

Motion till riksdagen
2007/08:T531

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Kollektivtrafiken

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund	3
4	Fastställ en styrande transporthierarki	3
5	Ansvar och finansiering	4
6	Transporter och regionalpolitik	6
7	Förbättrad samordning	7
8	Öka funktionshindrades tillgång till kollektivtrafik	7
9	Skattelättnader avseende kollektivt resande	9
10	Miljöanpassa kollektivtrafiken	9
11	Försök med avgiftsfri kollektivtrafik	10
12	Satsning på ny spårtrafik och nya spårfordon	10
13	Kvinnor och män i kollektivtrafiken	11

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anta en transporthierarki som klart och tydligt anger vilka transportslag som ska prioriteras för att det övergripande transportpolitiska målet ska nås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkterna från trängselavgifterna i Stockholm i huvudsak ska användas för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge alla kommuner rätt att ta ut trängselavgifter i tätort.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till 2010.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd.²
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.

¹ Yrkande 3 hänvisat till KU.

² Yrkande 6 hänvisat till SkU.

3 Bakgrund

Trafikpolitiken ska se till att kvinnor och män har bra kommunikationer oavsett var de bor. Samtidigt måste trafikens miljöproblem med klimatförändringar, hälsoproblem 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.

I propositionen 2005/06:160 Moderna transporter markeras på ett antal ställen behovet av att utveckla kollektivtrafiken. I avsnittet 5.3.2 Etappmål kan t.ex. följande läsas i rutan: "Kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka." För att lyckas med detta måste det kollektiva resandet stimuleras samtidigt som vi ställer tydliga krav på att bilismen 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 godstransporter på järnväg och sjöfart. Det största hotet mot uppställda klimatmål är den tilltagande trafiken och det krävs nu krafttag, både genom morot och piska, för att styra över alltmer av vårt resande till kollektiva färdmedel. Kollektivtrafik är mer miljövänligt och trafiksäkert och är en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas av en utbyggd kollektivtrafik.

En förbättrad kollektivtrafik stärker jämställdheten inom transportsektorn, vilken i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter förstärks.

4 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 ska 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 på kollektivtrafiken, inte minst till följd av kommunernas och landstingens ansträngda ekonomi, där kollektivtrafiken måste konkurrera om medelstilleddningen med andra samhällsnödvändiga verksamheter som skola, vård och omsorg. Under tiden fortsätter privatbilismen att öka.

Fel! Okänt namn på

Kostnadsbalansen måste förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara transportmedel 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 få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen ska kunna nås. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som ska prioriteras för att det övergripande målet ska nås. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

När vi lade fram ett liknande förslag i motion 2006/07:T302 avtog trafikutskottet (bet. 2006/07:TU1) detta utan att behandla sakfrågan. "Utskottet välkomnar vidare att regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Regeringen vill dock inte lägga förslag till nya transportpolitiska mål utan att dessa förankrats grundligt i hela landet och hos transportsystemets aktörer." (bet. 2006/07:TU1 s. 16) Förslaget om att anta en transporthierarki är inget nytt transportpolitiskt mål, snarare ett medel för att uppnå fastställda mål! Med anledning av detta missförstånd upprepar vi därför vårt yrkande om antagandet av en transporthierarki.

Grunden för en sådan hierarki ska 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 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. I annat fall försämrar man möjligheterna för dem med låga inkomster att förflytta sig och kvinnor ges sämre möjlighet och tillgång till transportsystemet.

5 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 m.m. 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 är hög tid för stat, kommuner och landsting att återta den nödvändiga kontrollen över kollektivtrafiken, eftersom den utgör en grundläggande samhällsservice. Inte minst för att stärka kvinnors tillgång till resande.

Kollektivtrafiken ska därför i huvudsak drivas av samhället: i kommunal regi, landstingsregi eller statlig regi. Det innebär därför att privatisering av lokala, regionala och nationella kollektivtrafikföretag ska motverkas. Om länstrafikbolag och kommunala trafikbolag p.g.a. ekonomiska svårigheter höjer biljettpriserna finns en uppenbar risk att många väljer bort det kollektiva resandet, vilket leder till minskad trafikering.

Fel! Okänt namn på

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila förutsättningar för ekonomin. Kvinnor och män 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. I detta har även staten ett ansvar.

