

## Motion till riksdagen 2006/07:T302

av Peter Pedersen m.fl. (v)

# Kollektivtrafiken

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs 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 i motionen anförs om att ge alla kommuner rätt att ta ut trängselavgifter i tätort.<sup>1</sup>
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast återinföra trängselavgifter i Stockholm och att medlen ska användas för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öka samordningen av det samhällsbetalda trafikutbudet för att förbättra kollektivtrafiken i gles- och landsbygd.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta regeringen utreda hur man kan säkerställa att man når målet om att transportsystemet ska vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta regeringen utreda vilka ytterligare åtgärder som krävs för att helt miljöanpassa kollektivtrafiken.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta regeringen utreda genomförandet avseende fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.

<sup>1</sup> Yrkande 2 hänvisat till KU.

Fel! Okänt namn på

## Bakgrund

Trafikpolitiken skall 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 proposition 2005/06:160 Moderna transporter markeras på ett antal ställen behovet av att utveckla kollektivtrafiken. I avsnitt 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, användande av ”såväl morot som piska”, för att styra över alltmer av vårt resande till kollektiva färdmedel. Dessa är mer miljövänliga och mer trafiksäkra. Dessutom gynnar en fungerande kollektivtrafik jämställdhet och jämlikhet genom att den gynnar kvinnor, pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster.

Om kollektivtrafiken förbättras och utvecklas ökar jämställdheten inom transportsektorn, som i hög grad är präglad av mäns värderingar och maktövertag. Kvinnor använder sig i större utsträckning av kollektiva färdmedel, och satsningar inom denna sektor leder därmed till att kvinnors behov av transporter stärks.

En väl fungerande och prisvärd kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för regional utveckling i alla sorts regioner. Den skall inte styras utifrån kortsiktiga privata vinstintressen utan utifrån medborgarnas behov och de trafikpolitiska målen, inte minst en god miljö. Det krävs krafttag för en ordentlig satsning på det kollektiva resandet. I propositionen Moderna transporter 17:e kapitlet ”Utveckling av kollektivtrafiken” betonas detta synsätt påtagligt och i 17.1. föreslås att Vägverket och Banverket skall ges uppdraget att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Detta antogs av riksdagen och vi utgår från att uppdraget kvarstår. Redan i nuläget är stora delar av kollektivtrafiken bekostad av samhället genom skattepengar, och vi menar att försök med avgiftsfri kollektivtrafik bör inledas dels i en storstad, dels i ett glesbygdslän. Sådana försök skall knyta till sig lämpligt forskarstöd i syfte att kartlägga konsekvenserna för t.ex. miljön, trafikskadekostnaderna, pendlingsmönstren och den regionala utvecklingen.

## Ansvar och finansiering

Vi betalar gemensamt för kollektivtrafiken med våra skatter och biljettpengar. Kollektivtrafiken tillhör medborgarna och är liksom övrig infrastruktur, vård, omsorg och skola en del av den grundläggande samhällsservicen. Avreglering, bolagisering och konkurrensutsättning har på senare tid varit ledord. Detta har tvingat fram stora förändringar och försämringar inom kollektivtrafiken. I stället för att fortsätta på den inslagna vägen menar Vänsterpartiet att det nu 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 behov av resande.

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

Vi föreslår i motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, att kollektivtrafiken tillförs 2 250 miljoner kronor under en treårsperiod.

Investeringar i vägar har länge varit prioriterade framför investeringar i andra transportslag. Det har under flera år funnits en relation mellan investeringar i väg eller järnväg och som varit till järnvägens fördel. I regeringens budgetförslag för år 2007 markeras på ett antal ställen en annan politisk inriktning, nämligen ”att en större del av investeringarna skall ske inom vägsektorn” (se t.ex. budgetproposition 2006/07 volym 12, utg.omr. 22 s. 26 vänsterspalten). Vi tycker att det är en märklig prioritering, eftersom regeringen hänvisar till att samhällsekonomiska analyser skall spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Vi finner det mycket märkligt att regeringen i budgetpropositionen överväger andra lösningar än den s.k. Citybanan för att säkerställa att tågtrafiken kan flyta på från och till Stockholm, vilket är viktigt för järnvägstrafiken i både Stockholmsregionen och övriga landet.

## 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

**Fel! Okänt namn på**

detta skall dels transportbehovet inte öka, dels måste samhällets subventioner och stöd inriktas tydligt mot de mest hållbara transportmedlen, mot vissa socioekonomiska grupper och mot glesbygd. Kollektivtrafiken är det överlägset bästa transportsystemet för att uppnå målets del om ekologisk hållbarhet.

Trots detta har det skett nedskärningar och försämringar på kollektivtrafiken, inte minst till följd av kommunernas och landstingens ansatta ekonomi, där kollektivtrafiken måste konkurrera om medelstilldelningen med andra samhällsnödvändiga verksamheter som skola, vård och omsorg. Under tiden fortsätter i stället privatbilismen att öka. Kostnadsbalansen måste förändras så att hållbara transportmedel blir billigare medan mindre hållbara 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 förstärkas och få en större andel av dagens och morgondagens resande om det transportpolitiska målet och miljömålen skall kunna nås. En transporthierarki bör antas som klart och tydligt anger vilka transportmedel som skall prioriteras för att det övergripande målet skall nås. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Grunden för en sådan hierarki skall vara de olika transportmedlens ekologiska hållbarhet och förmåga att leda mot det övergripande målet. Utifrån behovet måste kollektivtrafiken tillföras resurser för att säkerställa att den kan 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 för dem med låga inkomster att förflytta sig och kvinnor ges sämre möjlighet och tillgång till transportsystemet.

