



PM 2012:55 RII (Dnr 314-350/2012)

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Remiss från AB Storstockholms Lokaltrafik

Remisstid 30 april 2012

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län" hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

En ny lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012. Syftet med lagstiftningen är att öka utbud och nyttjande av kollektivtrafik, stärka samhällsplaneringens samordning samt att göra den politiska styrningen mer strategisk.

Den nya kollektivtrafiklagen stadgar att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm) med ett samlat ansvar för den regionala kollektivtrafiken. En av myndighetens centrala uppgifter är att utarbeta och besluta om ett trafikförsörjningsprogram som fastställer strategier och långsiktiga mål som sedan ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas.

Stockholms läns landstings trafiknämnd har mot denna bakgrund remitterat ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram till kommuner, entreprenörer och intresseorganisationer i länet däribland Stockholms stad. Programförslaget avses fastställas av Stockholms läns landstingsfullmäktige i september 2012.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att den nya kollektivtrafiklagen har ökat samordningen mellan kollektivtrafikplanering och regionplanering så som den gestaltar sig i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kontoret anser vidare att om staden och landstinget ska klara av att öka kollektivtrafiken till de målsättningar som staden har i stadens framkomlighetsstrategi är det viktigt att den kommersiella kollektivtrafiken får konkurrera på likvärdiga villkor, exempelvis när det blir konkurrens om "väglägen" vid populära avlämnings- eller upphämtningsställen. Kontoret poängterar att även om den nya kollektivtrafiklagen möjliggör primärkommunal medfinansiering av kollektivtrafik anser kontoret att landstingets fullständiga ansvar för kollektivtrafikförsörjningen kvarstår. Kontoret anser att den pågående uppdelningen av SL mellan kollektivtrafikmyndighet och som operatör, ägare eller förvaltare av den regionala

kollektivtrafikinfrastrukturen bör påskyndas. Kontoret noterar också att förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram poängterar vikten av tillgänglighet vid bytespunkter utan att det framgår vilka krav som kommer att ställas på de kommersiella trafikoperatörerna.

Trafik- och renhållningsnämnden ställer sig överlag positiv till SL:s förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram. Nämnden anser dock att många viktiga aspekter återstår att behandla innan tillämpningen av den nya kollektivtrafiklagen blir tillfredställande. Nämnden anser att ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur behöver tydliggöras. Även rutinerna för att anmälan och avanmälan av linjetrafik behöver förtydligas. Rutiner för att säkerställa ett konkurrensneutralt tillträde med likvärdiga betingelser för kommersiell trafik behöver också utredas. Nämnden anser även att det är angeläget att skilja den nya myndigheten från SL:s operativa organisation. Trafikförsörjningsprogrammet har ambitiösa målsättningar för framtidens kollektivtrafikandel, dock saknar nämnden tydliga redogörelser för hur dessa ska uppnås och föreslår därför treåriga handlingsplaner för att vägleda det fortsatta arbetet. Nämnden lyfter också fram att tillgänglighetskraven i trafikförsörjningsprogrammet måste förtydligas när fler aktörer har tillträde till marknaden.

Mina synpunkter

Stockholms läns landstings första regionala trafikförsörjningsprogram under den nya kollektivtrafiklagen är en viktig milstolpe i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Syftet med den nya kollektivtrafiklagstiftningen är bland annat att öka utbudet och nyttjandet av kollektivtrafiken. Det innebär att den kommersiella linjetrafiken måste erbjudas ett konkurrensneutralt tillträde på likvärdiga villkor till den allmänna trafiken.

Jag instämmer i stadsledningskontorets påpekande att det finns ett antal brister i förslaget utifrån perspektivet om konkurrensneutralitet. Förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram innebär till exempel att detta krav inte ska tillgodoses utan den allmänna trafiken ska ges företräde i fall av kapacitetsbrist vid hållplatsen eller vägläget.

Det är inte förenligt med kravet på konkurrensneutralitet. Det återstår också andra frågor att lösa, som t.ex. att tydliggöra vad som innefattas i begreppet kollektivtrafikinfrastruktur, som är av stor vikt för att säkra likabehandling.

Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur är inte klarlagt och rutinerna för anmälan och avanmälan av linjetrafik måste förtydligas eftersom det är viktigt att utarbeta en rutin för avstämning med berörd väghållare kring förändringar av linjetrafiken. Även om den nya kollektivtrafiklagen möjliggör primärkommunal medfinansiering av kollektivtrafik är det viktigt att poängtera att landstingets fullständiga ansvar för kollektivtrafikförsörjningen kvarstår. Vidare behöver tillgänglighetskraven i trafikförsörjningsprogrammet förtydligas, vilket även trafik- och renhållningsnämnden framhåller.