Vi föreslår i motion 2007/08:T529 med anledning av proposition 2007/08:1 utgiftsområde 22 att kollektivtrafiken tillförs 5 000 miljoner kronor under en treårsperiod. Vårt förslag innebär att det år 2008 betalas ut 1 500 miljoner kronor, 2009 1 500 miljoner kronor och 2010 2 miljoner kronor. Utbetalningen går till trafikhuvudmännen via kommuner och landsting och fördelningsprincipen kommer i princip att ske utifrån de redovisade kostnaderna hos respektive trafikhuvudman. En mindre summa fördelas dock till alla län utom de tre största, för att på så sätt skapa en bättre balans mellan storstadsområden och andra län.

Som en del av vår skatteväxling avsätter vi på statens intäktssida ytterligare 2 500 miljarder under en treårsperiod till kollektivtrafik i glesbygd. Medlen tillfaller kommuner och landsting som vidarebefordrar medlen till respektive huvudman. Det är svårt att redan nu fastslå ett exakt system för krediteringen. Vi anser att det ska finnas krav på att medlen verkligen används till att höja antalet resor. Vi vill därför att Rikstrafiken får i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem kan se ut och som bidrar till att antalet resor verkligen ökar. Den exakta utformningen av systemet, dess avgränsningar och utbetalningsförfarande kan således inte vara möjlig att införa förrän den 1 juli 2008.

Vi vill understryka att investeringar i järnvägar länge varit prioriterade framför investeringar i andra transportslag. Det har funnits en relation mellan investeringar i väg eller järnväg som varit till järnvägens fördel. I regeringens budgetförslag för år 2007 markerades på ett antal ställen en annan politisk inriktning, nämligen ”att en större del av investeringarna skall ske inom vägsektorn”. Vi anser att det är en märklig prioritering, och regeringen upprepar den nu i budgetpropositionen för 2008. Regeringen hänvisar återigen till att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar.

Vi fann det även märkligt att regeringen i 2007 års budgetproposition övervägde andra lösningar än en tunnel för Citybanan. Citybanan är viktig för järnvägstrafiken i både Stockholmsregionen och övriga landet. Det är glädjande att regeringen numera inser detta, men vi invänder starkt mot att regeringen ställer krav på medfinansiering från vissa landsting för en investering som uppenbart har nationell betydelse och därför också bör finansieras med nationella medel utöver den tidigare överenskommelsen med Stockholm (kommun/landsting), som utgår från att Citybanan också ger en betydligt bättre pendeltågstrafik jämfört med nuläget.

6 Transporter och regionalpolitik

En väl fungerande och prisvärd kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för regional utveckling i alla regioner. Den skall inte styras utifrån kortsiktiga privata vinstintressen utan utifrån medborgarnas behov och de trafikpolitiska målen, inte minst en god miljö. I propositionen ”Moderna transporter”, 17:e kapitlet ”Utveckling av kollektivtrafiken”, föreslogs att Vägverket och Banverket skulle få i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Förslaget antogs av riksdagen och uppdraget pågår för närvarande.

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 sträckor dagligen för att kunna ta sig till och från sina arbeten eller utbildningar. Fungerande transporter är en livsnödvändighet för både enskilda och företag och det bästa är självfallet om merparten av transporterna skulle kunna 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. Vi inser att det finns delar av Sverige där bilen är skillnaden på om man kan bo kvar på landet eller måste flytta in till regioncentrum. Dessa områden saknar till stora delar möjlighet till kollektivtrafik för exempelvis arbetspendling.

Men sett till de övergripande målen är inte heller det privata resandet i glesbygd det stora problemet. Det har tidigare hos Rikstrafiken funnits ett speciellt anslag för just de fyra nordligaste länen, men det försvann i samband med 2006 års budget. Vi vill säkerställa att dessa medel verkligen finns kvar genom att i motion 2007/08:T529 utgiftsområde 22 Kommunikationer, låta dessa 10 miljoner kronor tas från anslaget om stöd till kollektivtrafiken. Men vi gör även en allmän större satsning på kollektivtrafiken genom att på statens intäktssida tillföra 1 000 miljoner för att antalet resor i glesbygd skall kunna öka.

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafiken i glesbygd. 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 trängselavgifterna skulle återinföras i Stockholm efter försöksverksamheten och resultatet av den lokala folkomröstningen. Den borgerliga regeringen bytte glädjande nog också åsikt i frågan, men har tyvärr valt inriktningen att medlen ensidigt skall användas till att finansiera diverse vägprojekt istället för att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen.

