

# Kommittédirektiv



## Utveckling av kollektivtrafiken

Dir.  
2001:1

---

Beslut vid regeringssammanträde den 17 maj 2001.

### Sammanfattning av uppdraget

En kommitté tillsätts med uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande. Kommittén skall utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. Tyngdpunkten i kommitténs arbete skall ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område och tidsramen för dess bedömningar skall omfatta tiden fram till år 2020.

### Bakgrund

#### *Transportpolitiska utgångspunkter*

Regeringen uttalade i propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56) att den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen och att sådan trafik har stor betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Den bidrar till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att ge människor möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och olika typer av service. En ökad andel kollektivt resande är därför en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Kommuner och landsting avsätter årligen stora resurser till framförallt driften av den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Samtidigt kan man konstatera att samhällsutvecklingen i flera avseenden har försvårat för utvecklingen av kollektivtrafiken. De senaste decenniernas tätortsutveckling har karakteriserats av en utspridning av bebyggelsen och en minskning av befolkningstätheten. Detta har i stort sett skett på bilismens villkor och kollektivtrafikens möjligheter att åstadkomma en god transportförsörjning har därmed kraftigt försvårats.

Den ökande personbilstrafiken och konkurrensen om utrymmet i våra större tätorter leder inte bara till mer avgasutsläpp och buller utan även till minskad effektivitet i näringslivet, ökade reskostnader för resenärerna och sämre livskvalitet för dem, som bor och verkar i dessa orter. En ökad andel kollektivtrafik kan motverka denna utveckling.

Kollektivtrafiken är även betydelsefull för tillväxten och för sysselsättningen. Goda möjligheter till pendling med kollektivtrafik ökar förutsättningarna för att separata och lokala arbetsmarknader ska kunna knytas ihop och fungera som större arbetsmarknadsregioner. Det är därför av stor vikt att kollektivtrafiken fungerar väl, såväl i tätort som i gles- och landsbygd.

Riksdagen beslöt vid sin behandling av budgetpropositionen för budgetåret 2001 (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01: FiU01, rskr. 2000/01:36) att mervärdesskatten på persontransporter skulle sänkas från 12 % till 6 %. I propositionen aviserade regeringen dessutom ett initiativ till fördjupat samarbete mellan staten och kollektivtrafikbranschen för att identifiera möjliga insatsområden, som kan bidra till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Detta uppdrag är ett konkret uttryck för det utlovade initiativet.

### *Kollektivtrafikens utveckling*

Efter den s.k. trafikhuvudmannareformen utvecklades den lokala och regionala kollektivtrafiken kraftigt, främst under första hälften av 1980-talet. Under 1990-talet har trafikhuvudmännen successivt upphandlat allt mer av kollektivtrafiken, vilket har lett till en betydande minskning av deras kostnader för trafiken.

Det senaste decenniet har dock resandet i den lokala och regionala kollektivtrafiken stagnerat, framförallt med buss, samtidigt som resandet med bil kontinuerligt har ökat. Om kollektivtrafikens andel av resandet fortsätter att minska blir det svårare att uppnå målet om ett långsiktigt uthålligt transportsystem.

Under senare år har konkurrensen mellan operatörerna, val av upphandlingsmodell m.m. bidragit till att många operatörer idag har stora ekonomiska problem. Små marginaler och hårt utnyttjande av personella och tekniska resurser har bidragit till en ökad känslighet för störningar vilken på sina håll har lett till svårigheter att uppehålla kollektivtrafikens omfattning och kvalitet.

I en del upphandlingar som genomförts på senare tid har anbudspriser och kontraktsbelopp ökat kraftigt. Om detta är ett tecken på ett trendbrott kan effekten, utan resurstillskott, bli höjda biljettpriser och/eller minskat trafikutbud, vilket i sin tur leder till ett ytterligare minskat kollektivt resande.

De akuta problemen kan också få långsiktiga effekter. En svår ekonomisk situation kan medverka till att varken operatörer eller trafikhuvudmän avsätter tillräckligt med resurser till sin långsiktiga utveckling. På sikt kommer detta leda till stagnation och att kollektivtrafiken minskar i omfattning och kvalitet och därmed i betydelse för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Åtgärder måste därför vidtas för att stärka den lokala och regionala kollektivtrafikens konkurrenskraft. Även om huvudansvaret ligger på kommuner och landsting är det ett brett samhällsintresse att trafiken utvecklas i linje med målet om ett uthålligt transportsystem. För att utforma, förankra och genomföra åtgärder för ett kraftigt ökat kollektivt resande krävs ett övergripande och fördjupat samarbete mellan de statliga, kommunala och privata aktörerna på kollektivtrafikens område.

## Uppdraget

### *En kommitté för samarbete och utveckling*

En kommitté med en bred parlamentarisk representation tillsätts. Kommittén skall utgöra ett forum för ett fördjupat samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikens område. Kommittén skall driva på och ge kreativa bidrag till kollektivtrafikens utveckling och konkurrenskraft.

Tyngdpunkten i kommitténs arbete skall ligga inom den lokala och den regionala kollektivtrafikens område. Kommittén skall arbeta såväl med kollektivtrafikens yttre förutsättningar och roll i samhället, som med dess inre och mer branschspecifika behov av utveckling och förändring, på kort och lång sikt. I detta ingår även

att behandla såväl kollektivtrafikens samordning med andra trafikslag som dess samband med utvecklingen i andra samhällssektorer, inte minst bebyggelseutvecklingen och samhällsplaneringen i övrigt. Tidsramen för dess bedömningar skall omfatta tiden fram till år 2020.

Utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv på kollektivtrafiken skall kommittén:

- identifiera, analysera och beskriva problem och möjligheter till utveckling,
- formulera mål och visioner samt
- föreslå förändringar och åtgärder, som kan bidra till ett ökat kollektivt resande på kort och lång sikt.

Kommittén skall inte ta över något ansvar från befintliga myndigheter och organisationer utan istället verka för att åstadkomma ett brett samarbete med och mellan de statliga, kommunala och privata aktörerna på kollektivtrafikområdet. Berörda verk och myndigheter på transportområdet skall bistå kommittén med nödvändigt underlag. Kommittén skall efter samråd med myndigheter och övriga berörda aktörer kunna tillsätta arbetsgrupper för kompletterande delutredningar.

#### *Konsumentperspektiv och helhetssyn*

Med utgångspunkt i ett konsumentperspektiv och en helhetssyn på kollektivtrafiken skall kommittén överväga vilka åtgärder som behöver vidtas för att kollektivtrafiken ska få goda förutsättningar att utvecklas.

Konsumentperspektivet innebär bl.a. att människors olika resbehov och krav på tillgänglighet, komfort och säkerhet m.m. skall vara en viktig utgångspunkt vid utformningen av samverkande och attraktiva kollektiva transportsystem av hög kvalitet.

Kravet på helhetssyn innebär att delegationen bör behandla alla viktiga delar av kollektivtrafiken, hur delarna samverkar samt hur kollektivtrafiken samverkar med andra transportslag.

### *Problem och möjligheter*

Kommittén skall inledningsvis och med utgångspunkt i en sammanställning av fakta göra en lägesbeskrivning och analys av dagens situation, problem och möjligheter samt förväntad utveckling av kollektivtrafiken.

Jämförelser skall göras av kollektivtrafikens omfattning och kvalitet mellan områden och tätorter av samma typ och storlek. I den mån stora skillnader kan konstateras skall kommittén analysera orsakerna till detta samt varför goda exempel inte får en större spridning och efterföljd. Kommittén skall utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att underlätta en vidare och snabbare spridning av goda exempel.

### *Mål och visioner*

Med utgångspunkt i sin analys och de transportpolitiska målen skall kommittén formulera konkreta mål för den lokala och regionala kollektivtrafikens utveckling på kort och medellång sikt. Vid formuleringen av målen bör kommittén ha som utgångspunkt att kollektivtrafiken åtminstone behåller, men helst ökar sin andel av det totala persontransportarbetet. Kommittén skall vid sin målformulering ta hänsyn till skillnader i förutsättningar för att bedriva kollektivtrafik, t.ex. skillnader som beror av om den förekommer i gles- eller landsbygd, respektive tätorter av olika storlek.