Jag vill understryka vikten av att organisatoriskt skilja trafikenämnden och SL åt, vilket ej är färdigställt. Ett tydligt åtskiljande är en förutsättning för att säkerställa landstingets opartiskhet och objektivitet som regional kollektivtrafikmyndighet. Det är viktigt inte minst mot bakgrund av målsättningen att öka antalet resealternativ och öka valfriheten för resenärerna.

Sammantaget medför de ovanstående aspekterna att den rådande situationen inte är tillfredställande. Samtidigt är arbetet med det nya trafikförsörjningsprogrammet glädjande då det innebär början på ett arbete där fler aktörer kan bidra till att öka kollektivtrafikens kvalitet och attraktivitet och höja kollektivtrafikandelen framöver.

En fungerande, effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en central del av att upprätthålla en god framkomlighet och en bra miljö i Stockholm. Kollektivtrafiken är av stor betydelse för att staden ska kunna nå sina högt uppsatta miljömål och bibehålla sin ställning som den miljövänliga staden. . Därför är det angeläget att arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt regionala kollektivtrafikmyndigheten fortgår i hög takt och bemöter de aspekter där oklarhet råder.

I övrigt hänvisar jag till det som framförts i stadsledningskontorets och trafikkontorets respektive tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län” hänvisas till denna promemoria.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 18 april 2012

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län - remissversion

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Karin Wanngård* (S) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen av regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län hänvisas till vad som nedan anförts
2. Ärendet förklaras omedelbart justerat.

I stället för att ta fram ett dokument om hur kollektivtrafiken i länet kan utvecklas är programmet helt fokuserat på hur vi ska hantera den nya lagstiftningen för att förenkla för privata bussföretag. De stora och viktiga utmaningar som Stockholmsregionen står inför, med en stor befolkningstillväxt och en sedan länge urvuxen trafikapparat, är märkligt nog inte fokus i programmet. Det är viktigt att i detta sammanhang lyfta fram gemensamma mål för kollektivtrafiken. Att öppna för ännu mer kommersiell trafik genom att begränsa SL-trafikens roll kommer på sikt *inte att främja* kollektivtrafiken i regionen.

Vi Socialdemokrater är motståndare till den nya kollektivtrafiklagens princip om fritt marknadstillträde. Beträffande frågan om hur den kommersiella trafiken ska få tillgång till befintlig infrastruktur som hållplatser och terminaler bör bara vara aktuell om kapacitet finns. Det är en självklarhet att eventuella kostnader för infrastrukturen ska belasta även kommersiella aktörer utifrån nyttjandegrad.

Det finns en uppenbar risk att SL blir en sekundär aktör som ”fyller luckorna” på de sträckor som inte är lönsamma. Det måste förebyggas. SL är den primära aktören och det är genom den landstingsägda kollektivtrafiken som stockholmarna kan driva på för hållbara drivmedel och så vidare.

De mål som sätts upp i planen är bara styrande för SL-trafiken. Vi kan hoppas att de är vägledande även för andra aktörer men i praktiken finns mycket som talar för att så inte blir fallet. Det får konsekvenser för de ambitioner som vi har för trafiken i vårt län vad gäller t.ex. tillgänglighet och miljömässiga drivmedel.

Vad gäller tillgänglighet har målet på lågolvsbussar kompletteras med att tillgänglighet även anses uppfyllt då det finns lift. Det är helt oacceptabelt.

Reservation anfördes av borgarrådet *Daniel Helldén* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att
som svar på remissen anföra följande

Trafikförsörjningsprogrammets föreslagna mål för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är alldeles för låga. En ökning på 2,5 procentenheter till 2020 och 5 procentenheter till 2030 är helt otillräckligt för att nå målen om framkomlighet och minskad klimatpåverkan från trafiken.

Det krävs en Marshallplan för Stockholms infrastruktur om en fungerande och koldioxidsnål trafik i ska bli möjlig i framtiden. Åtgärderna som behöver göras är många, och fördelade på såväl kommunal-, som landstings- och riksnivå. Stockholms stad bör samarbeta med landstinget för att ta fram ett åtgärdsprogram. En rimlig första åtgärd borde vara att avbryta planeringen för Förbifart Stockholm, och tillgängliggöra intäkterna från trängselskatten till investeringar i regionens kollektivtrafik.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Karin Wanngård*, *Olle Burell* och *Emilia Bjuggren* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Åsa Jernberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta att
lämna följande förslag som svar på remissen

I grunden är vi djupt skeptiska till den nya kollektivtrafiklagen. Vi anser inte att kollektivtrafiken i framtiden ska bli föremål för Alliansens nyliberala politik. Det får vara nog med experimenterande. Det är bättre att man fokusera på att förbättra kollektivtrafiken för alla och göra den tillgänglig för människor som idag inte har tillgång till den, både genom nya sträckningar och att den blir bättre anpassad för funktionsnedsatta.