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

Vänsterpartiet menar att intäkterna från trängselavgifterna i huvudsak ska användas till att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi vill även att alla kommuner ska ges rätt att ta ut trängselavgifter i tätort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Förbättrad samordning

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 skapa 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.

Vi upprepar därmed vårt yrkande i motion 2006/07:T302 Kollektivtrafiken, eftersom vi menar att majoriteten inte ger ett tydligt svar på vilka åtgärder som krävs för att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet och därmed förbättra trafikutbudet i gles- och landsbygd. Majoriteten skriver bl.a. följande i betänkande 2006/07:TU4: "Kollektivtrafiken ... skall vara attraktiv och anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika delar av landet." Det låter fint, men det saknas helt förslag till hur detta skall genomföras. I övrigt uppehåller sig majoriteten enbart i sitt ställningstagande till samordning mellan olika system för biljettbokning. Det är förvisso viktigt, men det räcker inte för att få till stånd en kollektivtrafik som är anpassad till de förutsättningar som råder i lands- och glesbygd.

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.

8 Öka funktionshindrades tillgång 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

Fel! Okänt namn på

eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukre-sorna 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 förflytningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har beslutat att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

I propositionen Moderna transporter föreslogs att Vägverket och Banverket, inom ramen för arbetet med att ta fram en nationell handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, gemensamt bör leda en nationell kraftsamling för att göra kollektivtrafiken användbar för funktionshindrade. I propositionen konstateras att anpassningen av kollektivtrafiken till funktionshindrades behov går för långsamt i förhållande till det uppställda målet.

Regeringen bör utreda hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Detta krav ställde vi redan i motion 2006/07:T302 och då svarade utskottsmajoriteten att man såg ”positivt på det uppdrag som Banverket och Vägverket fått att i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer, gemensamt ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling och där ett av fem prioriterade områden är en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade”. (bet. 2006/07:TU4 sid. 17) Vidare säger utskottet: ”regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Utskottet förutsätter att den viktiga frågan om ett tillgängligt transportsystem kommer att utgöra en självklar del i detta arbete ... Några särskilda uttalanden utöver vad utskottet nu anfört anses därför inte påkallade.”

Vänsterpartiet delar inte den uppfattningen och konstaterar att regeringen i budgetpropositionen 2008 utgiftsområde 22 volym 12 skriver följande på sid. 21 under 4.5 Resultatredovisning: ”Etappmålet om tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade senast 2010 bedöms dock som svårt att uppnå.” Detta konstaterande från regeringen visar dels på ett faktiskt problem, dels en uppgivenhet från de politiska beslutsfattarnas. Båda dessa saker bör rimligtvis leda till att trafikutskottet tar frågan på yttersta allvar och föreslår åtgärder för att etappmålet kan nås år 2010.

I motion 2007/08:So381 Handikappolitik utvecklar vi våra förslag kring funktionshindrades möjligheter att förflytta sig i samhället. Bland annat tar vi i motionen upp krav på ökad ledsagning och större möjligheter till att ta med medresenärer.

I motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 utgiftsområde 22 avsatte vi under en treårsperiod 2 250 miljoner kronor, vilket delvis var avsett att stödja utbyggnaden av en tillgänglig kollektivtrafik. Vi fullföljer denna inriktning och avsätter i vårt budgetförslag hela 5 000 miljoner kronor till kollektivtrafiken under en treårsperiod.

9 Skattelättnader avseende kollektivt resande

Dagens skatte- och avdragssystem gynnar främst högavlönade män och missgynnar i allmänhet kollektivtrafikanter och i synnerhet kvinnor. I propositionen Moderna transporter 17.2 Utredning om skattelättnader för att stimulera kollektivt resande kan följande läsas i rutan: ”Ett ökat kollektivt resande är en viktig del ... för att få ned koldioxidutsläppen från transportsektorn. Regeringen vill ytterligare stimulera resande med kollektivtrafik, i första hand till och från arbetet.

En utredning ska därför tillsättas med uppdrag att lämna förslag som stimulerar till ett ökat utnyttjande av kollektiva färdmedel. Förslagen kan avse skattelättnader för resor med sådana färdmedel.”

Detta arbete har inte påbörjats och vi skulle därför vilja se att regeringen tillsätter en utredning som har till uppgift att hitta ett avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafik, men samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10 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 påtagligt skadar natur- och kulturvärden.

