

## Motion till riksdagen 2011/12:T459

av Lars Ohly m.fl. (V)

# Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik

## 1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3	Allmänt om avreglering av regional kollektivtrafik och nationell järnväg.....	4
4	Mer demokrati, färre avregleringar.....	4
4.1	Ökad konkurrens leder inte till lägre priser .....	5
4.2	Exemplet Arlandabanan.....	5
5	Regeringen har fel utgångspunkt .....	6
6	Bytesresorna med tåg försämras .....	7
7	Regeringen försämrar utbudet .....	8
8	Konkurrens kostar mer för staten.....	10
9	Nationell och regional utveckling.....	11
9.1	Avregleringen nationellt påverkar regionalt... ..	11
9.2	... och avreglering regionalt påverkar nationellt .....	12
10	Förslag som sätter resenären i centrum.....	13

Fel! Okänt namn på

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med ett förslag som innebär att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på stambanorna återinförs.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket ska utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda behovet av förändringar när det gäller omfattningen och ägandet av verkstäder och depåer.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansvaret för stationsbyggnaderna bör flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar och passager, för att på så sätt öka tryggheten för bl.a. kvinnor.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utveckla ett helhetsansvar och ställa tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ägardirektivet bör ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att SJ AB:s utdelningsmål och avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet sänks till 5 %.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning som ska ha till uppgift att utifrån motionens inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om en fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken fram till 2020 ska förverkligas.

**Fel! Okänt namn på**

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel när skatten på diesel höjs.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafikförsäkringspremien för bussar bör avskaffas, vilket skulle medföra ca 100 miljoner kronor mer till busstrafiken.<sup>1</sup>
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fordonsskatten för tunga bussar bör sänkas till 2000 års nivå, vilket kostar staten ca 200 miljoner kronor per år i minskade skatteintäkter.<sup>1</sup>
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med Bus Rapid Transit i Sverige.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Nationell plan för Sveriges transportsystem 2010–2021 avsätts 6 miljarder kronor till lokala spårvägar.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det i Nationell plan för Sveriges transportsystem 2010–2021 bör avsättas 4,8 miljarder kronor till lokala spårfordon.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från trängselavgifter i första hand ska användas till att förbättra kollektivtrafiken.

<sup>1</sup> Yrkandena 14 och 15 hänvisade till FiU.

Fel! Okänt namn på

### 3 Allmänt om avreglering av regional kollektivtrafik och nationell järnväg

För att få ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafiken öka. För att lyckas öka vårt resande med kollektiva färdmedel krävs bl.a. en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik för alla. Vi vill därför understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få ett socialt och ekologiskt hållbart transportsystem.

Regeringen har tyvärr valt en annan väg. Inom både järnväg och regional kollektivtrafik har regeringen valt att avreglera och stycka upp sammanhållna system. På järnvägssidan har regeringen tagit bort SJ:s ensamrätt att trafikera stambanorna. Inom den lokala och regionala lokaltrafiken ger regeringen privata operatörer obegränsad tillgång att trafikera vilka rutter som helst. Regeringen väljer att fokusera på företags rätt att etablera sig på marknaden. Vänsterpartiet talar hellre om individens frihet att få ett sammanhållet system med god överblickbarhet och där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta samhälliga nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiv och resenärstillvänd. Vi anser därför att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst utan av att trafiken fungerar, är prisvärd och av god kvalitet. Men detta kan försvåras genom användandet av företagsekonomiska principer på samhällspolitiskt viktiga områden. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Resenären blir knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det är snökaos eller när tåg och bussar ställs in. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när de vill ta sig till jobbet/utbildningen eller vid fritidsresor. Annars blir det svårt att få fler att resa kollektivt och på så sätt minska miljö- och klimatbelastningen. Staten har ett ansvar att stärka individens rättigheter inom järnvägstrafiken, samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås.

### 4 Mer demokrati, färre avregleringar

I grunden handlar avregleringar om att minska demokratin. Om infrastruktur och annat samhällsviktigt istället styrs av samhället sker det under demokratisk kontroll och är därmed påverkbart. Om den privata infrastrukturen ökar, så minskar demokratin. Men det handlar även om att avreglering försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande, eftersom priser och utbud kan

försämrats. Detta är oroande eftersom det är viktigt av både sociala och ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt.

Vänsterpartiet anser att det är viktigt att fram till 2020 fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn.

Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation. Det är viktigt att män och kvinnor får samma makt att styra över sitt eget resande och att användandet av hållbara transportsystem möjliggörs i högre grad för både män och kvinnor. Mäns högre inkomster är en av förklaringarna till att de oftare färdas i bil, men det finns även ett beteendemönster bland män som gynnar resandet med bil. Med en stärkt kollektivtrafik kan både kvinnor och män använda sig av ett ekologiskt hållbart transportsystem i högre grad. Viktigt att komma ihåg är dock att jämställdhetsarbetet inom trafiksektorn måste inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Även om det är uppenbart att kvinnor i dag har behov eller önskemål av mer och bättre fungerande kollektivtrafik, måste vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

## 4.1 Ökad konkurrens leder inte till lägre priser

Det finns en mytbildning att konkurrens automatiskt leder till lägre priser. I SOU 2005:4 visas exempel på det motsatta, dvs. där det blivit dyrare efter det att man liberaliserat och ökat konkurrensen på en marknad. Det här gäller för post, el, flyg och taxi. Och varför är det så då? Jo, privata företag har inget intresse av att i allmänhet vara ”snälla”, utan de är vinstdrivande företag som har till uppgift att skaffa vinst till ägarna. Och för dem är det inte mer konstigt att tjäna pengar på kollektivtrafik än att sälja korv eller blommor. Ett privat företag kommer att sätta priset så att intäkterna blir så optimalt höga som möjligt.