Det är också angeläget att kommittén formulerar en eller flera målbilder och visioner av sin syn på kollektivtrafikens möjliga utveckling på lite längre sikt. Här är det nödvändigt att ta hänsyn till faktorer som fysisk samhällsplanering och bebyggelseutveckling, vilka just har en påverkan på lång sikt. En lämplig tidshorisont för kommitténs bedömningar i detta avseende är år 2020.

### *Strategier, åtgärder och resurser*

Kommittén skall vidare överväga vilka strategier och åtgärder, samt vilka resurser som behövs för att nå respektive målsättning. Om ökade resurser föreslås till något område skall kommittén också lämna förslag till finansiering eller omprioritering inom befintliga anslagsramar. Kommittén har dock inte till uppgift att överväga och föreslå investeringar i specifika objekt i transportinfrastrukturen.

Detta hanteras inom ramen för den ordinarie planeringsprocessen för investeringar i transportinfrastruktur.

#### *Ansvar, roller och lagstiftning*

Huvudansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken ligger på kommuner och landsting, vilka via sina trafikhuvudmän finansierar och planerar trafiken. Operatörerna ansvarar i allmänhet bara för att ett visst trafikutbud produceras. Statens ansvar för kollektivtrafiken avser primärt lagstiftning och finansiering av infrastruktur. Till detta kan läggas det ansvar som olika myndigheter har ålagts för delar av kollektivtrafiken. Så har t.ex. Rikstrafiken ett transportslagsövergripande ansvar att verka för ett samverkande kollektivtrafiksystem. Vägverket och Banverket har ett s.k. sektorsansvar för kollektivtrafik på väg respektive järnväg. Vinnova har ansvar för utredning, forskning och utveckling om kollektivtrafik. Kommittén skall överväga om ansvarsfördelningen mellan de statliga myndigheterna respektive mellan myndigheterna och de kommunala och privata operatörerna behöver förändras.

En viktig uppgift är att utvärdera och ge förslag på eventuella förändringar av lagstiftningen på området. Den s.k. trafikhuvudmannareformen har i tjugio år utgjort grunden för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Kommittén skall bedöma om lagstiftningens är väl avvägd i förhållande till kollektivtrafikens roll i samhället och dess inverkan på respektive beroende av andra samhällssektorer. Kommittén skall vidare utreda om förändringar i dagens organisation, rollfördelning, former för upphandling m.m. kan medföra att kollektivtrafiken får bättre förutsättningar för sin utveckling.

#### *Ett forum för samarbete*

Förutom utredningsarbetet är syftet med kommittén att den ska fungera som ett kreativt forum för diskussion och samarbete kring alla för kollektivtrafiken relevanta frågeställningar. För detta krävs att kommittén har en aktiv dialog med alla aktörer på kollektivtrafikområdet. Kommittén skall på lämpligt sätt, t.ex. via seminarier och konferenser, fånga upp relevanta frågor samt redovisa och diskutera sina resultat och förslag med kollektivtrafikens intressenter.

Det står kommittén fritt att i övrigt ta de initiativ och komma med de förslag till åtgärder och annat, som den anser behövs för att stimulera kollektivtrafikens utveckling.

Kommittén skall samråda med och vid behov samordna sitt arbete med den särskilda kommittén för förbättring av transport-situationen i Stockholmsregionen (dir. 2000:96), vars arbete delvis avser kollektivtrafik. Kommitténs arbete ska vidare ske utifrån ett jämställdhetsperspektiv med utgångspunkt i Jämits slutbetänkande.

Kommittén skall även samråda med och vid behov samordna sitt arbete med den kommande utredningen om järnvägsmarknadens organisation och i övrigt ta hänsyn till relevanta EG-direktiv, förordningar eller andra förslag som berör kollektivtrafik på väg och järnväg.

### Tidsplan och redovisning

Kommittén skall redovisa ett delbetänkande senast den 31 december 2001 samt ett slutbetänkande senast den 31 december 2002.

Redovisningen skall innehålla en analys och beskrivning av kollektivtrafikens problem och möjligheter, förslag till mål och visioner samt förslag till förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén avgör själv hur redovisningen av dess uppgifter skall fördelas på del- respektive slutbetänkande. Det står kommittén fritt att vid tidpunkter den själv väljer komma med ytterligare skrivelser och förslag till regeringen.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



## Tilläggsdirektiv till Kollektivtrafikkommittén

Dir.  
2002:53

---

Beslut vid regeringssammanträde den 11 april 2002.

### Förlängd tid för uppdraget

Med stöd av regeringens bemyndigande den 31 maj 2001 har chefen för Näringsdepartementet tillkallat en kommitté med uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén skulle enligt direktiven (dir 2001:1) redovisa ett delbetänkande senast den 31 december 2001 samt ett slutbetänkande senast den 31 december 2002.

Med ändring av beslutet den 31 maj 2001 beslutar regeringen att slutbetänkandet skall redovisas senast den 30 juni 2003.

Näringsdepartementet)



## Ett forum för samarbete

I kommittédirektivet Utveckling av kollektivtrafiken (Dir. 2001:1) står följande:

Förutom utredningsarbetet är syftet med kommittén att den ska fungera som ett kreativt forum för diskussion och samarbete kring alla för kollektivtrafiken relevanta frågeställningar. För detta krävs att kommittén har en aktiv dialog med alla aktörer på kollektivtrafikområdet. Kommittén skall på lämpligt sätt, t.ex. via seminarier och konferenser, fånga upp relevanta frågor samt redovisa och diskutera sina resultat och förslag med kollektivtrafikens intressenter. Det står kommittén fritt att i övrigt ta de initiativ och komma med de förslag till åtgärder och annat, som den anser behövs för att stimulera kollektivtrafikens utveckling. Kommittén skall samråda med och vid behov samordna sitt arbete med den särskilda kommittén för förbättring av transportsituationen i Stockholmsregionen (dir. 2000:96), vars arbete delvis avser kollektivtrafik. Kommitténs arbete ska vidare ske utifrån ett jämställdhetsperspektiv med utgångspunkt i Jämits slutbetänkande. Kommittén skall även samråda med och vid behov samordna sitt arbete med den kommande utredningen om järnvägsmarknadens organisation och i övrigt ta hänsyn till relevanta EG-direktiv, förordningar eller andra förslag som berör kollektivtrafik på väg och järnväg.

Kommittén har utfört denna uppgift på en mängd olika sätt. Sammanlagt har nästan hundra personer varit involverade i kommitténs arbete. I missivet finns samtliga personer förtecknade. Kollektivtrafikens problem och möjligheter har diskuterats i kommittén, i våra arbetsgrupper, vid seminarier och konferenser. Vi har låtit branschens aktörer komma till tals med kommittén via föredragningar och skriftliga bidrag. Vi har haft ett intensivt samarbete med i stort sett alla kategorier av branschaktörer. Utan deras insatser framförallt i arbetsgrupper hade uppdraget inte varit möjligt att genomföra. Vi är även ett stort tack skyldig till Vägverket, Banverket, Rikstrafiken och VINNOVA, som förutom personella insatser i våra arbetsgrupper även finansierat vissa delstudier för kommitténs räkning. Vi har kommunicerat vårt arbete vid externa konferenser och möten. Vi har samarbetat med Stockholms-

beredningen och Järnvägsutredningen. Med den sist nämnda har vi även bedrivit ett gemensamt utredningsarbete om förbättrat konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer.

