

## INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2020-02-04  
Besvaras senast  
2020-02-18

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### **2019/20:310 Kollektivtrafik och ökad jämlikhet**

Ett jämlikt samhälle ger människor möjligheter och kan lösa samhällsutmaningar som barnfattigdom, kriminalitet eller brister i sjukvården. Sverige är ett land med möjligheter att skapa ett gott liv åt alla som lever här. Den samlade rikedom är större än någonsin. Sysselsättningen är hög och klimatet för företag är gott. Trots detta är det många i Sverige som inte får del av framgången. En liten ekonomisk elit drar ifrån oss andra. Det syns tydligt i våra städer, i förorter och på landsbygden. Faktum är att Sverige är det land inom OECD där ojämlikheten ökat mest sedan mitten av 1980-talet.

Detta ger återverkningar även i transportsystemet och på människors möjligheter att förflytta sig. Det finns en orättvisa och ojämlikhet i tillgången till kollektivtrafik, och internationella studier visar att fattiga och socioekonomiskt utsatta människors tillgång till transporter ofta är väsentligt sämre än övrig befolknings. Oftast diskuteras detta i Sverige i samband med kollektivtrafik på landsbygd, men problemet finns också i storstäderna.

Kollektivtrafikens tillgänglighet är grundläggande för många människors sociala inkludering och tillgång till deltagande i samhället, främst i socialt utsatta områden där majoriteten inte har råd att äga en bil och där många inte har körkort. Samtidigt är detta grupper som ofta ignoreras i kollektivtrafikplanering och i diskussioner kring kollektivtrafik. Transportfattigdom innebär att människor inte har full tillgång till de transporter som de skulle behöva i sin vardag. Det kan handla om en fysisk brist på tillgång eller att man inte förstår systemet eller känner sig otrygg när man använder kollektivtrafiken. För många handlar det helt enkelt om att de inte har råd och/eller inte känner sig välkomna i kollektivtrafiken, till exempel för att de blir otrevligt bemötta eller anklagade för fuskåkning trots att de har en giltig biljett. Den grupp som har störst risk att hamna i transportfattigdom är kvinnor med låg inkomst. De fattigaste grupperna har både låg tillgång till kollektivtrafik och till egna transportmedel.

Planeringen av kollektivtrafiken utgår oftast från en norm av dagpendlare och från något som kallas starka stråk, vilket gynnar en arbetande medelklass. Mindre hänsyn tas till dem som arbetar kvällar, nätter och helger och till dem som arbetar på avsides belägna arbetsplatser. Arbetsplatsområden som vanligtvis befolkas av personer med låg utbildning och lågt bil- och körkortsinnehav är ofta dåligt försedda med kollektivtrafik. Detta kan ge helt

orimliga pendlingstider för människor som är helt beroende av kollektivtrafiken för sina transporter. Hänsyn tas heller inte till hur nyttan av satsningar på kollektivtrafiken fördelas mellan olika befolkningsgrupper. Socioekonomisk hållbarhet och social inkludering nedprioriteras, och det ger orättvisor som riskerar att öka klyftorna mellan svaga och starka socioekonomiska grupper.

Ett annat problem är priserna för att resa kollektivt. Priserna för kollektivtrafiken har sedan 1995 höjts fyra gånger så mycket som priserna för andra varor och tjänster. Det är orimligt att det har blivit så dyrt att resa kollektivt. Det handlar naturligtvis om jämlikhet. Att förflytta sig på något annat sätt än att gå eller cykla börjar bli ett privilegium för dem som har god ekonomi. Att göra kollektivtrafiken orimligt dyr är ytterligare ett sätt att låsa in dem som inte har råd att ha bil och begränsa deras rörelsefrihet. De rabattsystem som finns tillgängliga är oftast inte tillgängliga för dem med låga inkomster, vilka ofta reser med dyrare biljetter än övriga. Månadskort är ofta inte möjliga att köpa för dem med låga inkomster eftersom de inte har möjlighet att betala så mycket pengar på en gång. Fattiga personer avstår ofta från att resa för att de inte har råd, vilket är ytterligare ett exempel på hur social utsatthet också innebär sämre transportmöjligheter och risk för exkludering från samhället. Det är dyrt att vara fattig.

Vi behöver ha mer kunskap om hur transportsystemet fungerar för olika grupper av resenärer för att kunna få ett transportsystem som är inkluderande, rättvist fördelat och som kan bidra till att minska de socioekonomiska klyftorna, men vi har tillräcklig kunskap för att veta att det finns stora grupper som är beroende av kollektivtrafiken för sina transporter och som missgynnas både i planering och på grund av de höga priserna.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Hur avser ministern att arbeta för att kollektivtrafik och transportplanering i stort ska öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt hållbart transportsystem?
2. Avser ministern att främja användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik?

.....  
Jessica Thunander (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander