

Motion till riksdagen 2005/06:T558

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Kollektivtrafiken

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stat, kommuner och landsting skall återta kontrollen över kollektivtrafiken, eftersom den utgör en grundläggande samhällsservice som måste fungera utifrån en helhetssyn.
2. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur länstrafikhuvudmän och kommuner som bedriver lokal och regional kollektivtrafik kan ges ökad möjlighet till långsiktig planering, utveckling och modernisering och vilken del staten kan ha i detta.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportslag som skall prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet skall nås.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge alla kommuner rätt att ta ut trängselavgifter i tätort.¹
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.
6. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur handikappanpassningen av kollektivtrafiken skall genomföras för att säkerställa att det av riksdagen beslutade målet om att transportsystemet skall vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010 kan uppnås.
7. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur miljöanpassningen av kollektivtrafiken skall genomföras, bl.a. omställning till förnybar drift, åtgärder mot buller och fysiskt intrång som skadar natur- och kulturvärden.
8. Riksdagen begär att regeringen låter utreda hur fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän skall genomföras samt att forskarstöd kopplas till försöken.

¹ Yrkande 4 hänvisat till KU.

Fel! Okänt namn på

Bakgrund

Trafikpolitiken skall se till att alla har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälso- och buller lösas på ett tillfredsställande sätt. En av de absolut viktigaste åtgärderna för att kunna lyckas med detta är att tillskapa en väl utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla utifrån de förutsättningar som ges beroende på om man bor i storstad eller glesbygd. Privatbilismens ökningstakt måste avstanna och helst minska, inte minst i våra tätorter.

För att lyckas med detta måste det kollektiva resandet stimuleras samtidigt som vi ställer tydliga krav på att bilen måste bära sina samhällsekonomiska kostnader och att de miljöförstörande utsläppen minimeras genom framtagande av mer miljövänliga drivmedel och mer bränslesnåla motorer. De långväga godstransporterna med lastbil måste minska och styras över till gods-transporter på järnväg och sjöfart. Det största hotet mot uppställda klimatmål är den tilltagande trafiken och det krävs nu krafttag, användande av såväl ”morot som piska”, för att styra över alltmer av vårt resande till kollektiva färdmedel. Dessa är mer miljövänliga och mer trafiksäkra. Dessutom gynnar en fungerande kollektivtrafik jämställdhet och jämlikhet genom att den gynnar kvinnor, pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster.

Frågan om en jämställd trafikpolitik tar Vänsterpartiet upp i en annan motion. En väl fungerande och prisvärd kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för regional utveckling i alla sorts regioner. Den skall inte styras utifrån kortsiktiga privata vinstintressen utan utifrån medborgarnas behov och de trafikpolitiska målen, inte minst en god miljö. Det krävs krafttag för en ordentlig satsning på det kollektiva resandet. Redan i nuläget är stora delar av kollektivtrafiken bekostad av samhället genom skattepengar, och vi menar att försök med avgiftsfri kollektivtrafik bör inledas i dels en storstad, dels i ett glesbygdslän. Sådana försök skall knyta till sig lämpligt forskarstöd i syfte att kartlägga konsekvenserna för t.ex. miljön, trafikskadekostnaderna, pendlingsmönstren och den regionala utvecklingen.

Ansvar och finansiering

Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljettpengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har på senare tid varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. I stället för att fortsätta på den inslagna vägen menar Vänsterpartiet att det i stället nu är hög tid för stat, kommuner och landsting att återta den nödvändiga kontrollen över kollektivtrafiken, eftersom den utgör en grundläggande samhällsservice. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Detta innebär i praktiken att kollektivtrafiken i huvudsak skall drivas av samhället i kommunal- eller landstingsregi eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag skall motverkas, inte stimuleras. Många länstrafikbolag och kommunala trafikbolag har stora ekonomiska svårigheter, vilket medfört prishöjningar och minskad trafikering. För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila förutsättningar för ekonomin. De resande måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig om man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Om inte blir det svårt att få fler att resa kollektivt.

Riksdagen bör begära att regeringen utreder hur de aktuella trafikbolagen kan ges ökad möjlighet till långsiktig planering, utveckling och modernisering och vilken del staten kan ha i detta. Investeringar i vägar har länge varit prioriterade framför investeringar i andra transportslag. Numera finns en relation uppställd avseende statens satsningar på kommunikationer, som är till järnvägens fördel. Staten står också för investeringar i nationell järnväg, medan det faktiska utfallet av statens investeringar i lokal och regional kollektivtrafik är mycket litet. Även här krävs det ett nytänkande.