Regeringen bör därför utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet upprepar detta krav, då frågan ännu ej prövats i sak. I betänkande 2006/07:TU4 hänvisade utskottsmajoriteten i stort sett enbart till Kollektivtrafikkommitténs betänkande (SOU 2003:67), som bl.a. framhöll ”att en ökad beläggningsgrad i kollektivtrafikens fordon, och en överflyttning av bilresenärer innebär en minskad miljöpåverkan, framför allt avseende utsläpp av växthusgaser”.

Vidare hänvisar utskottsmajoriteten till att miljöfrågan kommer att belysas i samband med översynen av de transportpolitiska målen. Med tanke på den faktiska utvecklingen vad gäller resandet, där privatbilismen fortfarande dominerar kraftigt, och med tanke på att vårt yrkande om att även gå vidare vad gäller åtgärder för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken inte behandlas i sak av trafikutskottet i betänkande 2006/07:TU4 upprepar vi vårt yrkande med hopp om en fördjupad behandling.

Fel! Okänt namn

11 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, får ju kollektivtrafiken svårt att hävda sig. Inte sällan råder därför på många håll en låg beläggning i kollektivtrafiken.

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, satsade skattemedel kommer faktiskt de kollektivresande till godo för t.ex. pendling till arbete och utbildning, positiva miljöeffekter, minskat vägslitage, färre trafikolyckor och därmed lägre trafikskadekostnader. En avgiftsfri kollektivtrafik skulle även gynna kvinnors resande i större utsträckning.

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 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 förorda en helhetssyn och att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset. Vi föreslår därför i motion 2007/08:T328 att det genomförs ett fullskaligt försök med avgiftsfri kollektivtrafik i en storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken. Vi anslår även i vårt budgetförslag 4 000 miljoner kronor per år under en treårsperiod för att möjliggöra försöksverksamhet med klimattaxa i två län (t.ex. Region Skåne och Örebro län).

Vårt förslag till klimattaxa i kollektivtrafiken utvecklar vi i motion 2007/08:T328 Klimattaxa i kollektivtrafiken.

12 Satsning på ny spårtrafik och nya spårfordon

Det är viktigt med nytänkande kring det kollektiva resandet. Det övergripande syftet måste vara att öka det kollektiva resandets andel av det totala antalet personresor. Men det kan kanske ske på andra sätt än med dagens utbud. En del i ett nytänkande kan förslag till nya/nygamla spårfordon vara. Det gäller spårtaxi i Uppsala eller duospårväg i Norrköping. För att möjliggöra ett fortsatt nytänkande kring lokal spårtrafik avsätter vi i vår budgetmotion 2007/08:T529 en summa av 200 miljoner kronor varje år fr.o.m. 2009 till utveckling av lokal spårtrafik.

13 Kvinnor och män i kollektivtrafiken

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska bli jämställd. Med anledning av detta fick transportpolitiken år 2001 ett delmål som anger att kvinnors och mäns transportbehov ska väga lika, att könen ska ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar ska väga lika tungt. Vi måste arbeta för det långsiktiga målet att transportsystemet ska vara en fungerande och integrerad del av ett jämställt samhälle.

Arbetet måste dock inriktas på systemförändrande åtgärder som både förändrar sektorn och bidrar till förändring av samhället i stort. Men vi måste även arbeta för att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation, även om situationen i grunden delvis beror på en könsmaktsstruktur. Det är uppenbart att kvinnor i dag har behov och önskemål om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, fler gång- och cykelvägar, kortare avstånd, större miljö- och säkerhetskänslighet och rättvisa skattesystem. I det arbetet ska vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

Det råder dock ingen tvekan om att det på kort sikt är viktigt att stärka jämställdheten genom att satsa på kollektivtrafiken. I propositionen Moderna transporter (2005/06:160) enades v, mp och s om åtgärder inom jämställdhetsområdet. Kollektivtrafiken är här en central del i att stärka kvinnors vardagssituation och möjlighet att förflytta sig. I bl.a. budget och direktiv till trafikverk och trafikmyndigheter ska dessa förslag konkretiseras. Vi utgår ifrån att den borgerliga alliansen inte kommer att motverka en sådan utveckling och liksom de rödgröna samarbetspartierna aktivt kommer att verka för att infria transport- och jämställdhetsmålen i form av konkreta förslag.

Stockholm den 5 oktober 2007

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Marie Engström (v)

Jacob Johnson (v)