## 4.2 Exemplet Arlandabanan

Det privata Arlandabanan (som är en OPS-lösning, dvs. Offentlig Privat Samverkan) är ett bra exempel som tydliggör att rationella beslut och övervägande av privata intressen inte alltid överensstämmer med samhälliga mål. Arlanda flygplats har ett miljötillstånd som innebär att man bara får släppa ut en viss mängd växthusgaser, ett s.k. utsläppstak. Nu är man mycket nära att slå i utsläppstaket, vilket kan leda till att flygtrafiken på Arlanda måste inskränkas. Eftersom minst hälften av flygplatsens utsläpp kommer från vägtrafiken till och från flygplatsen skulle lösningen på problemet vara att fler åker tåg till Arlanda. Men priset på Arlanda Express är satt så högt att många istället väljer att ta sig dit med bil.

## Fel! Okänt namn på

Men varför kan man inte sänka priserna då? Jo, för en önskan om att öka antalet resenärer genom att sänka biljettpriset är kanske inte företagsekonomiskt intressant för den privata ägaren. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv kan däremot ett sänkt pris vara oerhört rationellt, eftersom det leder till att fler åker tåg och miljöpåverkan därmed minskar. Den samhälliga finansiella risken kan därför ses i ett större sammanhang och i ett längre perspektiv. Det hade därför varit lättare att använda sig av en annan prispolitik om Arlandabanan hade tillhört den samhälliga sfären.

Mycket talar för att OPS-lösningar (som är ett slags avreglering) leder till ökade samhällskostnader, samtidigt som makten över projekten skjuts från den offentliga sfären till den privata. Vi anser att infrastrukturinvesteringar ska beslutas av demokratiska organ och förvaltas av statliga eller kommunala myndigheter med en öppen insyn i verksamheten. Det är samhällsekonomiskt effektivt att äga och driva infrastruktur. Privat ägande leder lätt till målkonflikter mellan företagsekonomiska bedömningar och samhällsekonomiska aspekter.

Staten bör lösa ut den option som innebär att staten kan överta ägandet och ansvaret för Arlandabanan. Ett statligt ägande skulle kunna innebära sänkta priser, ökat resande med tåg till och från flygplatsen, ökad spårkapacitet på stambanan mellan Stockholm och Uppsala och ökade möjligheter för pendel-, regional- och fjärrtåg att färdas direkt till Arlanda.

## 5 Regeringen har fel utgångspunkt

Vi anser att borttagande av SJ:s ensamrätt på stambanorna inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Samma princip blir fallet med den nya kollektivtrafiklagen. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till gagn för samhället.

Regeringen menar på fullaste allvar att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på spår och inom lokal kollektivtrafik, leder till förbättrad och utökad trafik. Det är ett märkligt påstående och indikerar att regeringen är ideologiskt förblindad i sin strävan att konkurrensutsätta så mycket som möjligt. Inom järnvägstrafiken är det stora problemet inte att vi har för få operatörer, utan att vi dels har kapacitetsbrist i form av för lite spår, dels för lågt och eftersatt banunderhåll. Fler operatörer kommer på intet sätt leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar. Vi kan dock åtgärda kapacitetsbrister genom att bygga fler järnvägar och höja anslaget till banunderhållet. Det är en politik som Vänsterpartiet länge föreslagit.

Regeringen verkar hoppa över problemformuleringen innan man tar till åtgärder som avreglering. Det hade varit mer rimligt om regeringen först identifierat vad som är problemet och sedan lämnat förslag till åtgärder. Regeringen för nu ett cirkelresonemang som utgår ifrån att konkurrens är bra eftersom

konkurrens är bra. Mål och medel är därmed detsamma. Dessutom glömmes regeringen bort att järnvägstrafiken redan i dag är konkurrensutsatt. Tåg konkurrerar med andra trafikslag, främst buss, bil och flyg. Konkurrensen från andra trafikslag är alltså redan betydande när det kommer till långväga persontransporter. Detsamma gäller inom den lokala kollektivtrafiken. Det är en upphandlad marknad där hundratals privata aktörer återfinns.

Det finns inga internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar. Sedan kan driften skötas av antingen det offentliga eller av privata aktörer.

## 6 Bytesresorna med tåg försämras

Avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. När SJ förlorat trafikeringsrätten blir det svårare att nå miljö- och klimatmål, eftersom den icke-kommersiella järnvägstrafiken får svårare att verka och kvaliteten hotas i form av tider och utbud.