Fastställ en styrande transporthierarki

Det övergripande målet för transportpolitiken är, enligt ett riksdagsbeslut, ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. För att uppnå detta skall dels transportbehovet inte öka, dels måste samhällets subventioner och stöd inriktas tydligt mot de mest hållbara transportmedlen, mot vissa socioekonomiska grupper och mot glesbygd. Kollektivtrafiken är det överlägset bästa transportsystemet för att uppnå målets del om ekologisk hållbarhet.

Trots detta har det skett nedskärningar och försämringar av kollektivtrafiken, inte minst till följd av kommunernas och landstingens ansatta ekonomi, där kollektivtrafiken skall slåss om medelstildelningen med andra samhälls-nödvändiga verksamheter som skola, vård och omsorg. Under tiden fortsätter i stället privatbilismen att öka. Kostnadsbalansen måste förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara blir dyrare. Det måste skapas ordentliga alternativ så att det kollektiva resandet underlättas, prioriteras och värdesätts. Kollektivtrafiken kan och måste stärkas på ett långsiktigt sätt genom en rad förändringar av strukturell och organisatorisk art. Kollektivtrafiken måste förstärkas och få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen skall kunna nås. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som skall prioriteras för att det övergripande målet skall nås. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Grunden för en sådan hierarki skall vara de olika transportmedlens ekologiska hållbarhet och förmåga att leda mot det övergripande målet. Utifrån behovet måste kollektivtrafiken tillföras resurser för att säkerställa att den kan

Fel! Okänt namn på

upprätthållas och utvecklas på alla nivåer, dvs. nationellt, regionalt och lokalt, så att de som är beroende av kollektivtrafiken inte drabbas eller att andra väljer att övergå till mindre hållbara transportmedel.

Transporter och regionalpolitik

Behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. Det finns därför inte en lösning som passar hela landet. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa resor dagligen för att kunna ta sig till och från sina arbeten eller utbildningar.

Vänsterpartiet inser att det finns delar av Sverige där bilen är skillnaden på om man kan bo kvar på landet eller måste flytta in till regioncentret. Dessa områden saknar till stora delar möjlighet till kollektivtrafik för exempelvis arbetspendling.

Fungerande transporter är här således en livsnödvändighet för både enskilda och företag, och det bästa är självfallet om detta till stor del kan lösas genom kollektiva transporter. Men det är inte realistiskt att tro att det helt går att ersätta de privata transporterna med främst egen bil även om det kommer till klara förbättringar för det kollektiva resandet. Sett till de övergripande målen är inte heller det privata resandet i glesbygd det stora problemet.

Då utgör den intensiva privatbilismen i våra större städer ett betydligt större hot som måste åtgärdas, t.ex. via trängselavgifter och betydande satsningar på att förbättra den kollektiva trafiken. Vi vill gå vidare och ge alla kommuner rätt att ta ut trängselavgifter i tätort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Genom att samordna olika former av kollektiva, samhällsbetalda transporter kan man effektivisera kollektivtrafiken och öka turtätheten. Samordning bör ske mellan linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Det är inte omöjligt att tillskapa en fungerande kollektivtrafik i glesbygd. Det krävs dock en planering som tar hänsyn till och utgår från glesbygdens förutsättningar och behov. Inte minst i områden med litet underlag kan en bättre samordning leda till lägre kostnader och ett bättre trafikutbud. Därför bör det samhällsbetalda trafikutbudet samordnas för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

En svaghet med kollektivtrafik jämfört med att ta den egna bilen är att kollektivtrafiken oftast är uppbyggd kring fasta linjesträckningar och tidtabeller. Det ger sämre flexibilitet i resandet jämfört med bilen och utgör därför ett hinder för kollektivtrafikens möjligheter att konkurrera med bilen. Ett sätt att öka flexibiliteten är att använda s.k. anropsstyrd trafik för att mata resenärer till bättre belagda linjer. Anropsstyrd kollektivtrafik kan med fördel användas i ökad omfattning i områden med litet resandeunderlag.

Öka funktionshindrades tillgänglighet till kollektivtrafik

I Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Det är viktigt att genomföra en handikappanpassning av kollektivtrafiken för att säkerställa att det av riksdagen beslutade målet om att transportsystemet skall vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010 kan uppnås. Riksdagen bör begära att regeringen utreder genomförandet av detta.