### **Kommitténs sammanträden**

Under kommitténs 23 protokollförda sammanträden har ett stort antal externa föreläsare beretts tillfälle att redogöra för sin syn på kollektivtrafiken utifrån respektive perspektiv. Vi har lyssnat på alla kategorier av branschaktörer, men även på forskare och konsulter som har redogjort för kunskapsläget på olika områden eller redovisat underlagsrapporter till kommittén. Vid några sammanträden har det tagit sig formen av interna miniseminarier.

### **Arbetsgrupper**

Med den breda uppgift som kommittén fått sig förelagd har det varit nödvändigt att engagera ett stort antal personer i det konkreta arbetet med utredningen. De 22 experter som regeringen utsåg till stöd för kommittén har vi kompletterat med ytterligare ett stort antal experter. De flesta experter har arbetat i mindre arbetsgrupper på de delområden som kommittén prioriterat.

### **Seminarier**

Kommittén har arrangerat seminarier och en hearing på ett antal prioriterade områden (se Bilaga 7 Förteckning över seminarier och konferenser). De flesta är genomförda i samarbete med andra aktörer, som Stockholmsberedningen, Svenska kommunförbundet, SLTF och BR.

### **Externa konferenser**

Kommitténs ordförande och sekretariat har vid ett flertal tillfällen redovisat kommittén och vårt arbete vid externa konferenser och möten, t.ex. vid SLTF:s och BR:s årliga konferenser, vid Trafikforum i Linköping, för kommun- och landstingsförbunden m.fl.

## Hemsida

På vår hemsida har vi presenterat kommittén och dess ledamöter samt vårt direktiv. Vi har där redovisat vårt delbetänkande i sin helhet och successivt lagt in underlagsrapporterna (se Bilaga 6 Förteckning över underlagsrapporter). På hemsidan har vi även redovisat planerade möten i kommittén och arbetsgrupper samt planerade och genomförda seminarier.

# Lagförslag

## Fysisk planering

### Författningsförslag

Dessa förslag är hämtade ur en underlagsrapport från Lagtolken PL AB. Kommittén har inte tagit ställning till förslagen i detalj utan lämnar dem som underlag för fortsatt arbete.

#### 1 Förslag till vissa lagförändringar för att synliggöra kollektivtrafik och mål samt koppla mellan planlagar

Nu gällande lydelse finns i vänstra spalten och skissen till ny regel eller kommentarer varför ändring inte behövs, finns i den högra.

**PBL 1 kap 1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att med beaktande av den enskilda människans frihet främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

*Regeln är för övergripande för att kollektivtrafik ska passa in, dvs. inte ändras. Kollektivtrafiken kan dock åberopa att den främjar jämlika – jämställda? – levnadsförhållanden, hållbarhet, frihet etc.*

**PBL 2 kap.** Allmänna intressen som skall beaktas vid planläggning och vid lokalisering av bebyggelse m.m.

1 § Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företrädere skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Vid planläggning och i ärenden om bygglov och förhandsbesked skall bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken tillämpas. Enligt 5 kap. 3 § miljöbalken skall miljö kvalitetsnormer iakttas vid planering och planläggning.

2 § Planläggning skall, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten och med energi och råvaror skall främjas. Hänsyn skall tas till förhållandena i angränsande kommuner. Planläggning får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds.

Vad som anges i första stycket skall beaktas även i andra ärenden enligt denna lag.

*För övergripande regel för att kollektivtrafik ska passa in, dvs. inte ändras.*

*Kollektivtrafiken kan dock åberopa att den i "rätt" läge vid bebyggelsekoncentrationer etc. kan utgöra lämpligast ändamål för att använda marken. Det är god hushållning!*

*Regeln är för övergripande för att kollektivtrafik ska passa in, dvs. inte ändras.*

*Dock vore det viktigt om förarbetena tydliggör att vad som är ändamålsenliga strukturer bl.a. beror på hur väl de fungerar för en rationell kollektivtrafik. Likaså att en angelägen mellankommunal fråga är just kollektivtrafik. Ett sådant understrykande kan man passa på att göra t.ex. när man ändrar formuleringen om miljö kvalitetsnormer (det behövs för övrigt) eller justerar med anledning av direktivet om miljöbedömning.*

3 § Bebyggelse skall lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. de boendes och övrigas hälsa,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning och avlopp samt annan samhällsservice,
4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar.

Bebyggelse och anläggningar som för sin funktion kräver tillförsel av energi skall lokaliseras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till energiförsörjningen och energihushållningen.

4 § Inom områden med sammanhållen bebyggelse skall bebyggelsemiljön utformas med hänsyn till behovet av

1. skydd mot uppkomst och spridning av brand samt mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
2. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
3. hushållning med energi och vatten samt goda klimatiska och hygieniska förhållanden,
4. trafikförsörjning och god trafikmiljö,
5. parker och andra grönområden,
6. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orien-

*Lokalisering av bebyggelse är en grundförutsättning för rationell kollektivtrafik och här är det både motiverat och lämpligt att peka på betydelsen av kollektivtrafik såväl som annan trafik eller samhällsservice.*

**Förslag:**

3 § 3p möjligheterna att ordna kollektiv- och annan trafik, vattenförsörjning och avlopp samt annan samhällsservice

----

*På motsvarande sätt är utformningen av bebyggelsemiljön (närhet till hållplatser, möjliga bussvägar etc.) ett angeläget tillfälle att tänka på kollektivtrafik.*

**Förslag:**

-----

4 § 4p. kollektivtrafik- och annan trafikförsörjning och god trafikmiljö,

-----

teringsförmåga att använda området,

7. förändringar och kompletteringar.

Inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse skall det finnas lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse samt möjligheter att anordna en rimlig samhällsservice och kommersiell service.

*Det kunde övervägas att föra in 5 § hushållningsförordningen (1998:896) direkt i lagen, eftersom ingen följer denna förträffliga regel, t.ex. i 5 kap 29 § som ett nytt st.*

*I beslutet skall anges om den medgivna markanvändningen går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen.*

### Väglagen

1 § Denna lag gäller allmän väg.

Allmän väg är, förutom väg som anläggs enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdslösning upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten

1 § Denna lag gäller allmän väg.

*Planering, planläggning, byggande och drift av väg syftar till ändamålsenlig samfärdslösning, som ett led i långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.*

*Bestämmelserna skall tillämpas så att det bidrar till ett transportsystem vars utformning och funk-*

eller en kommun.

En väg upphör att vara allmän, när vägen dras in. Om en kommun är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när den enligt plan- och bygglagen (1987:10) upplåts eller skall vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

tion

1. *tillgodoser grundläggande transportbehov för människor och näringsliv med avseende på tillgänglighet och transportkvalitet, och med särskilt beaktande av betydelsen av en rationell kollektivtrafik,*
2. *bidrar till säker trafik,*
3. *anpassas för en god och hälsosam livsmiljö för alla, där värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra resurser främjas,*
4. *bidrar till en positiv regional utveckling genom att utjämna skillnader mellan olika delar av landet och motverka nackdelar av långa transportavstånd,*
5. *svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och vars planering ger lika möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och ger samma vikt åt skilda värderingar hos kvinnor och män.*

*I planeringen ska beaktas i vilken utsträckning det är lämpligare att istället vidta*

1. *åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt,*
2. *åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon, eller*
3. *begränsade ombyggnadsåtgärder.*



1 a § = nuvarande 1 § andra-  
tredje st

4 § Vaghållning omfattar byggande av väg och drift av väg.

Vid vaghållning skall tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning skall eftersträvas.

13 § Vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbildningen och till natur- och kulturvärden.

14 a § --- Vid utarbetandet av förstudien skall den som avser att bygga en väg samråda enligt 6 kap. 4 § första stycket miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta till vara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd.

4 § Vaghållning omfattar *planering, planläggning*, byggande av väg och drift av väg.

Vid vaghållning skall tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, *kollektivtrafik*, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning skall eftersträvas.

13 § Vid *planläggning och byggande* av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbildningen och till natur- och kulturvärden.