Det är viktigt att anlägga en systemsyn på tågtrafik, dvs. att många trafikant är beroende av att kunna byta linjer för att genomföra hela resan. 30–50 % av alla resor är bytesresor från stora stråk till mindre. Med operatörer som ”plockar russinen ur kakan” på kommersiellt lönsamma sträckor blir det svårt att upprätthålla trafik på de sträckor som ensamma kanske inte är lönsamma, men är så i kombination med andra sträckor. Det är viktigt att även komma ihåg att det förekommer omfattande bytesresor mellan trafikslagen och inte minst mellan tåg och buss. Med många fler operatörer på spår att ta hänsyn till kan bytesmöjligheterna försvåras och försämras för resenären.

I ett system med sämre utbud och svårare överblick väljer människor andra trafikslag, t.ex. bil och flyg, för att resa. Det gagnar varken människor med sämre ekonomi eller miljön och klimatet.

I riksdagens trafikpolitiska mål om trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. Det som är företagsekonomiskt lönsamt är inte per automatik det bästa sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Inom järnvägstrafiken finns det mycket tydliga nätverkseffekter, dvs. att olika delar av ett nätverk fungerar som komplement till varandra. En resa på en sträcka kan vara lönsam, medan en resa på en annan sträcka inte är det. Men genom att kombinera båda sträckorna skapas lönsamhet. Dessutom kan en kombination av två stråk bli mer lönsamt än om man bara hade trafikerat den lönsamma sträckan.

Det här exemplifieras i underlagsrapporten ”Konkurrens inom långväga persontrafik på järnväg”, en bilaga till Regelutredningen Liberalisering, regler

### Fel! Okänt namn på

och marknader (SOU 2005:4). Här antas det att järnvägsnätet består av två ”stråk”, A och B, där A är lönsam och B inte är det. På sträckan A är intäkterna 200 000 kr och kostnaderna 100 000 kr, dvs. en nettovinst på 100 000 kr. På sträckan B är intäkterna 30 000 kr och kostnaderna 60 000 kr, dvs. en nettoförlust på 30 000 kr. Men då A och B används i följd uppstår nya resmönster, och de redan befintliga investeringarna i infrastruktur ger små marginalkostnader. Det betyder att sträckan AB får en intäkt på 50 000 kr och en kostnad på bara 10 000 kr. Detta kan sammanfattas i tabellform (se nedan).

Stråk	Intäkter (tkr)	Kostnader (tkr)	Vinst (tkr)
A	200	100	100
B	30	60	-30
AB	50	10	40
<b>Totalt</b>	<b>280</b>	<b>170</b>	<b>110</b>

Det här betyder alltså att det faktiskt blir mer lönsamt att trafikera B genom kombinationen AB, eftersom vinsten blir större om man kombinerar A med B än om man bara hade haft kvar stråk A – detta trots att B i sig själv är olönsam. Det här understryker att vad som är företagsekonomiskt lönsamt i mindre skala inte behöver vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv.

## 7 Regeringen försämrar utbudet

Regeringen talar ibland om att trafik- och infrastrukturplanering bör ta sin utgångspunkt i de behov som finns hos resenärer och transportköpare. Regeringen säger även att transportsystemet bättre måste motsvara olika människors och olika intressenters behovsbild och förutsättningar.

Vänsterpartiet delar i grunden denna bedömning. Det är oerhört viktigt att sätta den enskilde resenären och olika transportörer i centrum när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov. T.ex. är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Men regeringen brister i sin analys och ”glömmer” bort de nationella transport- och miljömålen. Den enskilda individens beteende respektive transportköparens behov är också ett uttryck för rådande struktur inom transportsystemet. Finns det ingen kollektivtrafik måste självklart individen färdas med bil. Utifrån det perspektivet kan individen anse att det är viktigt att satsa mer på vägtrafik. När en företagare vill transportera en vara till en kund är hon eller han självklart rationell i sitt agerande och väljer den logistiklösning som är bäst, smidigast eller billigast. Om det då till exempel inte finns möjlighet att redan från början frakta varor på ett industrispår som leder ut till stambanan, kan det vara rationellt för företagaren att välja lastbil hela vägen



## Fel! Okänt namn på

till kunden. Även i detta fall kan företagaren då anse att det finns ett stort behov av att satsa på vägtrafik.

Den enskilda individen och den enskilde företagaren utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdag och regeringen arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kommer in genom att möjliggöra för individer och företag att transporter kan ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål man satt upp. Den andra delen består i att möjliggöra att transportsystemet lever upp till både god tillgänglighet och en struktur som leder mot att de nationella målen nås. Satsningar på infrastruktur kan inte bara stödja ett samhälle i utveckling, utan kan också utveckla ett samhälle. Och då är avreglering med fler operatörer inom järnvägstrafiken inte ett sätt som ökar utbudet av transporter.

Man kan exemplifiera vilka problem som kan uppstå när ytterligare en operatör kommer in på en järnvägssträcka som tidigare bara trafikeras av en monopoloperatör. Även här är exemplet hämtat från rapporten "Konkurrens inom långväga persontrafik på järnväg", en bilaga till SOU 2005:4 Liberalisering, regler och marknader.