## Transporter och regionalpolitik

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

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

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

har tidigare hos Rikstrafiken funnits ett speciellt anslag för just de fyra nordligaste länen, men det försvann i samband med förra årets budget. Vi vill säkerställa att dessa medel verkligen skall finnas kvar och föreslår därför i motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, att kollektivtrafik i glesbygd tillförs 10 miljoner kronor.

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

Det är för oss en självklarhet att trängselavgifterna snarast skall återinföras i Stockholm och att medlen skall användas för att förbättra kollektivresandet i Stockholmsregionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I övrigt när det gäller frågan om trängselskatt utvecklar vi vår politik inom detta område i en flerpartimotion.

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

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

## Öka funktionshindrades tillgänglighet till kollektivtrafik

I Sverige beräknas ca 1 miljon människor vara funktionshindrade i förflyttningssammanhang. Den övervägande delen av de resor som funktionshindrade genomför sker med fordon i av samhället organiserade specialtransporter eller i handikappanpassade privata personbilar. Även huvuddelen av sjukresorna sker på detta sätt. Studier visar att äldre och funktionshindrade har goda möjligheter att använda sig av kollektiva färdmedel förutsatt att dessa, och den fysiska miljön, blir bättre anpassade till resenärernas förflyttningsbehov. Färdtjänsten behöver också förbättras utifrån samma synsätt. Riksdagen har

## Fel! Okänt namn på

beslutat att transportsystemet skall vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010.

I propositionen Moderna transporter föreslås 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 nämligen 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 skall vara tillgängligt för funktionshindrade till år 2010. Detta bör ges regeringen till känna.

I motion 2006/07:So382 Handikappolitik utvecklar vi våra förslag kring funktionshindrades möjligheter att förflytta sig i samhället. Bland annat tar vi i motionen upp krav på utökad ledsagning och större möjligheter till att ta med medresenärer på en resa.

I motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, avsätter vi under en treårsperiod 2 250 miljoner kronor, vilket delvis är avsett att stödja utbyggnaden av en tillgänglig kollektivtrafik.

## Skattelättnader avseende kollektivt resande

Dagens skatte- och avdragssystem gynnar främst högavlönade män och missgynnar kollektivtrafikanter och 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 skall 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." Det är vår förhoppning att den nya regeringen inte hindrar att detta genomförs.

## 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 enligt det i motionen anförda. Detta bör ges regeringen till känna.

## Försök med avgiftsfri kollektivtrafik

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

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

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

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

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. Resultatet av ett sådant snävt tänkande blir i stället en negativ spiral, som i själva verket motverkar ett ökat kollektivresande. Vi vill i stället lyfta fram en helhetssyn och att de samhällsekonomiska konsekvenserna lyfts fram i ljuset. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda genomförandet avseende fullskaliga försök med avgiftsfri kollektivtrafik i storstad och ett glesbygdslän samt att forskarstöd kopplas till försöken.

Sådana försök måste tillåtas pågå under en längre tidsperiod. De bör även vara kopplade till forskning, där effekterna i vid mening studeras och analyseras. Till exempel skall effekterna granskas utifrån ett genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser och hur det påverkar arbetsutbudet. Med ett brett och djuplodande beslutsunderlag är det lättare att i framtiden fatta lämpliga beslut. Om en fördyring för privatbilismen, t.ex. trängselavgifter, anses leda till ett minskat resande med egen bil, är det rimligt att en väl utbyggd och avgiftsfri kollektivtrafik borde leda till ett avsevärt ökat kollektivresande. Argument som att människor kommer att sluta gå eller cykla om man t.ex. kan åka buss gratis ser vi som barnsjukdomar, som kommer att avta över tid. Det centrala i sammanhanget är om vi kan få fler att ta bussen, tåget eller

Fel! Okänt namn på

tunnelbanan i stället för den egna bilen, inte om några överger cyklandet och tar bussen vid dåligt väder och halkiga underlag.

## Kvinnor och män i kollektivtrafiken

Riksdagen har beslutat att transportsektorn skall bli jämställd. Med anledning av detta fick transportpolitiken år 2001 ett delmål som anger att kvinnors och mäns transportbehov skall väga lika, att könen skall ha samma möjligheter att påverka systemet och att deras värderingar skall väga lika tungt. Vi måste arbeta för det långsiktiga målet: att transportsystemet skall 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 könsmaktstruktur. 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 säkerhetshänsyn och rättvisa skattesystem. I det arbetet skall vi vara vaksamma så att åtgärderna inte bidrar till att befästa rådande könskillnader.

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 (2006/07:160) har v, mp och s enats 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 skall dessa förslag konkretiseras. Vi utgår ifrån att den borgerliga alliansen inte kommer att motverka en sådan utveckling och liksom de grön-röda samarbetspartierna aktivt verka för att infria transport- och jämställdhetsmålen i form av konkreta förslag.

Stockholm den 23 oktober 2006

*Peter Pedersen (v)*

*Ulla Andersson (v)*

*Egon Frid (v)*

*Jacob Johnson (v)*

*Marie Engström (v)*

*Wiwi-Anne Johansson (v)*