

Motion till riksdagen 2013/14:T338

av **Siv Holma m.fl. (V)**

Kollektivtrafik

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	3
4	Mer demokrati – färre avregleringar	4
5	Riv upp beslut om ny kollektivtrafiklag	4
6	Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik	5
7	Statligt stöd för den lokala och regionala kollektivtrafiken.....	5
8	Riktat stöd till ny lokal spår- och trådbusstrafik	6
9	Mer och hållbarare kollektivtrafik på vatten	6
10	Riktat stöd för kollektivtrafik i landsbygd.....	7
11	Försök med avgiftsfri kollektivtrafik	8
12	Genomför försök med Bus Rapid Transit (snabbussar)	8
13	Förändra förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort	9
14	Låt intäkter från trängselskatt gå till kollektivtrafik.....	9
15	Gemensamt biljettsystem	10
16	Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning	10

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. 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.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en ny utredning/översyn som har till uppgift att skyndsamt ta fram konkreta förslag för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt antalet resor till 2020.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygdsområde bör genomföras.
4. 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 BRT (Bus Rapid Transit/snabbussar) i Sverige.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att utreda skattebefrielse för kollektivtrafikkort som löneförmån.¹
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt, hur den ska utformas samt hur intäkterna ska användas.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkter från trängselavgiften i Stockholm, i enlighet med folkomröstningsresultatet, i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt.

¹ Yrkandena 5 och 6 hänvisade till SkU.

3 Bakgrund

För att få ett hållbart transportsystem med minskad klimatpåverkan måste andelen resor med kollektivtrafik öka. Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet transportsystem. Vi vill därför understryka behovet av att sätta resenären i centrum för att få socialt och ekologiskt hållbara kommunikationer.

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 därmed 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 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 uppdelad 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 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 kollektivtrafiken, samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås. För Sveriges miljö- och klimatansvar måste därför de hållbara resealternativen vara både attraktiva och ekonomiskt fördelaktiga.

I denna motion föreslår Vänsterpartiet en rad åtgärder för att fördubbla andelen kollektivtrafikresenärer och för att få en prisvärd, tillgänglig och väl fungerande kollektivtrafik.

Fel! Okänt namn

4 Mer demokrati – färre avregleringar

I grunden handlar avregleringar om att minska demokratin. Om infrastruktur istället styrs av samhället sker det under demokratisk kontroll och är därmed påverkbar. 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 nödvändigt att 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 om mer och bättre fungerande kollektivtrafik, måste vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könsskillnader.

5 Riv upp beslut om ny kollektivtrafiklag

Den 1 januari 2012 infördes en ny kollektivtrafiklag som innebär att företag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst i landet. Det finns dock 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 hade i Sverige före den nya kollektivtrafiklagen, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag som river upp beslutet om att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Fördubbla andelen resande med kollektivtrafik

Stora delar av branschen inom kollektivtrafik har som målsättning att fördubbla antalet resenärer mellan 2006 och 2020 och att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel. Vänsterpartiet delar denna målsättning. Det finns inget större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel, för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt 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 som 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/översyn som har till uppgift att utifrån ovannämnda inriktning skyndsamt ta fram konkreta förslag på hur målet om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt antalet resor till 2020 ska förverkligas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Statligt stöd för den lokala och regionala kollektivtrafiken

En resenär eller företagare utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdagen 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 som är uppsatta. 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 inte en metod som ökar utbudet av transporter.

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. Inte minst busstrafiken kan inom en relativt kort tidsperiod ersätta betydande delar av bilpendlingen som har negativ klimatpåverkan. Riksdag och regering

Fel! Okänt namn på

ska därför tillskjuta medel för att stödja den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Vi vill att den lokala och regionala kollektivtrafiken tillförs 3 300 miljoner kronor under en treårsperiod för att verka för en fördubblad reseandel för kollektivtrafiken. Vårt förslag innebär att det 2014 betalas ut 1 000 miljoner kronor, 2015 1 000 miljoner kronor och 2016 1300 miljoner kronor.