Låt oss anta att det finns ett stråk som trafikeras av en operatör med ett tåg från station 1 till station 2. Varje tur tar totalt två timmar (städning, körtid, vändning m.m.), vilket betyder att tåget hinner med åtta turer per dygn (mellan 6.00 och 22.00). Kostnaden för åtta turer är 60 000 kr per dygn. Intäkterna uppgår till 70 000 kr, men är ganska ojämnt fördelade mellan turerna (se tabell här nedan).

Tur nr	Intäkter (tkr)
1	5
2	15
3	5
4	8
5	5
6	20
7	8
8	4
<b>Totalt</b>	<b>70</b>

Genomsnittskostnaden per tur är 7 500 kr, vilket betyder att det egentligen bara är fyra turer som ger mer intäkter än genomsnittet. Men de totala intäkterna är beroende av att det finns en valfrihet av flera turer. Om de olönsamma turerna drogs in skulle en del resenärer överge tåget, eftersom möjligheterna att åka fram och tillbaka då skulle begränsas. Rapporten konstaterar därför: "De 'olönsamma' turerna kan därför delvis ses som matning till de lönsamma. Detta innebär att det finns nätverkseffekter mellan olika avgångar."

Låt oss nu anta att vi låter en annan operatör komma in på denna marknad. Denna operatör är dock bara intresserad av att trafikera tur nr 2 och 6, eftersom det är de som är lönsamma. Om vi antar att tågavgångarna mellan operatörerna sker så nära varandra som möjligt (de kan inte ha samma av-

Fel! Okänt namn på

gångstid) kan det ökade utbudet leda till att det totala resandet ökar. Det är positivt. Men i nedanstående tabell sammanfattas det sammanlagda resultatet av att den nya operatören kommit in på marknaden.

Tur nr	Totala intäkter (tkr)	Ursprunglig operatör	Ny operatör
1	5	5	
2	20	10	10
3	5	5	
4	8	8	
5	5	5	
6	28	14	14
7	8	8	
8	4	4	
<b>Totalt</b>	<b>83</b>	<b>59</b>	<b>24</b>

Tabellen här ovan visar att intäkterna för det ursprungliga företaget har minskat så att kostnaderna nu överstiger intäkterna ( $59-60 = -1$ ). Vad gör då företaget i den situationen? Läger ned all verksamhet eller väljer att specialisera sig på de turer som är lönsamma? Läger operatören ned verksamheten uppstår en ny monopolsituation, som den nya operatören kan utnyttja. Väljer den ursprungliga operatören att koncentrera sig på de lönsamma sträckorna kommer trafikutbudet att avsevärt försämrats.

Regelverksutredningen SOU 2005:4 drar följande slutsats när det gäller avreglering eller ej av SJ:s ensamrätt:

”Utredningen gör bedömningen att de nätverkseffekter vid långväga persontransporter med järnväg som diskuterats i avsnitt 7.1 kan vara av en sådan omfattning att de motiverar det nuvarande regelverket och SJ:s ensamrätt. Denna uppfattning stärks av det faktum att det i stort sett inte finns några internationella exempel där flera bolag tillåts konkurrera på spåret, dvs. på samma sträcka.”

## 8 Konkurrens kostar mer för staten

Rikstrafiken (numer en del av Trafikverket) gjorde i en rapport från 2009 (RT 2009/22) en bedömning av Rikstrafikens långsiktiga åtagande. I samband med det genomfördes även beräkningar för vad regeringens konkurrens på spåret skulle innebära i ökade kostnader för staten.

Rikstrafiken konstaterade att regeringens förslag om att ta bort SJ:s trafikringsrätt på stambanorna (konkurrens på spåret) leder till att det främst är de lönsamma järnvägssträckorna som kommer att ha konkurrerande trafik. Det handlar då om Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö samt Stockholm–Sundsvall (framför allt Stockholm–Gävle). Övrigt järnvägsnät kommer alltså inte ha någon konkurrerande trafik och SJ kan enligt Rikstrafiken väntas dra sig tillbaka från att köra många sträckor på kommersiell bas. Den totala lönsamheten för SJ kommer att sjunka i och med att andra operatörer kör på de mer lönsamma sträckorna. Rikstrafiken konstaterar:

## Fel! Okänt namn på

”Grunden för att SJ idag kör vissa sträckor kommersiellt trots att de i sig inte är lönsamma är att de ofta har en betydande matarfunktion till den egna trafiken på mer lönsamma sträckor. Sammantaget med övriga intäkter ger de då en relativt rimligt lönsamhet. Om vinsten av matarfunktionen uteblir kan stora delar av lönsamheten försvinna.”

Rikstrafiken (och nu Trafikverket) hade och har statens uppgift att genom trafikavtal lösa tillgänglighetsbrister över hela landet (flyg, tåg, båt, buss). Förutsättningen är att det inte handlar om trafik som bedrivs av trafikhuvudmännen (länstrafikbolagen) eller som drivs på helt kommersiella villkor. Om utbudet försämras och tågsträckor läggs ned måste Rikstrafiken eller Trafikverket upphandla den nedlagda järnvägstrafiken, eftersom det fortfarande finns ett samhällsbehov av att trafikera många sträckor. I annat fall finns det risk att det bedrivs trafik endast vissa dagar i veckan eller under vissa delar av året.