*Vid bedömningen av ändamålsenliga strukturer av kommunikationsleder, skall särskilt beaktas kollektivtrafikens behov.*

--- med berörda länsstyrelser, kommuner, *kollektivtrafikansvariga* och ideella föreningar  
---

16 § Vid utarbetande av en arbetsplan skall samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Samråd skall alltid ske med de miljövårdsmyndigheter som berörs. ---

--- med berörda fastighetsägare och myndigheter, *kollektivtrafikansvariga* samt andra ---

15 § För byggande av väg skall upprättas en arbetsplan. I arbetsplanen skall anges den mark som behöver tas i anspråk för väganordningar och för att genomföra vägbyggnadsprojektet. ---

*I arbetsplanen skall anges om den prövade anläggningen, verksamheten och åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen.*

### Järnväg

1 kap 1 § Med järnväg avses i denna lag spåranläggning för järnvägstrafik. Till en spåranläggning hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

Vad som föreskrivs om järnväg tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

1 § Denna lag gäller järnväg.

*Motsvarande regel som föreslagen 1 § för väg ovan.*

1 a § *Motsvarande nuvarande*  
1 §

3 § 2 st Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg skall hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning skall eftersträvas.

4 § Vid planläggning och byggande av järnväg skall tillses, att järnvägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med järnvägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

2 kap. Järnvägsplan m.m. 1 §

--- Vid utarbetandet av förstudien skall den som avser att bygga en järnväg samråda enligt 6 kap. 4 § första stycket miljöbalken med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som enligt sina stadgar har till ändamål att ta till vara naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd.

Vid *planering*, planläggning, byggande och underhåll av järnväg skall hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom *kollektivtrafik*, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning skall eftersträvas.

Vid *planering*, planläggning och byggande av järnväg skall tillses, att järnvägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med järnvägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

*Vid bedömningen av ändamålsenliga strukturer av kommunikationsleder, skall särskilt beaktas kollektivtrafikens behov.*

--- med berörda länsstyrelser, kommuner, *kollektivtrafikansvariga* och ideella föreningar ---

2 § I järnvägsplanen skall den mark och de särskilda rättigheter anges som behöver tas i anspråk för järnvägen och för byggandet av järnvägen. Om mark behöver tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, skall det av planen framgå vilken mark som avses och under vilken tid den skall nyttjas. ---

---  
*I järnvägsplanen skall anges om den prövade anläggningen, verksamheten och åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen.*

5 § Den som upprättar en järnvägsplan skall samråda i fråga om järnvägens sträckning och förslaget i övrigt med berörda fastighetsägare, kommuner och länsstyrelser samt med andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. De synpunkter som har framförts vid samrådet samt kommentarer och förslag med anledning av synpunkterna skall redovisas i en samrådsredogörelse.

--- med berörda --- *kollektivtrafikansvariga* samt med andra ---

### Nationell väghållningsplanering

1 § Vägverket skall upprätta en nationell väghållningsplan till ledning vid fördelning av medel för nyinvesteringar, förbättringsåtgärder och drift av statliga vägar samt sektorsåtgärder.

1 § Vägverket skall upprätta en nationell väghållningsplan till ledning vid fördelning av medel för nyinvesteringar, förbättringsåtgärder och drift av statliga vägar samt sektorsåtgärder.

*Planeringen ska främja ändamålsenlig samfärdsel, som ett led i*

*långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.*

*Bestämmelserna skall tillämpas så att det bidrar till ett transportsystem vars utformning och funktion*

- 1. tillgodoser grundläggande transportbehov för människor och näringsliv med avseende på tillgänglighet och transportkvalitet, och med särskilt beaktande av betydelsen av en rationell kollektivtrafik,*
- 2. bidrar till säker trafik,*
- 3. anpassas för en god och hälsosam livsmiljö för alla, där värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra resurser främjas,*
- 4. bidrar till en positiv regional utveckling genom att utjämna skillnader mellan olika delar av landet och motverka nackdelar av långa transportavstånd,*
- 5. svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och vars planering ger lika möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och ger samma vikt åt skilda värderingar hos kvinnor och män.*

*I planeringen ska beaktas i vilken utsträckning det är lämpligt att vidta*

- 1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av*

*transportsätt,*

2. *åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon,*
3. *begränsade ombyggnadsåtgärder.*

*1 a § Investeringarna i enlighet med planen får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överskrids.*

### 3 § Planen skall ange

1. ett rikstäckande nät av riksvägar av särskild betydelse (stamvägnätet) och förslag till standard på detta vägnät,
2. den inriktning på nyinvesteringar och förbättringsåtgärder på stamvägnätet som är nödvändig för att nå de transportpolitiska målen,
3. inriktningen på åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion på det statliga vägnätet,
4. inriktningen på drifts- och underhållsåtgärder på det statliga vägnätet,
5. inriktningen på åtgärder för förbättrad miljö på det statliga vägnätet,
6. inriktningen på sektorsåtgärder,
7. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen.

Planen skall redovisa strategiska överväganden när det gäller vad som anges i första stycket 2–5.

### 3 § Planen skall ange

---

2. den inriktning på nyinvesteringar och förbättringsåtgärder på stamvägnätet som är nödvändig för att nå målen i 1 §,

---

7. en konsekvensbedömning av de planerade investeringarna i förhållande till målen i 1 §. Ställningstagandena i planen skall därvid redovisa vilka de strategiska överväganden är, när det gäller p 2–5.

*I planen skall anges om den prioriterade anläggningen, verksamheten och åtgärden främjar en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt är förenligt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen.*

5 § Innan den nationella väghållningsplanen upprättas skall Vägverket hämta in synpunkter från länsstyrelserna, kommunerna och andra som kan ha ett väsentligt intresse av planen.

från --- trafikhuudmän och andra ----

**alternativt**

*Innan en länsstyrelse yttrar sig över planförslaget skall länsstyrelsen höra trafikhuudmännen i länet.*

*Resultatet av samrådet med trafikhuudmän skall sammanfattas och bifogas länsstyrelsens yttrande.*

*5 a § Vid upprättandet av den nationella väghållningsplanen skall sådana planer enligt plan- och bygglagen (1987:10) och sådant planeringsunderlag som behövs för att belysa frågor om hushållning med mark och vatten, finnas tillgängliga i målet eller ärendet som stöd för att peka ut prioriterade åtgärder.*

*Trafikförsörjningsplaner enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall på motsvarande sätt finnas tillgängliga i relevant omfattning.*

### Nationell banhållningsplan

1 § Banverket skall upprätta en banhållningsplan till ledning vid fördelning av medel för investeringar drift och underhåll av stombanjärnvägar, sektorsåtgärder samt vissa statsbidrag. Planen skall upprättas främst utifrån övergripande behov av järnvägstransporter för hela landet.

Banhållningsplanen skall fastställas av regeringen.

1 § Banverket skall upprätta en banhållningsplan till ledning vid fördelning av medel för investeringar drift och underhåll av stombanjärnvägar, sektorsåtgärder samt vissa statsbidrag. Planen skall upprättas främst utifrån övergripande behov av järnvägstransporter för hela landet.

*Se förslag till 1 § för väghållningsplaneringen.*

Banhållningsplanen skall fastställas av regeringen.

*1 a § Investeringarna i enlighet med planen får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överskrids.*

3 § Planen skall avse 12 år. ---  
Planen skall ange

1. den inriktning på investeringar som är nödvändig för att nå de transportpolitiska målen,
2. inriktningen på drifts- och underhållsåtgärder på stombanjärnvägsnätet,
3. inriktningen på åtgärder för förbättrad miljö för vilka Banverket är ansvarigt,
4. inriktningen på sektorsåtgärder,
5. inriktningen på investeringar i sådana anläggningar och rullande materiel som avses i 2 § 2, 3 och 9 förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektiv-

1. den inriktning på investeringar som är nödvändig för att nå målen i 1 §,

---



trafikanläggningar m.m.,  
6. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen.

Planen skall redovisa strategiska överväganden när det gäller vad som anges i första stycket 1-3.