Miljöanpassa kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är utan tvekan generellt sett bättre för miljön än privatbilen, men det återstår trots allt en hel del åtgärder för att kollektivtrafiken skall bli helt miljöanpassad. Det är viktigt att t.ex. bussar och lok ställs om till förnybar drift. En ökad beläggning inom kollektivtrafiken ökar effektiviteten i energianvändningen. Andra problem som måste åtgärdas är t.ex. buller och intrång i den fysiska miljön som t.ex. påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Det krävs därför ytterligare åtgärder för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken enligt det i motionen anförda. Riksdagen bör begära att regeringen utreder genomförandet av detta.

Försök med avgiftsfri kollektivtrafik

Redan i nuläget finansieras en stor del av kollektivtrafiken av samhället via skattemedel. Trots det höga samhällsstödet tar trafikhuvudmännen ändå ut biljettavgifter, som uppfattas som höga av tilltänkta resenärer. Om det är dyrare att ta bussen någon mil till jobbet jämfört med den egna bilen, så får ju kollektivtrafiken svårt att hävda sig. Inte sällan råder därför på många håll en låg beläggning i kollektivtrafiken.

Det är inte ovanligt att många bussar åker sina turer med endast ett fåtal passagerare. Lite tillspetsat kan sägas att skattebetalarna redan nu är med och finansierar något som alla inte utnyttjar särskilt regelbundet och som många uppenbarligen väljer bort av kostnadsskäl och för att man anser att tillgängligheten är för dålig, turtätheten för svag osv.

Fel! Okänt namn på

En avgiftsfri kollektivtrafik med hög tillgänglighet för alla resandegrupper, inte minst funktionshindrade, borde leda till ett kraftigt ökat kollektivt resande, som ger en rad positiva effekter: ett effektivt resursutnyttjande, att satsade skattemedel faktiskt kommer de kollektivresande till godo för t.ex. pendling till arbete och utbildning, positiva miljöeffekter, minskat vägslitage, färre trafikolyckor och därmed lägre trafikskadekostnader.

Det har pågått försök med avgiftsfri kollektivtrafik i flera kommuner i landet med goda resultat, dvs. att fler valt att resa kollektivt, t.ex. i Kristinehamns kommun i Värmland.

Vänsterpartiet menar att det krävs ett radikalt nytänkande, ja ett verkligt paradigmskifte i trafikpolitiken. Om vi verkligen menar allvar med att försöka minska privatbilismen och få fler att resa kollektivt så måste vi vidta kraftfulla åtgärder för att uppnå detta. Då duger det förstås inte att trafikhuvudmännen tvingas ha ett strikt företagsekonomiskt tänkande och ständigt höjer biljettpriset, drar in trafiklinjer och försämrar turtätheten i sina försök att minska kostnaderna och höja intäkterna. Resultat av ett sådant snävt tänkande blir i stället en negativ spiral, som i själva verket motverkar ett ökat kollektivresande. Vi vill i stället lyfta fram en helhetssyn och att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset. Vänsterpartiet vill därför se flera fullskaliga försök med avgiftsfri nolltaxa dels i någon storstad, dels i ett glesbygdslän. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda genomförandet av sådan försöksverksamhet.

Sådana försök måste tillåtas pågå under en längre tidsperiod och vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening studeras och analyseras, så att lämpliga beslut för framtiden kan tas utifrån ett brett och djuplodande beslutsunderlag. Om en fördyring för privatbilismen, t.ex. trängselavgifter, anses leda till ett minskat resande med egen bil, så är det rimligt att en väl utbyggd och avgiftsfri kollektivtrafik borde leda till ett avsevärt ökat kollektivresande. Argument som att människor kommer att sluta gå eller cykla om man t.ex. kan åka buss gratis ser vi som barnsjukdomar, som kommer att avta över tid. Det centrala i sammanhanget är om vi kan få fler att ta bussen, tåget eller tunnelbanan i stället för den egna bilen, inte om några överger cyklandet och tar bussen vid dåligt väder och halkiga underlag.

Stockholm den 4 oktober 2005

Peter Pedersen (v)

Owe Hellberg (v)

Sten Lundström (v)

Karin Thorborg (v)

Kjell-Erik Karlsson (v)

Sven-Erik Sjöstrand (v)