Rikstrafiken kom fram till att om regeringens avreglering på stambanorna genomfördes, skulle följande sträckor bli föremål för Rikstrafikens framtida åtagande:

- \* Östersund–Stockholm
- \* Kalmar–Göteborg (Kust-till-kust)
- \* Karlstad–Göteborg
- \* Stockholm–Mora, särskilt delen Borlänge–Mora.

Totalt bedömde Rikstrafiken att konkurrens på spåren skulle leda till att Rikstrafiken fick ökade kostnader med ca 100 miljoner kronor. Rikstrafikens och Trafikverkets medel kommer idag helt och hållet från statens budget och det blir således en utökad ram inom utgiftsområde 22, Kommunikationer. Med andra ord kostar alltså konkurrens på spåren 100 miljoner kronor för staten, samtidigt som privata operatörer tjänar pengar på att ”plocka russin ur kakan”.

Någon liknade studie för hur statens finanser påverkas när den lokala och regionala kollektivtrafiken avregleras finns tyvärr inte.

## 9 Nationell och regional utveckling

### 9.1 Avregleringen nationellt påverkar regionalt...

I dag sköts fördelning av tåglägen av Trafikverket. Fördelningen görs strikt utifrån vilken trafik som är samhällsekonomiskt mest lönsam. Det innebär t.ex. att pendeltågen i Stockholm har förtur under morgontrafiken eftersom det är samhällsekonomiskt klokt att människor kommer till jobbet i tid. På eftermiddagen görs den omvända prioriteringen, och i stället placeras fjärrtågen först i kön. En sådan ordning, som kan liknas vid ett slags ransonering, är nödvändig för ett system som präglas av stor kapacitetsbrist och för vilket

## Fel! Okänt namn på

förändringar i trafikutbudets sammansättning får tydliga effekter på samhälls-ekonomi.

Med avreglering avhänder man sig delvis möjligheten att göra samhälls-ekonomiskt kloka prioriteringar av trafikutbudet. Idag har SJ på vissa sträckor upp till fem gånger högre intäkter per personkilometer från fjärrtågsresenärerna än från arbetspendlarna. Med ett avreglerat system finns det uppenbar risk att den högre betalningsviljan hos fjärrtågsresenärerna kommer att förändra trafikutbudet på ett sätt som leder till allvarliga samhälls-ekonomiska konsekvenser. Trots den nuvarande regleringen ser man redan tendenser till detta. Men eftersom det är samhälls-ekonomisk lönsamhet som avgör strukturen på trafikutbudet begränsas SJ:s möjligheter att "göra sig av" med arbetspendlarna till att höja biljettpiserna eller minska antalet stopp för på- och avstigning. Med en avreglering får SJ och andra tillkommande fjärrtågsbolag helt andra möjligheter att styra trafikutbudet mot en struktur som är företagsekonomiskt gynnsam men samtidigt samhälls-ekonomiskt skadlig.

Regeringen anser att Trafikverket särskilt ska använda avgifter som ett verktyg för fördelningen av spårkapacitet. Ett troligt scenario blir då att de starka tågbolagen med SJ i spetsen kommer att köpa upp större delen av det mycket begränsade utrymme som finns tillgängligt på de mest trafikerade sträckorna för att där köra fjärrtåg. För att de regionala trafikhuvudmännen ska kunna konkurrera om banutrymme med fjärrtågsbolaget fordras taxehöjningar eller ett ökat skatteuttag för att höja subventionsgraden ytterligare. Alternativet är att länstrafikbolagen i framför allt Mälardalen, Skåne, Västsverige och Östergötland ersätter stora delar av sina tågavgångar med buss.

## 9.2 ... och avreglering regionalt påverkar nationellt

Järnvägsnätet kan trafikeras av regionala tåg i de olika trafikhuvudmännens regi. Trafiken finansieras då i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip inte överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafikhuvudmännen i län som gränsar till varandra bestämmer sig för att sköta trafiken tillsammans. Länen kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna.

I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala delvis skattefinansierade tågbolag konkurrerar med ett vinstdrivande statligt företag som SJ AB, kan naturligtvis SJ-trafik på vissa sträckor bli olönsam. Det leder till att bolaget minskar turtätheten och kanske till och med ställer in trafik på viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vi bör istället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Skåne-regionens tilldelade trafikeringsrätt är på lång sikt ett hot mot de längre tågresorna. Sika (Statens institut för kommunikationsanalys; nu en del av Trafikanalys) har i en rapport konstaterat att det kan leda till ett minskat utbud av resor med tåg

på längre sträckor. När tågförbindelser försämras söker sig människor till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen.

## 10 Förslag som sätter resenären i centrum

I dag är det största problemet för kollektivtrafikresenärerna alla förseningar. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Det är inte acceptabelt att tvingas använda delar av sin tid till väntan på väg till eller från arbetet eller skolan. Men förseningar löser man inte genom att avreglera. Det som behövs är en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår. Om dessa åtgärder genomförs leder det även indirekt till att den vägtrafik (bil eller lastbil) som måste fram också får ökad kvalitet och förbättrad tillgänglighet i trafiken.