6. en konsekvensbedömning av de planerade investeringarna i förhållande till målen i 1 §. Ställningstagandena i planen skall därvid redovisa vilka de strategiska överväganden är, när det gäller p 2-5.

*I planen skall anges om den prioriterade anläggningen, verksamheten och åtgärden främjar en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt är förenligt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen.*

5 § Banverket upprättar planen efter att ha hört Statens järnvägar och övriga berörda trafikutövare, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket, Försvarmakten, andra berörda centrala verk samt berörda länsstyrelser och organisationer.

Innan en länsstyrelse yttrar sig över planförslaget skall länsstyrelsen höra trafikhuvudmännen och kommunerna i länet.

--- länsstyrelser, trafikhuvudmän och organisationer.

**Alt. komplettering:**

*Resultatet av samrådet med trafikhuvudmän och kommuner skall sammanfattas och bifogas länsstyrelsens yttrande.*

*5 a § Vid upprättandet av banhållningsplanen skall sådana planer enligt plan- och bygglagen (1987:10) och sådant planeringsunderlag som behövs för att belysa frågor om hushållning med mark och vatten, finnas tillgängliga i målet eller ärendet som stöd för att peka ut prioriterade åtgärder.*

*Trafikförsörjningsplaner enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall på motsvarande sätt finnas tillgängliga i relevant omfattning.*

### Länsplaner

1 § Länsstyrelsen skall upprätta en länsplan för länet till ledning vid fördelning av medel för nyinvesteringar och förbättringsåtgärder.

*Se förslag till komplettering av 1 § väghållningsplan.*

*1 a § Investeringarna i enlighet med planen får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överskrids.*

2 § Länsplanen skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region.

---

*Behoven av samordning och en rationell kollektivtrafik inom och mellan regioner skall särskilt beaktas.*

4 § Länsplanen skall ange

---

1. standard på anläggningarna,
2. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder på dessa anläggningar som är nödvändig för att nå de transportpolitiska målen,
3. redovisning av de större objekt som beräknas bli utförda under planens giltighetstid,
4. redovisning av åtgärdernas beräknade kostnader,
5. redovisning av beräknade årliga bidrag för olika ändamål,

2. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder på dessa anläggningar som är nödvändig för att nå målen i 1 §,

---

6. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen.

6. en konsekvensbedömning av de planerade investeringarna i förhållande till målen i 1 §. Ett jämförelsealternativ skall redovisa utfallet om kollektivtrafik prioriteras i hög grad, om inte särskilda skäl gör det onödigt att beskriva ett sådant alternativ.

Ställningstagandena i planen skall redovisa vilka de strategiska överväganden är, när det gäller p 1-3, särskilt mot bakgrund av den regionala fysiska planeringen.

I planen skall anges om den prioriterade anläggningen, verksamheten och åtgärden främjar en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt är förenligt med den för området gällande regionplanen eller kommunala översiktsplanen.

5 a § Vid upprättandet av länsplanen skall sådana planer enligt plan- och bygglagen (1987:10) och sådant planeringsunderlag som behövs för att belysa frågor om hushållning med mark och vatten, finnas tillgängliga i målet eller ärendet som stöd för att peka ut prioriterade åtgärder.

Trafikförsörjningsplaner enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall på motsvarande sätt finnas tillgängliga i relevant omfattning.

### Trafikförsörjningsplan

1 § För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman.

De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafikhuvudmannen i länet.

1 § För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter.

*En tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning är ett led i långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.*

*Bestämmelserna i denna lag skall tillämpas så att det bidrar till en kollektivtrafik vars funktion*

*1. tillgodoser grundläggande transportbehov för människor och näringsliv med avseende på tillgänglighet och transportkvalitet,*

*2. bidrar till säker trafik,*

*3. anpassas för en god och hälsosam livsmiljö för alla, där värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra resurser främjas,*

*4. bidrar till en positiv regional utveckling genom att utjämna skillnader mellan olika delar av landet och motverka nackdelar av långa transportavstånd,*

*5. svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och vars planering ger lika möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och ger samma vikt åt skilda värderingar hos kvinnor och män.*

1 a § De länstrafikansvariga ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafikhuvudmannen i länet.

6 § Omfattningen av trafik som avses i 1 § första stycket och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen årligen antar efter samråd med dem som är länstrafikansvariga. I planen skall det tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken.

Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik skall anges i en trafikförsörjningsplan som kommunen årligen antar efter samråd med trafikhuvudmannen och landstinget i länet.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen, skall trafikhuvudmannens trafikförsörjningsplan omfatta även resor enligt dessa lagar.

I trafikförsörjningsplanerna skall det redogöras för miljöskyddande åtgärder.

---

*Planen skall även ange*

1. *den långsiktiga inriktning på investeringar och drift som behöver prioriteras för att nå målen i 1 §,*
2. *åtgärder som är angelägna för handikappanpassning av trafiken och miljöskydd,*
3. *konsekvenserna av den planerade trafikeringen i förhållande till målen i 1 §. Ställningstagandena i planen skall därvid redovisa vilka de strategiska överväganden är när det gäller p 1.*

*Trafikering i enlighet med planen får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överskrids.*

6 a § återstoden av dagens 6 §

## 2 Förslag till vissa lagförändringar för att synliggöra kollektivtrafikens aktörer

Förslag till komplettering av lagen om kollektivtrafik

*1 b § Trafikhuvudmannen skall delta i erforderlig utsträckning i den fysiska planeringen som sker inom väg- och järnvägssektorn enligt (referens väg och jvg) samt i den kommunala fysiska planeringen liksom den regionala fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (referens).*

# Lagförslag

## Förbättrat konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer

### Författningsförslag

Nedanstående förslag till författning samt författningskommentar är hämtade ur en underlagsrapport från Henrik Kjellin. Kommittén har inte tagit ställning till förslagen i detalj utan lämnar dem som underlag för fortsatt arbete.

### Lag om ersättning m.m. vid transport av passagerare

#### *Lagens innehåll*

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om information, service och ersättning vid transport av passagerare.

Den innehåller också bestämmelser om det inbördes förhållandet mellan de olika transportörer som genom avtal eller faktiskt är inblandade i en viss transport.

#### *Lagens tillämpningsområde*

2 § Denna lag skall tillämpas på transporter av passagerare mellan platser inom Sverige. Lagen skall också tillämpas på internationella transporter av passagerare, om avgångs- eller destinationsorten ligger i Sverige.

Lagen skall tillämpas på transporter av passagerare mot ersättning. Den skall också tillämpas på transporter som utförs gratis av ett transportföretag.

*Undantag från lagens tillämpning*

3 § Denna lag skall inte tillämpas på frågor vilka regleras i luftfartslagen (1957:297), sjölagen (1994:1009), järnvägstrafiklagen (1985:192), lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik eller lagen (1992:1672) om paketresor.

*Tvingande bestämmelser till passagerarens fördel*

4 § En avvikelse från bestämmelserna i denna lag som avtalats mellan transportören och en passagerare skall endast gälla, om den är till fördel för passageraren.

*Reseinformation och transportdokument*

5 § Transportörer skall ge god och tillförlitlig information om sina transporttjänster.

För varje resa som sålts i förväg skall information om avgångs- och ankomsttid, vem som skall utföra transporten eller del av den, om detta är annan än den avtalande transportören, samt pris registreras. Passageraren skall på begäran ges en utskrift av denna information.

*Rätt till gratis resa då transporttjänsten inte uppfyller rimliga krav*

6 § En passagerare har rätt att resa gratis, om en resa inte uppfyller vad passageraren rimligen hade att förvänta sig. Detsamma gäller om transporten på grund av försening har förlorat sitt syfte för passageraren.

I de fall passageraren redan har betalat för resan, skall priset för resan betalas tillbaka.