Programmets mål är på tok för lågt och kommer tyvärr leda till att vi inte kommer att uppnå klimatmålen. Vi har i tidigare sammanhang föreslagit att man skrotar Förbifart Stockholm för att istället satsa resurserna på en utökad kollektivtrafik.

ÄRENDET

En ny lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) trädde i kraft den 1 januari 2012. Syftet med lagstiftningen är att öka utbud och nyttjande av kollektivtrafik, stärka samhällsplaneringens samordning samt att göra den politiska styrningen mer strategisk.

Den nya kollektivtrafiklagen stadgar att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm) med ett samlat ansvar för den regionala kollektivtrafiken. En av myndighetens centrala uppgifter är att utarbeta och besluta om ett trafikförsörjningsprogram som fastställer strategier och långsiktiga mål som sedan ska ligga till grund för den kollektivtrafik som upphandlas.

Stockholms läns landstings trafiknämnd har mot denna bakgrund remitterat ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram till kommuner, entreprenörer och intresseorganisationer i länet däribland Stockholms stad. Programförslaget avses fastställas av Stockholms läns landstingsfullmäktige i september 2012.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 mars 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser på ett övergripande plan att det är positivt att Stockholms läns landsting förhållandevis snabbt har vidtagit åtgärder för att åstadkomma ett regionalt trafikförsörjningsprogram och därmed sammanhängande målsättning för regionens kollektivtrafikförsörjning utifrån den nya lagstiftningen. Det är enligt stadsledningskontorets mening positivt att landstinget på detta vis åstadkommit en bättre samordning mellan kollektivtrafikplaneringen och regionplaneringen. För Stockholms stads vidkommande är detta enligt kontorets förmenande särskilt välkommet som stadens senaste beslutade översiktsplan tagits fram parallellt och i samråd med arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

Stadsledningskontoret lämnar i detta remissyttrande inte några synpunkter med avseende på stadens roll som väghållare eller dylikt, utan koncentrerar sina synpunkter nedan till mer generella överväganden av principiell betydelse för transportsystemet i Stockholms stad och möjligheterna att efterkomma lagstiftarens ambitioner med den nya kollektivtrafiklagen.

Kollektivtrafikens betydelse för transportsystemet i en växande storstadsregion

Stadsledningskontoret konstaterar att Stockholm för närvarande är Europas snabbast växande storstad i relativa tal och att regionens befolkning enligt alla antaganden väntas växa kraftigt till år 2030. Fungerande transporter och funktionella infrastrukturlösningar har enligt kontorets uppfattning en avgörande betydelse för regionens tillväxtutsikter och konkurrenskraft liksom för en attraktiv stadsmiljö och hållbar livsmiljö.

I det förslag till framkomlighetsstrategi för Stockholms stad som för närvarande är på remiss slås fast att offensiva mål för det kollektiva resandet är centrala för att säkerställa ett välfungerande transportsystem när Stockholm växer. Framkomlighetsstrategin föreslår därför att målsättningen för kollektivtrafikandelen av de mekaniserade resorna i högttrafik ska vara 80 procent i innerstaden och 50 procent i ytterstaden år 2030. Enligt stadsledningskontorets bedömning bidrar förslaget till trafikförsörjningsprogram till dessa mål, men kontoret anser att en naturlig konsekvens av kollektivtrafiklagen är att även inkludera den kommersi-

ella kollektivtrafiken i måluppfyllelsen. Landstinget bedömer att den kommersiella kollektivtrafiken kommer att utgöra ett större inslag först på medellång eller lång sikt, men stadsledningskontoret anser att trafikförsörjningsprogrammet tydligare bör grunda sina mål även på kortare sikt på ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik och att trafikförsörjningsprogrammet därmed också bör inbegripa utförligare överväganden av åtgärder för att åstadkomma detta.