Som vi tidigare nämnt är bytesresor viktiga för alla resor. Vem ska ta ansvaret för dessa resenärer? När en operatör blir försenad på ett större stråk är det knappast troligt att en annan operatör på ett mindre stråk väntar in det försenade tåget. Varför skulle de göra det? Det är ett annat bolag och inte en del av samma resultaträkning. Resenären blir därmed strandad och utlämnad till marknadskrafter som inte är överblickbara eller i vart fall inte sätter resenären i centrum.

Istället för avregleringar måste samhället ta ett helhetsansvar för järnväg och regional kollektivtrafik. Vänsterpartiets motförslag till regeringens privatiseringsiver och avregleringsklåda är ett paket av förslag där vi sätter resenären i centrum.

### a) Återinför SJ:s ensamrätt på stambanorna

Regeringens beslut att avreglera järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrad och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Fler människor kommer att känna sig tvingade att ta bil eller flyg. Det kommer även att betyda att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svåra eller rentav omöjliga att nå. Vi föreslår därför att riksdagen ber regeringen att återkomma med ett förslag som innebär att SJ:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på stambanorna återinförs. Detta bör ges regeringen till känna.

### b) Underhåll i egen regi

Under lång tid har del efter del i järnvägssystemet styckats av, delats upp och ofta privatiserats. Detta trots att järnvägstrafik är ett naturligt monopol, där de olika delarna är intimt förknippade och beroende av varandra för att skapa en större helhet. På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag finns 1 500 färre anställda än vad som var fallet för 10–15 år sedan. Det är alltså färre personer som arbetar ute i spåren, vilket blir synligt när man har

#### **Fel! Okänt namn på**

snöiga vintrar. Det är dags att nu låta Trafikverket utföra det nödvändiga banunderhållet i egen regi. Detta bör ges regeringen till känna.

I dag är det Jernhusen AB som äger och driver cirka två tredjedelar av alla verkstäder och depåer för fordon. Det är viktigt att det finns tillräckligt antal, men även att tillträde till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi vill därför att regeringen utreder om det behövs förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **c) Skapa trygga stationer och hållplatser**

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer. Vi anser att stationerna har en nyckelfunktion i järnvägssystemet och ser ingen anledning till att ha ett bolag som Jernhusen, vars syfte är att enbart tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd. Det kan leda till bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Trafikverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. Vi anser att ansvaret för stationsbyggnaderna ska flyttas från Jernhusen AB till Trafikverket. Detta bör ges regeringen till känna.

Det är också så att kvinnor och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. Vi vill att Trafikverket ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar eller passager, för att på så sätt öka tryggheten för bl.a. kvinnor. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **d) Slå inte ut den nationella trafikförsörjningen**

Som vi nämnt här ovan anser vi att försök som det i södra Sverige utgör ett stort hot mot den framtida trafikförsörjningen mellan olika landsdelar. Den interregionala järnvägstrafiken riskerar att slås ut, eftersom SJ inte kan konkurrera med regionala trafikhuvudmän. Vi bör istället ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

#### **e) Kombinera SJ:s ensamrätt med en trafikeringsplikt**

Vi anser att SJ ska ges trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik på kommersiella villkor. Men SJ bör även bedriva trafik på företagsekonomiskt olönsamma sträckor när det är samhällsekonomiskt försvarbart.

Om trafikens sträcka idag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket (tidigare Rikstrafiken). Om SJ ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket upp-

## Fel! Okänt namn på

handlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverket arbete minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade de ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Detta var en orimlig ordning. Det ledde i praktiken till att SJ AB avstod från att köra på vissa sträckor och satte avkastningen och inte resenärerna i första rummet. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. genom en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. När vi kräver att SJ:s trafikeringsrätt och ensamrätt på länsgränsöverskridande sträckor ska återinföras vill vi även att ägardirektivet ändras så att trafikeringsrätten för SJ också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör ges regeringen till känna.

### f) Sänk SJ:s avkastningskrav

SJ är av staten ålagd att skapa företagsekonomisk vinst. SJ:s lönsamhetsmål uppgår till 10 % avkastning av det egna kapitalet. Därutöver har SJ ett avkastningskrav/utdelningsmål som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på 33 % av den redovisade nettovinsten.

Avkastningskravet leder till stark fokus på att skapa vinst. SJ:s tvingas se till marknadsandelar och t.ex. konkurrera med flyget om höginkomstresenärer, där män dominerar. Det gör att kvinnors, ungdomars och pensionärens behov prioriteras ner.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen, eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil istället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav och så höga lönsamhetsmål, skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter och enklare reinvestera i nya tåg och vagnar. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och miljö- och klimatpåverkan minskar. Vi vill därför att SJ AB:s utdelningsmål och avkastningskrav till ägaren staten avskaffas och att lönsamhetsmålet minskas till 5 %. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att se över avkastningsmålet och utdelningsmålet. Detta bör ges regeringen till känna.

### g) Öka underhållet till järnvägen

Sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökad klimatpåverkan från transportsektorn behöver brytas. Vi vill öka satsningarna på tåg och järnväg och vi vill fortsätta att prioritera järnväg före väg. Tågtransporter är ekologiskt hållbara; de utgör en oerhört viktig tillväxtfaktor och de håller ihop Sverige.

