får de operatörer som tillkommit under det fria marknadstillträdet utnyttja system för ärendehantering, kundservice, resegarantier och resevillkor.

De operatörer som tillkommit under det fria marknadstillträdet ska ges tillträde till system för information samt till hållplatser, bytespunkter och stationer.

### 4 kap

**13 §** Kollektivtrafikföretag måste uppfylla följande särskilda krav för att få bedriva kollektivtrafik i länet,

1. respektive trafikslags grundläggande krav,
2. stanna för på- och avstigning på fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer,
3. ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem,
4. delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken,
5. endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer, samt
6. uppfylla vissa av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelade krav gällande förändringar i tidtabell.

**14 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ytterligare krav som kollektivtrafikföretag måste uppfylla för att få bedriva kollektivtrafik i länet.

**Kommentar:** En viktig skillnad mellan de båda förslagen är att den upphandlade koncessionsinnehavaren enligt Svensk Kollektivtrafiks förslag ges vissa fördelar jämfört med de operatörer som tillkommer i steg två. Svensk Kollektivtrafik går dessutom längre än statens utredare när det gäller kravet på enhetlighet avseende t.ex. resevillkor, resegarantier, kundservicefunktioner.

### 7.1.2 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglag

#### Kollektivtrafik som norm

**Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen**

**2 kap**

**4 §** Planläggning och annan prövning enligt

**Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen**

**4 kap**

**1 §** I översiktsplanen ska redovisas de all-

denna lag ska medföra att bebyggelse och enstaka byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

[...]

4. trafikförsörjning och god trafikmiljö, inom sammanhållen bebyggelse ska särskilt beaktas att tillgänglighet kan erhållas med gång-, cykel- och kollektivtrafik

männas intressen enligt 2 kap. som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Vid redovisningen ska riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

Av planen ska framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,
2. kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras,
3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer, och
4. hur kommunen har beaktat den kollektivtrafikansvariga myndighetens principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas vid den fysiska planeringen.

Översiktsplanens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas utan svårighet.

**Kommentar:** Svensk Kollektivtrafiks förslag innebär att den fysiska planeringen, med sina strategiska avvägningar, kommer att tillmätas en större betydelse av kommunerna som genom en bättre kollektivtrafik ges möjlighet att ta sin del av ansvaret att minska klimatpåverkan. De rigida normer som i dag styr planeringen och där bilen utgör norm för planeringen innebär svårigheter att skapa bra förutsättningar för transporteffektiva samhällsutbyggnader.

För att komplettera den föreslagna ändringen i plan- och bygglagen och närmare reglera vad som behöver förbättras och förändras i respektive kommun för att resandet med kollektivtrafiken ska öka bör särskilda avtal upprättas mellan beställaren av kollektivtrafik och respektive kommun.

Betänkandets förslag är oacceptabelt och innebär ett ingrepp i den kommunala självbestämmanderätten genom att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska ange principer för kollektivtrafiksystemets krav på den fysiska planeringen och att kommunerna ska redovisa för myndigheten hur de har beaktat dessa principer i sin planering.

## Bilaga 1

### **Tjänstekoncession**

Avtal kan ingås i form av en koncession. Europeiska Kommissionen har definierat begreppet tjänstekoncession i ett tolkningsmeddelande om koncessioner enligt EG-rätten. Det följer av denna definition att begreppet kan delas upp i två rekvisit, vilka båda måste vara uppfyllda för att det skall vara fråga om en tjänstekoncession. Det första rekvisitet är att koncessionsinnehavaren skall ta över ansvaret för en verksamhet där det i första hand inte är den myndighet som överlät ansvaret för verksamheten som är användare av de tjänster som verksamheten producerar. Det andra rekvisitet är att tjänsteleverantören skall ta riskerna i samband med den tillhandahållna tjänsten. Med risk avses i första hand risken för att intäkterna från verksamheten inte är tillräckliga för att täcka kostnaderna. Intäkterna måste också härröra från koncessionsinnehavarens kommersiella exploatering av verksamheten gentemot utomstående parter. Koncessionsinnehavaren bör även ansvara för andra ekonomiska risker som är förknippade med verksamheten, t.ex. ansvaret för tjänstens kvalitet. Detta betyder dock inte att den myndighet som överlät ansvaret för verksamheten inte kan stå för delar av ersättningen, så länge som den ekonomiska risken ligger hos koncessionsinnehavaren.

Tjänstekoncessioner omfattas inte av lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) eller lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Däremot måste dock de EG-rättsliga principerna om icke-diskriminering, likabehandling, öppenhet och proportionalitet iakttas enligt EG-domstolens praxis och Europeiska Kommissionen. Av propositionen till LUF framgår även att regeringen, mot bakgrund av EG-domstolens praxis är av uppfattningen att de grundläggande principer för upphandling som framgår av såväl EG-fördraget som lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik är tillämpliga vid upphandling av ett kontrakt avseende tjänstekoncessioner, t.ex. krav på annonsering. Det finns dock inga precisa regler för hur ett förfarande skall gå till och det finns heller ingen möjlighet till överprövning av genomförda koncessioner. Däremot kan en operatör som anser sig vara förfördelad vända sig till allmän domstol och kräva skadestånd om beställaren har förfarit vårdslöst. För klargörande kan nämnas att det som ofta benämns nettoavtal är att betrakta som en koncession.

### **Resandeincitamentsavtal**

Avtal kan även ingås i form av resandeincitamentsavtal. Vid upphandling av resandeincitamentsavtal skall tillämpliga EG-direktiv tillämpas. Dessa har bl.a. införlivats genom LUF och LOU. En verksamhet omfattas av LUF om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. LUF innehåller detaljerad reglering om förfarandet vid upphandling. I vissa fall skall LOU tillämpas som också innehåller en detaljerad reglering.

Resandeincitamentsavtalen kännetecknas framförallt av ett resandeincitament som syftar till att öka marknadsandelen. Avtalen kan även innehålla andra incitament, men resandeincitamentet utgör den största delen.