8 Riktat stöd till ny lokal spår- och trådbusstrafik

Behovet av att färdas snabbt och klimatsmart i våra stora städer växer. Staten bör därför ta ökat ansvar för uppbyggande av lokal spårväg och trådbusstrafik. Det bör ske i de tre huvudstadsområdena och i städer som har 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.

Modern spårtrafik som tunnelbana, spårvagnar och trådbusstrafik förbättrar även kapaciteten och gör städerna mer attraktiva. Intresset är stort hos både våra stora kommuner och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I Europa finns flera exempel på hur satsningar på spårtrafik ökat antalet resor i kollektivtrafiken. En nationell samfinansiering i ny spårväg i Bergen 2010 har resulterat i en mycket positiv utveckling för hela samhället. Vänsterpartiet föreslår ökat anslag för statlig medfinansiering till spår- och trådbusstrafik med 2,7 miljarder kronor för perioden 2014–2016.

Enligt uträkning av Trafikanalys på uppdrag av SvD i december 2012, kostar förseningar i pendlingstrafiken i Stockholms län 5,98 miljarder kronor per år för samhället. Timkostnaden för en försening vid arbetspendling baserad på all typ av kollektivtrafik beräknades lågt räknat på cirka 300 kronor. Den ökande trängseln i Stockholm är ett minst lika stort problem och hela 35 procent av resenärerna på tunnelbanans gröna linje i Stockholm upplever att trängseln är besvärande. För att öka kapaciteten för kollektivtrafik i Stockholmsregionen anser Vänsterpartiet att följande projekt bör prioriteras: förlängd tunnelbana Odenplan–Nya Karolinska sjukhuset/Hagastaden och tunnelbana från Kungsträdgården till Nacka/Orminge. Vi vill även utreda tunnelbana Akalla–Barkaby och Hagsätra–Älvsjö. Dessutom vill vi redan nu utreda utbyggnad av trådbusstrafik längs Spårvägs syds sträckning med en standard som möjliggör framtida konvertering till spårväg.

9 Mer och hållbarare kollektivtrafik på vatten

Att transportera gods och resenärer på vatten är mycket resurseffektivt. Trafikverkets kapacitetsutredning (2012) konstaterar att utökad kollektivtrafik till

sjöss kan bidra till att öka kapaciteten i våra storstadsregioner. Vänsterpartiet bedömer att potentialen för ökad trafik är störst i dessa regioner men att utrymme även finns i övriga delar av landet. Ökade stimulansåtgärder behövs även för att koppla ihop vattenburen kollektivtrafik med övriga kollektivtrafiknät. Sjötransporter kan dock genom drift på fossila bränslen ge negativa miljöeffekter. För att öka kapaciteten för kollektivtrafik på vatten samt stimulera drivmedel med låg miljöbelastning för dessa transporter anslår Vänsterpartiet 100 miljoner kronor för statlig medfinansiering år 2014.

I Stockholmsområdet ser vi ökad potential, t.ex. på sträckorna Liljeholmen–Stadshuset /city, Tappström (Ekerö)–city samt förstärkning av befintliga linjen Frihamnen–Nacka strand–Nybroplan.

10 Riktat stöd för kollektivtrafik i landsbygd

En väl fungerande och prisvärd kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för regional utveckling i alla regioner. Den ska inte styras utifrån kortsiktiga privata vinstintressen utan utifrån medborgarnas behov och för långsiktig hållbarhet.

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 arbeten eller utbildningar. Fungerande transporter är en livsnödvändighet för både enskilda och företag och det bästa är självfallet om merparten av resorna kan lösas genom kollektiva transporter.

Det är inte realistiskt att tro att det helt går att ersätta bilresor även om det sker förbättringar i kollektivtrafiken. Det finns delar av Sverige där bilen är skillnaden mellan att bo kvar på landet och flytta in till regioncentrum. Dessa områden saknar i stort sett möjlighet till kollektivtrafik för exempelvis arbetspendling.