En viktig åtgärd för att få fler att välja att åka kollektivt är att minska förseningarna i tågsystemet. Den enskilda resenären ska i vardagen inte behöva drabbas av oro och frustration över att inte komma fram i tid. För att komma till rätta med de omfattande tåg förseningarna krävs ökade statliga medel till underhåll av järnvägen.

### h) Öka investeringarna till järnvägen

## **Fel! Okänt namn på**

Vi är övertygade om att rejäla investeringar i järnväg är bra för långsiktigt hållbar tillväxt, för att skapa effektiva, bekväma och säkra resor för resenären och inte minst för att flytta över fler godstransporter från väg till järnväg. Vi vill att tågresorna ska fortsätta att öka, både de regionala och de långväga persontransporterna. Detta ska åstadkommas bl.a. genom utbyggnad av järnvägskapaciteten över hela landet och genom ökad samordning mellan transportslagen. Det är något som gynnar resenären. I Klimatberedningen var man enig om att järnvägen i Sverige behöver byggas ut och att investeringarna bör öka.

Vi anser att det krävs tydliga prioriteringar när infrastrukturen byggs ut de närmaste åren. De beslut som vi fattar i dag kommer att påverka den svenska transportstrukturen en lång tid framöver. Investeringar i ny infrastruktur behöver sammantaget bidra till att minska utsläppen, och det kräver en prioritering av projekt som bidrar till en sådan utveckling. Kapaciteten för ökade spårbundna transporter måste höjas radikalt.

Ett bärande inslag i framtidens transport- och klimatpolitik måste alltså vara överflyttning av såväl gods- som persontrafik till järnväg och annan spårbunden trafik, vilket innebär kraftfulla satsningar på investeringar i nya järnvägar.

### **i) Ge resenären rätt till information**

Vi vill att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresandet genom att skapa ett ”resanderåd” med uppgift att samordna informationen till de resande, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. De senaste årens ökning av antalet operatörer på spår har lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Så länge det finns olika aktörer inom järnvägssystemet ska resenärerna inte behöva fundera på vad eller vem som orsakat förseningen; de efterfrågar att så snabbt som möjligt få korrekt information, t.ex. om tidsförluster och om vilka åtgärder som vidtagits för att minimera skadan som t.ex. ersättningstrafik, rätt till ersättning m.m. Regeringen bör utreda möjligheten och förutsättningarna för att skapa ett resanderåd. Detta bör ges regeringen till känna.

### **j) Riv upp beslutet om ny kollektivtrafiklag**

Det finns inga internationella exempel som stöder regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken har ett system som liknar det vi haft i Sverige under de senaste 10–15 åren, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer.

Vi vill därför att regeringen återkommer till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Detta bör ges regeringen till känna.



### **k) Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik**

Under senare år har det genomförts en rad utredningar inom kollektivtrafikområdet och på grund av olika ingångsvärden har man även kommit fram till olika slutsatser kring kollektivtrafikens utveckling. Det finns inget större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer konkluderande översyn i huvudsak byggd på tidigare utredningsmaterial och som har som mål att fördubbla kollektivtrafikens andel av antalet resor till 2020.

Översynen skulle även behöva presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken, t.ex. sjuk- och färdtjänstresor, inom samma lagstiftning samt belysa hur en bättre överensstämmelse mellan de funktionella arbetsmarknadsregionerna och de administrativa regionerna (länen) skulle kunna stärka kollektivtrafiksystemet.

Vi vill därför att regeringen tillsätter en ny utredning som har till uppgift att utifrån ovan nämnda inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandandelen för kollektivtrafiken fram till 2020 ska förverkligas. Detta bör ges regeringen till känna.

### **l) Öka statens bidrag till kollektivtrafiken**

Insatser behövs för att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Åtgärder som skulle gynna den enskilda resenären är t.ex. anläggning av busskörfält, ändringar av vägdragning, säkra hållplatser och cykelparkeringar vid resecentrum m.m. I många städer runt om i Europa satsas offensivt på spårvagnar, vilket har lett till stora framgångar både genom ökat kollektivtrafikresande och genom minskad klimatpåverkan.

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Kvinnor och män måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Riksdag och regering ska därför tillskjuta medel för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Vi vill att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor under en treårsperiod. Vårt förslag innebär att det år 2012 betalas ut 1 500 miljoner kronor, 2013 betalas ut 1 500 miljoner kronor och 2014 2 000 miljoner kronor.

För att specifikt förbättra kollektivtrafiken i landsbygden vill vi avsätta 1 000 miljoner kronor per år för att gynna kollektivtrafik i landsbygd. Medlen tillfaller kommuner och landsting genom skattekreditering om det finns en redovisad plan för hur andelen resor med kollektivtrafik ska öka på landsbygden. Kommuner och landsting vidarebefordrar sedan medlen till respektive trafik huvudman. Trafikverket får i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem kan se ut och som bidrar till att antalet resor med kollektivtrafik verkligen ökar.

## **Fel! Okänt namn på**

Mot bakgrund av vad som anförs här ovan om kollektivtrafiken bör staten bidra till investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur som en del av den övergripande infrastrukturpolitiken. Detta bör ges regeringen till känna.

### **m) Satsa på mer busstrafik**

#### *Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter*

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Bensin- och dieselskatten är ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra mot transporter som är bättre för miljön.

Men samtidigt som höjda drivmedelsskatter är en åtgärd för att minska miljöbelastningen, leder den delvis till försämrade möjligheter att bedriva kollektivtrafik. Allt annat lika innebär ett högre dieselpris och att det blir dyrare att bedriva busstrafik. De senaste statliga höjningarna av dieselskatten har lett till att busstrafiken fått ökade drivmedelskostnader. Detta motverkar naturligtvis ambitionen att få fler att åka kollektivt. Busstrafiken ska därför inte belastas med ökad skatt på drivmedel när skatten på diesel höjs. Detta bör ges regeringen till känna.

#### *Ingen trafikförsäkringspremie på bussar*

Den borgerliga regeringen har beslutat att den privata trafikförsäkringen ska ta över sjukförsäkringens åtaganden i de fall där trafikskador har genererat kostnaden. Som ett led i detta har skatt på trafikförsäkringspremien införts. Motivet är att öka riskmedvetandet med direkta individuella kopplingar till försäkringskostnaden.

Men regeringens beslut om att lägga skatt på trafikförsäkringen innebär även att busstrafiken får ökade kostnader. Regeringen säger sig vilja koppla skaderisk till betalningsnivå. Trots det har bussar fått en ökad premieskatt med ca 8 000 kr per buss, samtidigt som vi vet att bussen är mycket trafiksäkrare än bilen. Trafikförsäkringspremien för bussar ska avskaffas, vilket betyder ca 100 miljoner kronor mer till busstrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

#### *Låt busstrafiken få sänkta fordonskatter*

År 2000 höjdes fordonskatten för bussar från 1 500 kr till 20 000 kr. Det är inte rimligt att bussar har fått en så hög fordonskatt, speciellt med tanke på att tåg- och flygfordon är skattebefriade. Kollektivtrafik måste istället stimuleras. Vi vill sänka fordonskatten för tunga bussar till 2000 års nivå, vilket kostar staten ca 200 miljoner kronor per år i minskade skatteintäkter. Detta bör ges regeringen till känna.

### **n) Satsa på BRT-bussar**

BRT, Bus Rapid Transit, är ett annat intressant sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor.

## Fel! Okänt namn på

Stationerna är upphöjda som vid spårvagnssystem och påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvaliteten på de långa bussarna är högre än vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: fler människor kan förflyttas på samma tid men med lägre kostnad. Vi vill att BRT prövas i Sverige. Det skulle även vara möjligt att anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man senare vill ha spår, men i dagsläget inte anser att det finns tillräckliga medel. Ett exempel är Tvärbana Syd, en tänkt spårväg i Södra Stockholm mellan Flemingsberg, kungens Kurva och Älvsjö station. Sträckan är lämplig med tanke på den tydliga avgränsningen som finns för en speciell vägbana och som ska leda till att ihop tre stora kommunikationsnoder kopplas.

Vi vill att Trafikverket får i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige. Detta bör ges regeringen till känna.

### **o) Bygg ny lokal spårtrafik och bidra till lokala spårfordon**

Staten bör ta ett aktivt ansvar för uppbyggande av lokal spårväg. Det bör ske i de tre huvudstadsområdena och i städer som har ca 50 000 invånare eller fler, t.ex. Umeå, Sundsvall, Gävle, Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Växjö, Malmö, Lund, Helsingborg, Göteborg och Borås. Vi vill i Nationell plan (2010–2021) avsätta 6 miljarder kronor till lokala spårvägar. Detta bör ges regeringen till känna.

I dag kan trafikhuvudmännen (dvs. de som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken) få 50 % i bidrag till nya spårfordon. Dessvärre har regeringen bestämt sig för att avskaffa detta stöd. Detta stöd måste fortgå och vi vill i Nationell plan (2010–2021) avsätta 4,8 miljarder kronor till lokala spårfordon. Detta bör ges regeringen till känna.

### **p) Låt intäkter från trängselskatt gå till kollektivtrafik**

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på landsbygden. Större städers miljöpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik.

Det var för oss en självklarhet att trängselavgifter skulle återinföras i Stockholm efter försöksverksamheten och resultatet av den lokala folkomröstningen. Den borgerliga regeringen bytte glädjande nog också åsikt i frågan om trängselskatt, men har tyvärr valt inriktningen att intäkterna från trängselavgiften ensidigt ska användas till att finansiera framförallt motorvägsbygget Förbifart Stockholm istället för att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen.

På valsedeln framgick med tydlighet att intäkterna skulle användas till både vägar och kollektivtrafik. Regeringens hållning är därför ett dubbelt svek: dels mot valresultatet och dels mot trafikmiljön i Stockholm.

Intäkter från trängselavgifter ska i första hand användas till att förbättra kollektivtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 5 oktober 2011

*Lars Ohly (V)*

*Ulla Andersson (V)*

*Eva Olofsson (V)*

*Mia Sydow Mölleby (V)*

*Hans Linde (V)*

*Jonas Sjöstedt (V)*

*Siv Holma (V)*