



Gunnar Malm, Trafikverket
Staffan Widlert, Transportstyrelsen
Gunilla Glasare, SKL

Skrivelse
2012-01-18

Vår ref: BR2012/001/GH
Sid. 1 (3)

Bristande samrådsförfarande

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund vill härmed göra Trafikverket och Transportstyrelsen uppmärksam på att samrådsförfarandet vid upprättande av trafikförsörjningsprogram enligt den nya kollektivtrafiklagen inte fungerar helt tillfredsställande enligt lagstiftarens intentioner. Inte heller att den kommersiella trafikens möjligheter att tillgodose resenärerna behov redovisats i alla trafikförsörjningsprogrammen.

Lagstiftarens krav på samråd

Den nya kollektivtrafiklagen (2 kap. 9 §) stipulerar att de regionala trafikförsörjningsprogrammen, som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKTm, ska upprätta, ska ske efter samråd med bland annat kollektivtrafikföretag och företrädare för näringsliv och resenärer.

Ett samråd med trafikföretagen är förutsättningen för att trafikförsörjningsprogrammet ska kunna redovisa:

”2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt” (2 kap. 10 §)

Vad menas med samråd?

Att samråda betyder att överlägga, konferera eller i vardagligt tal ”slå sina kloka huvuden ihop”. Samråd kan bestå av ett eller flera tillfällen då parter kan framföra sina synpunkter och diskutera dessa. Ett samråd kan definitionsmässigt därmed inte enbart ersättas med ett skriftligt remissförfarande.

Syftet med att samråda är att skapa ett bättre underlag för trafikförsörjningsprogrammen för alla berörda parter. Samråd syftar till att minska osäkerheter, täppa till kunskapsluckor och avhjälpa andra svårigheter. Poängen med väl fungerande samråd är att minska risken för tidskrävande kompletteringar och överklaganden.

Avsaknaden av samrådsförfarande

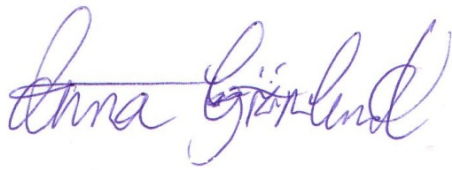
Erfarenheterna med arbetet med trafikförsörjningsprogrammen runt om i Sverige varit högst varierande. Flera samrådsmöten har tillkommit på initiativ av trafikföretagen, som exempelvis i Stockholm. Noteras kan att där har samrådet med operatörerna genomförts enskilt och i mindre grupper. Därigenom har entreprenörerna fått tillfälle att diskutera kommersiella affärsmöjligheter av busstrafiken. På vissa håll, som exempelvis i Västernorrland har RKTMs samrådsförfarande med trafikföretagen fungerat förträffligt väl. Medan andra myndigheter helt avstått från samrådsförfaranden och i bästa fall endast begärt in remissvar från några utvalda trafikföretag eller bussbranschföreningar. Denna bild bekräftas av Trafikanalys rapport (2011:9 s.72)

På Transportforum 2012 i Linköping redovisade konsultföretaget Trivector hur exempelvis Uppland arbetat fram sitt trafikförsörjningsprogram. Den ansvariga myndigheten i Uppland hade endast haft samråd med andra myndigheter, men gentemot trafikföretagen enbart genomfört ett skriftligt remissförfarande. Till råga på allt saknas i programmet en beskrivning av den kommersiella trafiken. Uppland har således inte helt följt lagstiftarens intentioner och 2 kap. 9-10 §§.

Angeläget att följa upp arbetet med trafikförsörjningsprogrammen

BR ser med största oro på att de nybildade RKTMs inte till fullo följer lagstiftarens intentioner och det som uttryckligen stipuleras i den nya kollektivtrafiklagen. Med tanke på frågans vikt är det angeläget att Trafikverket, som enligt sin instruktion (SFS 2010:185 § 2 p. 12) ska bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med "råd och stöd angående utformningen" av de regionala trafikförsörjningsprogrammen, snarast informerar RKTMs om vikten av att följa gällande lagstiftning om samråd och att iaktta den kommersiella busstrafikens möjligheter att tillgodose resenärernas resebehov. Samt att även Transportstyrelsen, som är central tillsynsmyndighet för den nya kollektivtrafiklagen, noga följer efterlevnaden av samrådsförfarandet vid utarbetandet av de regionala trafikförsörjningsprogrammen, vilka är en viktig förutsättning för utveckling av den kommersiella busstrafiken. Ett väl genomfört samrådsförfarande gynnar

hela samhällsutvecklingen med fler resenärer och turister till en lägre kostnad.
Mot denna bakgrund följer vi med stort intresse utvecklingen av denna fråga.



Anna Grönlund

Förbundsdirektör

Svenska Bussbranschens Riksförbund