Trots dessa begränsningar går det dock att förbättra kollektivtrafiken avsevärt i glesbygd, inte minst genom ett ökat utbud. Förutom en ökad linjetrafik kan olika lösningar på anropsstyrd kollektivtrafik i många fall vara ett alternativ. I Kölsillre i Västernorrland drivs en mycket framgångsrik verksamhet med den s.k. byabussen. Samhället ställer fordon till förfogande och någon av resenärerna kör. Om det finns minst två resenärer och en av de resande kör, läggs turen upp. Resorna med byabussen (nio platser) är gratis. Byabussen är ett exempel på kollektivtrafik i glesbygd som Vänsterpartiet genom skattekreditering vill stödja. Vänsterpartiet avsätter 2,5 miljarder kronor under en treårsperiod till kollektivtrafik i glesbygd (500 miljoner 2014, 1 000 miljoner 2015 och 1 000 miljoner 2016). Medlen tillfaller kommuner och landsting som vidarebefordrar dessa till respektive regional kollektivtrafikmyndighet.

Fel! Okänt namn

11 Försök med avgiftsfri kollektivtrafik

En avgiftsfri kollektivtrafik, s.k. klimattaxa, med hög tillgänglighet för alla resandegrupper, borde leda till ett ökat kollektivt resande. Det ger en rad positiva effekter: grupper med låga inkomster ges ökade möjligheter att förflytta sig, positiva miljöeffekter, minskat vägslitage, färre trafikolyckor och därmed lägre trafikskadestnader. En avgiftsfri kollektivtrafik skulle i dagsläget även gynna kvinnors resande i större utsträckning.

Vänsterpartiet vill införa försök med avgiftsfri kollektivtrafik i två län/regioner. Försöken ska pågå under en längre tidsperiod (fyra fem år). De ska vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening ska studeras och analyseras. Med ett brett och djuplodande utvärderingsunderlag är det lättare att senare fatta lämpliga beslut. Forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån klimat- och miljöpåverkan, genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser, tillgänglighetsaspekter, trafiksäkerhet och hur arbetsutbudet påverkas. Ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygds-län bör genomföras. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12 Genomför försök med Bus Rapid Transit (snabbussar)

BRT, Bus Rapid Transit, är ett 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. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnssystem och påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvaliteten på de långa bussarna är högre än på 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 till en 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. Vänsterpartiet anslår sammanlagt 700 miljoner kronor under perioden 2014–2016 för utveckling av BRT i Sverige.

Trafikverket får i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

13 Förändra förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort

Idag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. Om vi förändrar de ekonomiska styrmedlen så att de blir färdmedelsneutrala, kan vi skapa bättre möjligheter för personer att välja kollektivtrafiken som färd-sätt. Det skulle då leda till att minska biltrafikens skadliga miljöpåverkan. Vänsterpartiet vill utreda möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma sätt som görs idag med t.ex. bidrag till friskvård.

Regeringen bör ges i uppdrag att utreda skattebefrielse för kollektivtrafik-kort som löneförmån. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

14 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.

Vänsterpartiet välkomnar införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselskatter som styrmedel i Stockholm. Enligt beräkningar från KTH (Kungliga Tekniska högskolan) skulle trafiken på Essingeleden minska med 10–15 procent om en avgift på 20 kronor togs ut under rusningstid. Det skulle snabbt kunna genomföras och skapa förutsättningar för nödvändiga inkomster för att bygga ut kollektivtrafiken. Av samma skäl ser vi behov av att höja den befintliga trängselskatten i Stockholm.

En kommun kan idag inte själv bestämma att införa trängselskatt. Kommuner bör själva få avgöra om de vill införa trängselskatt, hur den ska utformas samt hur intäkterna ska användas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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 vägprojekt som 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, dels mot trafikmiljön i Stockholm.

Fel! Okänt namn på

Intäkter från trängselavgiften i Stockholm ska, i enlighet med folkomröstningsresultatet, i första hand användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

15 Gemensamt biljettsystem

För att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem krävs förbättrad samordning. Resenären måste uppleva att det är enkelt att planera en resa. För detta krävs ett förbättrat och gemensamt biljettsystem. Regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, ska ha möjlighet att ställa krav på operatörer som bedriver kommersiell trafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

16 Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR) varnade redan innan den nya kollektivtrafiklagen kom till 2012 att den riskerade att försämra tillgängligheten och menar att regeringen bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 18 september 2013

Siv Holma (V)

Torbjörn Björlund (V)

Hans Linde (V)

Jens Holm (V)

Kent Persson (V)