Allmän trafikplikt och ansvarsfördelningen mellan kommunerna och landstinget

Regeringen föreslår i en proposition (2011/12:76) om kompletteringar av kollektivtrafiklagen (som bland annat innebär att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas till att även omfatta kollektivtrafik på vatten) en ny bestämmelse för att göra det möjligt, i de fall landstinget ensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, för primärkommuner inom länet att finansiera regional kollektivtrafik av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad landstinget annars skulle tillhandahålla. Förslaget väntas bli ny lag från halvårsskiftet 2012. Stadsledningskontoret anser att denna möjlighet till primärkommunal medfinansiering av kollektivtrafik visserligen är välkommen, men att det är angeläget att omfattningen av den allmänna trafikplikten, som landstinget ansvarar för, likväl kvarstår i nuvarande omfattning. Möjligheten till primärkommunal medfinansiering får enligt stadsledningskontorets uppfattning inte leda till en utveckling där ansvaret för kollektivtrafikförsörjningen förskjuts på ett sätt som skapar skevhet mellan länets kommuner beroende på deras betalningsförmåga, utan landstinget behöver fortsatt bära ett helhetsansvar som huvudman för den allmänna trafiken i regionen i samma utsträckning som idag. Kontoret förordar således att den rådande ansvarsfördelningen mellan länets kommuner och landstinget vad avser kollektivtrafikförsörjningen kvarstår.

Konkurrensneutral organisation av den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Stadsledningskontoret konstaterar att landstinget i remissversionen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte närmare berör förändringar av sin egen organisation som följd av den nya lagstiftningen, detta med hänvisning till att organiseringen av trafiknämndens förvaltning för närvarande utreds. Kontoret noterar vidare att trafiknämnden har i uppdrag av landstingsfullmäktige att i samarbete med AB Storstockholms lokaltrafik förbereda för att centrala delar av SL:s förvaltningsorganisation ska överföras till trafiknämnden. Enligt landstingsfullmäktiges beslut av den 6 december 2011 är avsikten att förse trafiknämndens förvaltning med den kompetens som krävs för att bistå nämnden med de uppgifter som lagen ålägger den regionala kollektivtrafikmyndigheten (utarbetande av trafikförsörjningsprogram och underlag för beslut om trafikplikt). Därutöver ska all förvaltningsorganisation som idag finns inom SL överföras till trafiknämnden, förutom vad som krävs för att fullgöra bolagets fortsatta funktion och ansvar för verkställande av beslut rörande avtalsuppföljning eller kontraktskrivning och liknande juridiska omständigheter.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att den förändring av trafiknämndens förvaltningsorganisation som för närvarande är föremål för utredning genomförs på ett sådant sätt att en tydlig åtskillnad görs mellan å ena sidan landstinget i dess roll som regional kollektivtrafikmyndighet och å andra sidan landstinget som operatör, ägare och/eller förvaltare av den regionala kollektivtrafikinfrastrukturen. En sådan tydlig åtskillnad i organisationen är enligt kontorets mening en oundgänglig förutsättning ur rättsstatlig utgångspunkt för att säkerställa landstingets opartiskhet och objektivitet som regional kollektivtrafikmyndighet, något som krävs för att uppfylla lagstiftarens intentioner om ett större antal resealternativ och ökad valfrihet för resenärerna.

Med hänsyn till att kollektivtrafiklagen tämligen nyligen har trätt i kraft och eftersom den innebär vissa mycket väsentliga förändringar anser stadsledningskontoret att det är förståeligt att landstinget ännu inte har hunnit arbeta fram ett färdigt förslag till ny förvaltningsorganisation och bolagsorganisation för trafiknämnden respektive SL. Kontoret anser dock att implementeringen av en förändrad organisation hänger intimt samman med den praktiska tillämpningen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet och att det därför är angeläget att dessa båda beslut fattas och verkställs så nära varandra i tid som möjligt.

Konkurrensneutralt tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur

Enligt lagstiftaren (prop. 2009/10:200) syftar kollektivtrafiklagen till ökad dynamik på kollektivtrafikmarknaden för att på så vis uppnå ett större utbud av kollektivtrafik och ökat kollektivt resande. Stadsledningskontoret delar landstingets bedömning att en viktig förutsättning för att säkerställa detta är att kommersiella och allmänna trafikoperatörer ges tillgång till regionens kollektivtrafikinfrastruktur (terminaler, hållplatser och dylikt) på lika villkor.

Kontoret anser dock att förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram inte innehåller några konkreta förslag på lösningar för att faktiskt åstadkomma detta. Tvärtom föreslår landstinget att de kommersiella trafikföretagens tillträde till den offentligt ägda infrastrukturen på kort sikt ska stå tillbaka för den allmänna trafiken vid kapacitetsbrist. Denna prioritering till den allmänna trafikens fördel kan enligt stadsledningskontorets mening möjligen anses befogad på kort sikt, men för att konkurrensneutralitet ska kunna säkras är det angeläget att detta förhållande förändras så att kommersiell och allmän trafik snarast möjligt verkar under likvärdiga betingelser.

Stadsledningskontoret anser därför att det efter trafikförsörjningsprogrammets antagande, eller helst i samband därmed, bör slås fast vilken typ av anläggningar och/eller funktioner som omfattas av begreppet kollektivtrafikinfrastruktur och att de praktiska förutsättningarna för konkurrensneutralt tillträde till densamma kartläggs. Likaså är det enligt kontorets mening angeläget att etablera likvärdiga principer för fördelning av infrastrukturtillträde vid kapacitetsbrist.

Harmoniserade system för aggregerad nytta i kollektivtrafiken

Landstinget bedömer att de kommersiella trafikoperatörernas förmåga att utveckla och förbättra kollektivtrafiken kommer att vara betydelsefullt för att nå målen om ökat kollektivt resande. Stadsledningskontoret delar denna bedömning, liksom landstingets bedömning att samordnade gemensamma system för betalning och information kommer att krävas för att de kommersiella aktörerna ska kunna bidra till måluppfyllelsen. Kontoret anser därför att det är angeläget att landstinget gemensamt med de kommersiella aktörerna utreder inrättandet av gemensamma betalnings- och informationssystem. Likaså anser kontoret att taxornas utformning behöver analyseras för att landstinget sedermera ska kunna utforma en policy för prissättning som både kan bidra till en ökad kollektivtrafikandel och till att säkerställa transparens mellan villkoren för den kommersiella och den allmänna trafiken.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Stadsledningskontoret noterar att det i förslaget till trafikförsörjningsprogram föreslås mål och åtgärder för tillgängliga bytespunkter och linjer, men att det inte framgår vilka krav landstinget som kollektivtrafikmyndighet har för avsikt att ställa på de kommersiella trafikoperatörerna. Det är enligt kontorets mening relevant att tydliggöra detta, så att inte en situation uppstår där infrastruktur och bytespunkter är tillgänglighetsanpassade men detta oinlettgörs av att de trafikeras av fordon som inte är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2012 att överlämna och återropa kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstegörande ersättare Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig till stora delar positiv till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Dock finns det utrymme för förbättringar.

Ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur behöver tydliggöras

Kontoret anser att det är önskvärt att det finns en gemensam syn på kollektivtrafikens användning av hållplatser och busskörfält inom länet. Rutiner för hanteringen av infrastruktur behöver förtydliggöras i trafikförsörjningsprogrammet. För den dominerande delen av väg- och gatunätet i staden är staden väghållare. På allmän platsmark är det därmed trafikkontoret som avgör frågor om tillträde till infrastrukturen – exempelvis hållplatser, väderskydd och busskörfält.

Tillgång till terminaler är en viktig fråga. Terminaler som enligt detaljplan ska vara allmän plats ingår i infrastrukturen och i likhet med hållplatser och busskörfält är det väghållaren som ansvarar för detta, dvs. trafikkontoret. Med hänsyn till ingångna avtal mellan dåvarande gatunämnden och SL om bussterminaler är det dock rimligt att SL även fortsättningsvis ansvarar för de terminaler där avtal finns. På sikt bör det övervägas om ingångna avtal antingen ska upphävas eller omförhandlas där utgångspunkten bör vara att samtliga terminaler som utgör allmän plats i princip ska hållas tillgängliga även för kommersiell busstrafik. Ägandet och förvaltningen av terminaler kan behöva ändras. Terminalfrågan bör dock utredas närmare och förslaget att utse en samordnande part som får ansvara för fördelningen av kapacitet på ett transparent och i möjligaste mån konkurrensneutralt sätt är bra.

Anmälning- och avanmälningrutiner bör förtydliggöras

Landstinget har tagit fram ett förslag till rutiner vid anmälan och avanmälan av kommersiell trafik som kontoret i stort tycker är ändamålsenligt.

Kontoret vill uppmärksamma kollektivtrafikmyndigheten på att den tydligt bör kommunicera till trafikaktörerna att de behöver kontakta trafikkontoret för att komma överens om tillgång till infrastruktur innan anmälan skickas in. Enligt förslag från Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för den nya kollektivtrafiklagen, ska kollektivtrafikföretag anmäla minst 21 dagar innan företaget avser börja eller sluta med kommersiell linjetrafik. Detta gäller särskilt om tilltänkta hållplatser och/eller trafikering skulle innebära användning eller tillgång till en redan hårt belastad gata. Kontoret anser att samma rutiner bör gälla om trafikering och/eller angöring ska ändras av företaget. Samråd med SL, som har ansvar för samhällsfinansierad trafik, bör kunna hanteras i samma process. Kollektivtrafikmyndigheten bör fundera på konsekvenser för företag som inte följer utpekade rutiner.

Konkurrensneutralt tillträde bör erbjudas

Enligt lagstiftaren (prop. 2009/10:200) syftar kollektivtrafiklagen till ökad dynamik på kollektivtrafikmarknaden för att på så vis uppnå ett större utbud av kollektivtrafik och ökat kollektivt resande. Kontoret delar kollektivtrafikmyndighetens bedömning att en viktig förutsättning för att säkerställa detta är att kommersiella och allmänna trafikoperatörer ges tillgång till regionens kollektivtrafikinfrastruktur (terminaler, hållplatser och dylikt) på lika villkor.

Kontoret anser dock att förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram inte innehåller några konkreta förslag på lösningar för att faktiskt åstadkomma detta. Tvärtom föreslår kollektivtrafikmyndigheten att de kommersiella trafikföretagens tillträde till den offentligt ägda infrastrukturen på kort sikt ska stå tillbaka för den allmänna trafiken vid kapacitetsbrist. Denna prioritering till den allmänna trafikens fördel kan enligt kontorets mening möjligen anses befogad på kort sikt, men för att konkurrensneutralitet ska kunna säkras är det angeläget att detta förhållande förändras så att kommersiell och allmän trafik snarast möjligt verkar under likvärdiga betingelser.

Trafikkontoret vill understryka att kontoret, i egenskap av väghållare, ansvarar för att er-

bjuda alla som förflyttar sig i staden en viss framkomlighet och trafiksäkerhet. Om kontoret befarar att ny kollektivtrafik påtagligt skulle minska framkomligheten för annan trafik kan kontoret komma att motsätta sig sådan trafik. Samtidigt är det av stor vikt att SL är beredda att släppa in nya aktörer eftersom det finns en stor risk för problem med framkomlighet och parkering om de tvingas göra hållplatsuppehåll i sämre lägen än de hållplatser SL utnyttjar. För att skapa en väl fungerande kollektivtrafik ur ett regionalt perspektiv anser kontoret vidare att det är angeläget att kollektivtrafikmyndigheten arbetar aktivt med att samordna trafikeringsönskemål. Detta bör förtydligas i programmet, vars nuvarande formuleringar ger intryck av att myndigheten endast kommer att ta emot ansökningar.

Trafikkontoret anser att det är angeläget att principer för fördelning av kapacitet vid kapacitetsbrist på ett konkurrensneutralt sätt utvecklas omgående. Kontoret anser därför att det efter trafikförsörjningsprogrammets antagande, eller helst i samband därmed, bör slås fast vilken typ av anläggningar och/eller funktioner som omfattas av begreppet kollektivtrafikinfrastruktur och att de praktiska förutsättningarna för konkurrensneutralt tillträde till densamma kartläggs. Likaså är det enligt kontorets mening angeläget att etablera likvärdiga principer för fördelning av infrastrukturtillträde vid kapacitetsbrist. En arbetsgrupp, som leds av kollektivtrafikmyndigheten, bör tillsättas för att ta fram förslag. Önskemål från kommande trafikföretag måste bemötas på ett tillfredsställande sätt, gällande både befintliga och tilltänkta angoringsplatser. Att lösa varje fall med dialog, som föreslås i remissen, är tidskrävande och kräver ytterligare resurser och kompetens inom staden.

Angeläget att skilja trafiknämnden och SL åt

En viktig fråga som inte närmare berörs i remissen är landstingets organisation. För att den inte ska kunna ifrågasättas i objektivitetshänseende är det angeläget att den nya förvaltningen under landstingets trafiknämnd och SL:s operativa del skiljs åt. I nuläget förefaller det som om samma styrning är tänkt för båda verksamheterna och en sådan organisatorisk lösning kan knappast anses uppfylla det grundläggande kravet på opartiskhet vid beslutsfattandet.

Ambitiösa mål, men vägen dit bör förtydligas

Trafikkontoret anser att det mest avgörande målet i trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka. Kontoret ser positivt på detta mål. Det föreslagna målet är en ökning med 2,5 procentenheter fram till år 2020 och med 5 procentenheter fram till år 2030. Trafikkontoret välkomnar ett så pass ambitiöst mål. Dock bör kollektivtrafikmyndigheten tydliggöra vilka åtgärder som behöver göras för att uppnå målet eftersom ytterligare åtgärder behövs utöver dagens planerade investeringar i kollektivtrafiken. Prioritering och genomförandet av åtgärderna bör ske i samverkan med staden. Kontoret anser att det förtjänar att påpekas i trafikförsörjningsprogrammet att målen ligger väl i linje med budskapet i både stadens *Framkomlighetsstrategi* och *Stomnätsstrategin etapp 1*. De handlar båda om att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras framför andra färdmedel för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas effektivt.