*Ersättning vid försening*

7 § En passagerare har rätt till skälig ersättning för skada till följd av försening som är längre än vad som passageraren rimligen bör få tåla. Detta gäller dock inte, om transportören kan visa att denne vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan.



*Särskilda åtgärder vid försening eller annan störning*

8 § Om en resa försenas eller om en annan störning förekommer vilken gör att resan avviker från vad passageraren haft anledning att förvänta sig, skall transportören omgående informera passagerarna om detta och dessutom vidta åtgärder för att minska konsekvenserna av förseningen eller störningen.

*Avtalande och faktisk transportör*

9 § Transportörens skyldigheter enligt denna lag skall gälla både den som i eget namn sålt transporten (avtalande transportör) och den som utför hela eller delar av transporten (faktisk transportör).

Den som sålt en transport skall anses ha gjort det i eget namn, om denne inte visar att passageraren givits så tydlig information att passageraren borde ha förstått att transporten såldes på uppdrag av annan.

*Den avtalande och faktiske transportörens respektive ansvar*

10 § Den avtalande transportören har ansvaret för händelser under hela transporten, medan den faktiske transportören enbart är ansvarig för händelser som sker under den del av transporten som denne utför.

Om passageraren framför anspråk eller reklamation gentemot endera av den avtalande eller den faktiske transportören, skall detta även anses ha gjorts mot den andre.

*Åtaganden av den avtalande och den faktiske transportören gentemot passageraren*

11 § Om den avtalande transportören gör åtaganden gentemot passageraren som är förmånligare än bestämmelserna i denna lag, kan detta åtagande enbart åberopas gentemot denne.

Om den faktiske transportören gör åtaganden gentemot passageraren som är förmånligare än bestämmelserna i denna lag, kan detta åtagande åberopas gentemot såväl den avtalande som den faktiske transportören.

*Transportörens regressrätt*

12 § Den som orsakar en försening eller annan störning, för vilken transportören fått låta passagerare resa gratis enligt 6 § eller betala ersättning enligt 7 § skall ersätta transportören för detta.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

**Författningskommentar****Lag om  
ersättning m.m. vid transport av passagerare***Lagens innehåll*

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om information, service och ersättning vid transport av passagerare.

Den innehåller också bestämmelser om det inbördes förhållandet mellan de olika transportörer som genom avtal eller faktiskt är inblandade i en viss transport.

Paragrafen är en informationsbestämmelse som anger lagens innehåll.

*Lagens tillämpningsområde*

2 § Denna lag skall tillämpas på transporter av passagerare mellan platser inom Sverige. Lagen skall också tillämpas på internationella transporter av passagerare, om avgångs- eller destinationsorten ligger i Sverige.

Lagen skall tillämpas på transporter av passagerare mot ersättning. Den skall också tillämpas på transporter som utförs gratis av ett transportföretag.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde och innehåller två stycken.

Av det första stycket följer att lagen skall tillämpas på transporter av passagerare. Tillämpningen är inte begränsad till någon viss typ av transport utan gäller för alla transportslag. Det enda undan-

taget är att den inte skall tillämpas i de fall då de lagar som anges i 3 § är tillämpliga.

I första stycket anges också lagens geografiska tillämpningsområde. Den skall tillämpas om åtminstone endera av avgångs- eller ankomstsorten ligger i Sverige. Detta innebär dock inte att lagen skall tillämpas i alla situationer under en sådan resa. I vissa fall kan utländsk lag vara tillämplig. Detta styrs av lagvalsregler inom den internationella privaträtten. Ett exempel på en sådan regel är att skadeplatsens lag ofta skall tillämpas i fråga om ersättning för skada.

Att lagen endast skall tillämpas på transporter som sker mot ersättning följer av andra stycket. Det finns dock ett undantag från denna regel. Gratistransporter som utförs av ett transportföretag omfattas också. Det huvudsakliga exemplet på detta är passagerare som fått gratisbiljetter som kompensation för en tidigare försening eller annan störning. Med transportföretag avses ett företag som annat än vid enstaka tillfällen utför transporter mot ersättning, oavsett om företaget också driver annan verksamhet.

#### *Undantag från lagens tillämpning*

*3 § Denna lag skall inte tillämpas på frågor vilka regleras i luftfartslagen (1957:297), sjölagen (1994:1009), järnvägstrafiklagen (1985:192), lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik eller lagen (1992:1672) om paketresor.*

Paragrafen begränsar lagens tillämpning avseende sådana transporter som omfattas av annan transporträttslig lagstiftning. Bestämmelsen får till exempel till följd att lagens regler om ersättning för försening inte skall tillämpas vid luft- och sjötransporter, eftersom sådana regler finns i sjölagen respektive luftfartslagen. Däremot kan den generella informationsskyldigheten enligt 5 § tillämpas även avseende sådana transporter som en följd av att de nämnda lagarna saknar motsvarande bestämmelser.

*Tvingande bestämmelser till passagerarens fördel*

*4 § En avvikelse från bestämmelserna i denna lag som avtalats mellan transportören och en passagerare skall endast gälla, om den är till fördel för passageraren.*

Paragrafen uttrycker lagens tvingande natur. Bestämmelsen gäller enbart till förmån för passagerare. Detta innebär att lagen bland annat är dispositiv vad avser det inbördes förhållandet mellan olika transportörer eller mellan transportören och andra som denne har avtal med. Ett avtal mellan sådana parter får dock inte ha negativa konsekvenser för passagerare.

*Reseinformation och transportdokument*

*5 § Transportörer skall ge god och tillförlitlig information om sina transporttjänster.*

*För varje resa som sålts i förväg skall information om avgångs- och ankomsttid, vem som skall utföra transporten eller del av den, om detta är annan än den avtalande transportören, samt pris registreras. Passageraren skall på begäran ges en utskrift av denna information.*

Paragrafen innehåller regler om transportörernas allmänna information och om specifik reseinformation.

Första stycket anger generella krav för den information som skall ges till passagerarna. Bestämmelsen är generellt hållen och får utvecklas närmare i praxis. Att en transportör inte följer bestämmelsen får inga direkta konsekvenser. Detta kan däremot indirekt få betydelse vid en tillämpning av 6 och 7 §§, eftersom dessa bestämmelser i stor utsträckning bygger på vad passagerarna haft anledning att förvänta sig. Dessutom kan en transportörs information självklart falla under marknadsföringslagens (1995:450) regler.

Andra stycket innehåller en regel om transportdokumentation när resor säljs i förskott. För att möjliggöra resande med stöd av modern informationsteknologi innehåller lagen inte något krav på att transportdokument skall utfärdas. Däremot skall specifik information om resan registreras. Denna information skall innefatta vissa uppgifter som är av särskild betydelse för passageraren. Informationen behöver inte ges till passageraren annat än på begäran. Det räcker att passageraren har tillgång till informationen

genom en kod eller liknande. En sådan kod behöver inte heller den ges muntligt eller skriftligt utan kan exempelvis knytas till resenärens kreditkort.

*Rätt till gratis resa då transporttjänsten inte uppfyller rimliga krav*

**6 §** *En passagerare har rätt att resa gratis, om en resa inte uppfyller vad passageraren rimligen hade att förvänta sig. Detsamma gäller om transporten på grund av försening har förlorat sitt syfte för passageraren.*

*I de fall passageraren redan har betalat för resan, skall priset för resan betalas tillbaka.*

Paragrafen innehåller en definition av transportörens ansvar för en resas kvalitet. Bestämmelsen anger två olika situationer när resan skall ske gratis.

Den första situationen är när resan inte uppfyller vad passageraren rimligen haft att förvänta sig. Vad en passagerare kan förvänta sig styrs i hög grad av den information som transportörens givit, antingen direkt till passageraren eller i marknadsföring. Tillämpningen av denna bestämmelse kommer därför att variera mellan olika transportörer och mellan olika transportslag. En transportör som framställer sin tjänst som en högkvalitetstjänst får ta ett större ansvar än andra.

Den andra situationen då rätt till gratisresa kan föreligga är då resan på grund av försening förlorat sitt syfte för passageraren. Detta är något som i huvudsak kommer att förekomma då en resa har ett enda specifikt syfte, som exempelvis ett möte eller en föreställning.

Det finns inga begränsningar avseende vilka brister i transporttjänsten som skulle kunna utlösa ansvar enligt denna bestämmelse. Ett exempel som redan pekats på ovan är att ersättning för försening kan utgå även enligt denna bestämmelse och även i fall då 7 § inte är tillämplig.

Genom att resan som rubriken anger skall ske gratis är ansvaret begränsat till resans pris. Detta innebär att passageraren skall få tillbaka pengar om betalning erlagts. Ersättning skall ske på det sätt som passageraren begär. En passagerare skall enbart behöva acceptera nya biljetter eller vouchers i de fall resan erhållits gratis.

Bestämmelsen kan tillämpas även då passageraren reser på ett periodkort eller liknande. I sådant fall skall compensation utgå i sådan grad som är proportionerligt i förhållande till det passageraren drabbats av.

Att en passagerare fått resa gratis skall inte hindra att ersättning utgår enligt 7 §, se nedan.

#### *Ersättning vid försening*

*7 § En passagerare har rätt till skälig ersättning för skada till följd av försening som är längre än vad som passageraren rimligen bör få tåla.. Detta gäller dock inte om transportören kan visa att denne vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan.*

Paragrafen innehåller den centrala regeln om transportörens ansvar för försening.

Första meningen innebär att en passagerare skall få ersättning för skador som uppkommer vid förseningar som är längre än vad denne rimligen bör få finna sig i. Vad som skall anses vara en rimlig försening får bedömas mot bakgrund av en rad faktorer som bl.a. resans pris och den information som transportören givit. Utgångspunkten bör vara den tidtabell en transportör publicerat eller den avgångstid som annars överenskommits. Utifrån detta får det bedömas hur lång försening som kan anses rimlig.

Bestämmelsen bör läsas mot bakgrund av den allmänna regeln om att den som riskerar att drabbas av en skada är skyldig att vidta åtgärder för att minska skadans omfattning. I detta sammanhang innebär detta exempelvis att ersättning inte bör utgå om passageraren inte haft tillräckliga marginaler i sitt resande.

En viktig begränsning ligger i att passageraren enbart kan få ersättning för skada. Det skall alltså inte utgå någon ersättning om inte förseningen lett till en förlust för passageraren. Detta kan exempelvis röra sig om att passageraren fått löneavdrag eller annan ekonomisk förlust. Ersättningen skall vara skälig.

Av andra meningen följer att ansvaret förutom de begränsningar som ligger i första meningen är ett kontrollansvar. Detta innebär att transportören inte ansvarar för förseningar som uppkommer på grund av orsaker som helt ligger utanför dennes kontroll. Exempel på detta är trafikolyckor som hindrar framkomsten på den planerade resvägen och den alternativa resvägen leder till försening.

*Särskilda åtgärder vid försening eller annan störning*

*8 § Om en resa försenas eller om en annan störning förekommer vilken gör att resan avviker från vad passageraren hade anledning att förvänta sig, skall transportören omgående informera passagerarna om detta och dessutom vidta åtgärder för att minska konsekvenserna av förseningen eller störningen.*

Paragrafen bygger på den generella regeln att en skadevällare är skyldig att vidta åtgärder för att minska skadan och preciserar hur denna regel skall tillämpas i de aktuella fallen. Bestämmelsen skall läsas i samband med både 6 och 7 §. Med hänsyn till vilka åtgärder som transportören vidtagit kan det finnas anledning att sätta ned ersättningen för försening eller annan störning. Det kan till och med förekomma att de kompensande åtgärder transportören är sådana att ingen ersättning alls bör utgå. Å andra sidan bör det kunna vägas in till passagerarens fördel att transportören inte vidtagit åtgärder för att minska skadan trots att sådana åtgärder hade kunnat vidtas.

Paragrafen innehåller en allmän regel om att transportören skall vidta åtgärder i syfte att minska konsekvenserna av en försening eller annan störning. Den kanske viktigaste av dessa åtgärder, informationen, anges särskilt. I övrigt kan det röra sig om att erbjuda passagerarna att få ersättning för taxi i de fall en resa är försenad med viss längd. I ett sådant fall är det rimligt att passagerarna utnyttjar denna möjlighet. Om passageraren inte gör det, bör ersättning enbart utgå om skadan hade uppkommit även om denna möjlighet hade utnyttjats.

Vid längre förseningar kan det anses rimligt att transportören erbjuder ytterligare service. Detta gäller exempelvis kost och logi samt telefonsamtal. Transportören bör inte vara skyldig att erbjuda högre kvalitet på övernattningen och förplägnaden än vad som kan anses rimligt i förhållande till kvaliteten hos och priset på transporttjänsten.

*Avtalande och faktisk transportör*

*9 § Transportörens skyldigheter enligt denna lag skall gälla både den som i eget namn sålt transporten (avtalande transportör) och den som utför hela eller delar av transporten (faktisk transportör).*

*Den som sålt en transport skall anses ha gjort det i eget namn, om denne inte visar att passageraren givits så tydlig information att passageraren borde ha förstått att transporten såldes på uppdrag av annan.*

Paragrafen beskriver förhållandet mellan den avtalande och den faktiske transportören. Det saknar betydelse om de olika delarna av transporten utförs av olika transportslag. Detsamma gäller om de delar av en transport som sker med ett visst transportslag sker helt utanför Sverige. Ett exempel är om ett bussbolag säljer en resa vari en båtresa som omfattas av sjölagen ingår, en bussresa från Göteborg till Helsingfors, där en buss transporterar till båten mellan Stockholm och Åbo och en annan hämtar i Åbo. Om en sådan transport säljs av ett av bussbolagen, är detta bolag även ansvarigt för sjötransportdelen. Detta innebär att en passagerare har möjligheten åberopa reglerna i denna lag till sin egen fördel.

Första stycket innehåller en definition av begreppen. Uppdelningen är enbart ett sätt att definiera ansvaret i de delar av en resa där den som sålt resan i eget namn är någon annan än den som utför den. I de fall den som säljer en resa utför delar av den har denne båda funktionerna i förhållande till denna del av resan och ensam det ersättningsrättsliga ansvaret.

Av andra stycket följer en presumtion av att den som sålt en biljett också är avtalande transportör. Detta skall anses vara fallet om den som sålt biljetten inte visar att biljetten sålts för annans räkning. Om detta visas skall den för vars räkning biljetten sålts anses vara avtalande transportör. Följden av att någon anses vara avtalsslutande transportör är att denne har ersättningsansvar enligt 6 och 7 §§ på sätt som anges i 10 §. En utgångspunkt vid bedömningen av om det är visat att en viss person inte uppträtt i eget namn och därmed är ansvarig transportör är vilken funktion personen har och vad passageraren därmed var att vänta sig.

*Den avtalande och faktiske transportörens respektive ansvar*

*10 § Den avtalande transportören har ansvaret för händelser under hela transporten, medan den faktiske transportören enbart är ansvarig för händelser som sker under den del av transporten som denne utför.*

*Om passageraren framför anspråk eller reklamation gentemot endera av den avtalande eller den faktiske transportören, skall detta även anses ha gjorts mot den andre.*



Paragrafen innehåller två stycken och beskriver den avtalande och faktiske transportörens respektive ansvar.

Enligt första stycket har den avtalande transportören ansvar för varje händelse under transporten medan den faktiske transportören enbart har ansvar för den del av transporten som denne utför.

Av andra stycket följer att ett krav eller påtalande av fel som framställts mot endera av transportörerna även får verkan mot den andre. Detta innebär till exempel att ett preskriptionsavbrott mot den ene får verkan även mot den andre.