Även om målen i programmet endast är vägledande för kommersiell kollektivtrafik, tycker kontoret att kollektivtrafikmyndigheten bör inkludera kommersiell kollektivtrafik i måluppfyllelsen och fundera på hur kommersiella trafikföretag kan motiveras att bidra till att nå målen. Eftersom den nya lagen handlar om att höja kollektivtrafikens attraktivitet, måste omfattningen av kommersiell trafik räknas in.

Kontoret anser att samordningen mellan upphandlad och kommersiell trafik samt stabilitet i nätet är avgörande för kollektivtrafikens roll. Det är därför betydelsefullt att kollektivtrafikens utveckling regelbundet följs upp och redovisas, förslagsvis i trafikförsörjningsprogrammet.

För att uppsatta mål och måltal ska kunna nås måste de åtgärder som är mest kostnadseffektiva och helst har hög acceptans identifieras. Kontoret välkomnar kollektivtrafikmyndighetens funderingar kring lämpliga åtgärder. Dock anser trafikkontoret att åtgärdsbeskrivningarna behöver vara mer konkreta och tidsbestämda, inte minst för att uppnå målet om en ökning av kollektivtrafikandelen. Enligt remissen visar flera analyser att det blir svårt att öka

eller ens behålla dagens kollektivtrafikandel, trots stora pågående och planerade investeringar i förstärkt kollektivtrafik. Kontoret anser att kollektivtrafikmyndigheten bör vara beredd att föreslå mål och åtgärder för att åstadkomma en fungerande samordning mellan kommersiell och samhällsfinansierad trafik.

Kontoret anser att nästa steg borde vara att kollektivtrafikmyndigheten tar fram en treårig handlingsplan med tidsbestämda åtgärder och utredningspunkter kopplat till relevanta områdesvisa strategier och planer, med en tydlig beskrivning av ansvarsfördelningen. Handlingsplanen bör vara gemensam för SL, Stockholms stad och eventuellt övriga kommuner.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning bör beaktas

SL och Stockholms stad har kommit överens om riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av både fordon och infrastruktur. Trafikkontoret anser att marknadsöppningen av kollektivtrafiken inte nödvändigtvis innebär att tillgängligheten försämrats, snarare att ansvaret kan komma att bli otydligt, och att några frågor riskerar att falla mellan stolarna. Det finns inget tillgänglighetskrav på klass III bussar, dvs. turisttypsfordon, som några av de befintliga och kommande kommersiella trafikföretagen bedriver sin linjetrafik med. Återigen bör kollektivtrafikmyndigheten fundera på de krav de kan ställa på kommersiella linjer i detta avseende.

Vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt bör analyseras

Allmän trafikplikt kan beskrivas som den trafik som kommersiella företag inte skulle ha något intresse av att bedriva på kommersiella villkor, eller åtminstone i samma omfattning eller på samma villkor utan ersättning (2009/10:200).

Kontoret anser att kollektivtrafiksystemets utformning är en viktig del av underlaget till många individuella val om bostadsort, arbets- eller skolplats, fritidsaktiviteter osv. Sådana val bygger på kollektivtrafikens strukturerande effekter och har därmed en påverkan också på stadens fysiska utformning och ekonomiska utveckling. Detta kräver en hög grad av stabilitet i trafiksystemet, en stabilitet som SL har satsat mycket på att åstadkomma, t.ex. genom stomtrafiken. Förändringar av kollektivtrafiksystemet måste därför genomföras med stor omsorg.

Kontoret hade önskat en mer tydlig analys av vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt och vilken trafik som eventuellt bedöms kunna bedrivas på kommersiella villkor. Behoven skiljer sig rent geografiskt. Dessutom är de mest attraktiva platserna att angöra redan hårt belastade och kräver samordning med övrig trafik för att kvaliteten för resenärer inte ska försämrats.

Kontoret anser att kollektivtrafikmyndigheten bör presentera en tidplan för att utreda frågan närmare och bör samråda med berörda parter innan något beslut fattas. Det är viktigt att processen är transparent.

Löpande uppföljning är nödvändig

Remissförslaget har satt upp måltal för åren 2020 och 2030. Kontoret vill dock tydliggöra att löpande uppföljning är nödvändigt, med årlig avrapportering såsom föreslås i trafikförsörjningsprogrammet. Målen behöver vara mätbara. Därför är det viktigt att ändamålsenliga metoder används som täcker alla former av kollektivtrafik i länet, inte bara samhällsfinansierad. Dessutom anser kontoret att det vore bra att utveckla ett forum för avrapportering där alla parter kan lämna synpunkter om kollektivtrafikens utveckling.

Fortsatt arbete

Trafikkontoret föreslår ett fortsatt arbete med att ta fram praktiska principer för fördelning av kapacitet vid kapacitetsbrist. Åtgärder för att åstadkomma en bra samordning behöver utvecklas. Ytterligare frågor kommer med all säkerhet att identifieras successivt, inte minst hur kollektivtrafik på inre vatten kan utvecklas och bidra till måluppfyllelse.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande. På grund av den korta remisstiden föreslår kontoret att nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande.

Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut

Att ge kontoret i uppdrag att i samarbete med Stockholms läns landsting ta fram åtgärder som kan öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna

Att därutöver anföras:

Trafikförsörjningsprogrammets förslag på mål för kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är på tok för låga. En ökning om 2,5 procentenheter till 2020 och 5 procentenheter till 2030 är helt otillräckliga för att nå målen om framkomlighet och minskad klimatpåverkan från trafiken.

Det krävs en Marshallplan för Stockholms infrastruktur för att vi ska ha en fungerande och koldioxidsnål trafik i framtiden. Åtgärderna som behöver göras är många, och fördelade på både kommunal-, landstings- och riksnivå. Stockholms stad bör samarbeta med landstinget för att ta fram ett åtgärdsprogram. En rimlig första åtgärd borde vara att avbryta planeringen för Förbifart Stockholm, och tillgängliggöra intäkterna från trängselskatten till investeringar i regionens kollektivtrafik.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Att avslå kontoret svar på remiss

Samt att därutöver anföras

I stället för att ta fram ett dokument om hur kollektivtrafiken i länet kan utvecklas är programmet helt fokuserat på hur vi ska hantera den nya lagstiftningen för att förenkla för privata bussföretag. Kontorets svar utgår från svårigheter att hantera den nya lagen. Det är viktigt att i detta sammanhang lyfta fram gemensamma mål för kollektivtrafiken.

Att vilja öppna för ännu mer kommersiell trafik genom att begränsa SL trafikens roll kommer på sikt *inte att främja* kollektivtrafiken i regionen.

Avgörande problem är:

- vi kan och får inte ställa krav på de kommersiella bussföretagen.
- allmän trafikplikt är den trafik som bedöms behövs för att uppfylla målen i programmet.
- för SLs del ska det inte handla om att fylla luckor efter den kommersiella trafiken. Man kan lägga trafikplikt på alla sträckor eller områden som bedöms behövs för att uppfylla programmet oavsett om det finns kommersiella intressen där eller inte.

Vi Socialdemokrater är motståndare till den nya kollektivtrafiklagens princip om fritt marknadstillträde. Hur omfattande de negativa konsekvenserna blir av den nya lagen i vårt län avgörs dock i hög grad av hur SL väljer att agera. Det är viktigt att SL agerar för att inte förlora marknadsandelar och därmed intäkter.

En enhetlig taxa inom länet med ett kort måste vara utgångspunkten. Beträffande frågan om hur den kommersiella trafiken ska få tillgång till befintlig infrastruktur som hållplatser och terminaler bör bara vara aktuell om kapacitet finns. Det är en självklarhet

att eventuella kostnader för infrastrukturen ska belasta även kommersiella aktörer utifrån nyttjandegrad.

Vi anser även att Trafikkontoret har svårt att ha uppfattning om hur Trafiknämnden i Landstinget och SL ska vara organiserade i en framtid, det vore som om Trafiknämnden i Landstinget skulle ha uppfattning om staden organisation av Trafikkontoret.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättare Tobias Johansson (V) enligt följande.

- 1) I huvudsak godkänna kontorets svar på remissen
- 2) Därutöver anför följande:

Vänsterpartiet ser med stor oro på de konsekvenser som den nya kollektivtrafiklagens fria marknadstillträde kommer att innebära för kollektivtrafiken. Om vi ska kunna öka kollektivtrafikandelarna måste det vara smidigt och enkelt att resa kollektivt.

Vi anser att resenärernas krav på enkelhet är oförenligt med ett trafiksystem där privata trafikföretag tillåts att med mycket kort varsel bedriva kollektivtrafik i konkurrens med SL och utan krav på samordning avseende trafikering och biljettsystem.

Särskilt oroande är den nya lagens konsekvenser för personer med funktionsnedsättning. Det är inte acceptabelt att kommersiella aktörer bereds möjlighet att bedriva linjetrafik med fordon som inte når upp till SL:s tillgänglighetsnivå.