#### *Åtaganden av den avtalande och den faktiske transportören gentemot passageraren*

*11 § Om den avtalande transportören gör åtaganden gentemot passageraren som är förmånligare än bestämmelserna i denna lag, kan detta åtagande enbart åberopas gentemot denne.*

*Om den faktiske transportören gör åtaganden gentemot passageraren som är förmånligare än bestämmelserna i denna lag, kan detta åtagande åberopas gentemot såväl den avtalande som den faktiske transportören.*

I paragrafen behandlas utfästelser som görs av antingen den avtalande eller den faktiske transportören och i vilken utsträckning sådana utfästelser binder även den andre av dem.

Enligt första stycket blir inte den faktiske transportören bunden av utfästelser som görs av den avtalande transportören, medan det är tvärt om avseende utfästelser som görs av den faktiske transportören.

#### *Transportörens regressrätt*

*12 § Den som orsakar en försening eller annan störning, för vilken transportören fått låta passagerare resa gratis enligt 6 § eller betala ersättning enligt 7 §, skall ersätta transportören för detta.*

I paragrafen finns ett förtydligande avseende transportörens regressrätt. Att en transportör är skyldig att betala ut ersättning enligt denna lag till en passagerare innebär inte att transportören slutligt skall bära denna kostnad. Bestämmelsen innehåller en

allmän ersättningsregel. Mot bakgrund av att lagen enligt 4 § enbart är tvingande till passagerarnas fördel kan transportörer inbördes eller med andra reglera regressansvaret genom avtal. Ett krav grundat på avtal kan förekomma i de fall någon som transportören har avtal med, exempelvis en infrastrukturhållare, orsakat en försening eller annan störning. Ett annat exempel är om ett bolag som skall städa transportmedel eller lokaler misskött detta på sådant sätt att transportören nödgats kompensera passagerarna. Om avtal saknas kan regressrätten hanteras via skadeståndslagens regler.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

## Förteckning över underlagsrapporter

Här förtecknas underlagsrapporter som tagits fram åt kommittén. Kommittén har dock ej tagit ställning till innehållet annat än i de fall där underlaget utnyttjats i betänkandet.

Rapporterna finns tillgängliga på CD-skivan som levereras med detta betänkande.

Arvelius, Anders, Vägverket

*Kollektivtrafik och trafiksäkerhet*

Börjesson, Mats, Transportidé i Uppsala AB

*Avtalsrelationer mellan kommuner, landsting, trafik huvudmän och entreprenörer*

Carstam, Bertil, BConsoy

*Plan de Déplacements Urbains*

Dickinson, Joanna, Transek

*Trygghet i kollektivtrafiken*

Echeverri, Per, Karlstads universitet

*Kunskapsproduktion för svensk kollektivtrafik*

Eriksson, Torbjörn, TE Marknadskommunikation AB

*Konsumentperspektivet – kollektivtrafikens marknadsanalys- och marknadsförings arbete*

Haglund, Anders m.fl., KOMREV

*Sammanställning av kommuner och landstings finansiella situation samt kollektivtrafikens resultatutveckling*

Johansson, Gunn m.fl., Stockholms universitet

*Bussförarens hälsa och arbetsvillkor – en kunskapsöversikt*

Kjellin, Henrik, Justitiedepartementet

*Förbättrat konsumentskydd för kollektivtrafikresenärer*

Lerman, Peggy, Lagtolken PL AB

*Kollektivtrafik & planering*

- Lindahl, June m.fl., Boverket  
*Planera för ökad kollektivtrafik!*
- Lindvall, Jan, Uppsala universitet  
*Ägarstyrning inom svensk kollektivtrafik*
- Lundberg, Stellan, Infraplan AB  
*Kollektivtrafikens betydelse för regional utveckling*
- Magnusson, Leif, SWECO VBB  
*Kollektivtrafikens miljöpåverkan*
- Norheim, Bård, m.fl., Transportøkonomisk institutt  
*Markedsorientert kollektivtransport*  
*Marknadsorienterad kollektivtrafik – sammanfattning*  
*Organisering og finansiering av kollektivtransport i 11 europeiske land*
- Nylander, Patrik, ÅF-Trafikkompetens AB  
*En värdefull kollektivtrafik – är den samhällsekonomiskt effektiv?*
- Peterson, Bo E., BEP Kollektivtrafikkonsult  
*Processen vid fysisk planering för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*
- Scheele, Siv m.fl., Inregia AB  
*Kollektivtrafikens fördelningseffekter*
- Sturesson, Jan m.fl., KOMREV  
*Aktiv ägarstyrning av kollektivtrafiken – Ett utvecklingsperspektiv*
- Sundvall, Björn m.fl., SLTF  
*Kollektivtrafik i trafiksvaga områden*
- Wacklin, Lisa, analink AB  
*Kunskap och kompetens – Om behovet av utveckling i kollektivtrafiken*
- Wallin, Bosse, Näringsdepartementet  
*Statens ansvar för kollektivtrafiken i samverkan med andra aktörer*
- Westin, Kerstin, Umeå universitet  
*När går sista bussen? – Glesbygdsbors uppfattning om värdet av kollektivtrafik*
- Vilhelmson, Bertil, Göteborgs universitet  
*Sambällsförändringar som påverkar den framtida efterfrågan på kollektivtrafik*

# Förteckning över seminarier och konferenser

## *1. Förändringar, roller och lagstiftning – möjligheter till utveckling av kollektivtrafiken?*

Seminarieriet var riktat till kollektivtrafikens alla aktörer och intressenter och ägde rum den 18 mars 2002 på Ingenjörshuset i Stockholm. Syftet med seminariet var att diskutera förslag till lösningar på olika problem i kollektivtrafiken och frågeställningarna handlade om förändringar i ansvarsfördelning, planeringsprocesser och lagstiftning på kollektivtrafikområdet.

## *2. Regional utveckling och gränslös kollektivtrafik*

Den 16 oktober 2002 arrangerade Kollektivtrafikkommittén och Stockholmsberedningen en gemensam hearing för att inhämta information om dagens förhållanden, belysa olika problem samt få in förslag på vad som kan och bör göras för att underlätta kollektivtrafikens möjligheter att bidra till regional och storregional utveckling. Seminariet var riktat till kollektivtrafikens aktörer inom stat, kommuner och landsting samt till trafikhuvudmän och branschorganisationer, och det ägde rum på Norra Latin i Stockholm.

## *3. Fysisk planering och kollektivtrafik*

Ett inspirationsseminarium arrangerat av Kollektivtrafikkommitténs arbetsgrupp för fysisk planering. Det arrangerades som ett led i arbetet att försöka hitta bättre processer och instrument för kommunikation och planering. Målsättningen med seminariet var att inspirera till en kreativ diskussion om vad som kan göras i samspillet mellan de som planerar den fysiska miljön och de som planerar kollektivtrafiken. Seminariet var riktat till kommuner och trafikhuvudmän och ägde rum den 30 oktober 2002 i Högskolan i Jönköping.

*4. Trafik i trafiksvaga områden, problem och möjligheter*

Seminarium på Kommunförbundets färdtjänstdagar, Konsert & Kongress i Gävle den 27 november 2002. Arrangerat av Kollektivtrafikkommitténs arbetsgrupp för trafiksvaga områden.

*5. Upphandling och konkurrens.*

Seminarium i samarbete med Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Bussbranschens Riksförbund (BR). Rikstrafiken medverkade. Seminariet ägde rum den 2 april 2003 på Klara Strand Konferens i Stockholm. Inbjudna var olika branschorgan (kommun- och landstingsförbunden, SLTF, BR, tågoperatörer, taxiförbunden), trafikhuvudmän, operatörer, myndigheter, forskare, konsulter, politiker och alla med ansvar och intresse för offentlig upphandling av hållbara transporter. Seminariet arrangerades för att belysa och diskutera frågeställningar som på olika sätt berör upphandling. Seminariet avsåg att bidra till att upphandling blir ett instrument för ökad effektivitet och kvalitet i kollektivtrafiken, samt vara en arena för nya kontakter och erfarenhetsutbyte.