

Motion till riksdagen 2017/18:1142

av **Jonas Sjöstedt m.fl. (V)**

Sammanhållen järnvägs- och kollektivtrafik

1 Innehållsförteckning

1	Innehållsförteckning	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	3
3	Samhällsnytta före avreglering av järnväg och kollektivtrafik	4
4	Mer demokrati – mindre avregleringar	5
5	Avreglering ger inte bättre utbud och lägre priser	6
6	Bytesresor med tåg försvåras	6
7	Järnväg	7
7.1	Järnvägen bör återregleras	7
7.2	Styr och stärk SJ AB för ökad samhällsnytta	8
7.2.1	Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet	8
7.2.2	Ge SJ AB företräde på stambanorna	9
7.2.3	Förändra SJ:s avkastningskrav	9
7.2.4	Kombinera SJ AB:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt	10
7.3	Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig regi	10
7.4	Arlandabanan – kostsam privatisering för klimat och resenär	11
7.5	Öka resenärers trygghet och rätt till information	12
7.5.1	Stärk tryggheten vid tågstationerna	12
7.5.2	Förbättrade informationsinsatser till resenärerna	12
8	Kollektivtrafik	12
8.1	Ökad kollektivtrafik kräver statliga investeringar och åtgärder	12
8.1.1	Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken	13
8.1.2	Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar resandet med kollektivtrafik	14
8.1.3	Begränsa kostnadsökningarna inom kollektivtrafiken	14

8.1.4	Stöd för mobilitetstjänster	15
8.2	Riv upp kollektivtrafiklagen	15
8.3	Inför avståndsbaserat reseavdrag	16
8.4	Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning	16

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företräde till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2019 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att SJ AB:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor bör återinföras och ägardirektivet ändras senast 2019 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra och samordna informationsinsatser till resenärerna och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs av möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft när det gäller resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det 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, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning som har till uppgift att eftersträva ett avståndsbaserat reseavdrag som inkluderar och gynnar resande med kollektivtrafik och cykel, och samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd, bör tillsättas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att tydligare, genom uppdrag till myndighet eller genom förslag på lagändring, tillgodose krav på full tillgänglighet definieras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att kollektivtrafikmyndigheterna ger information om vilka linjer som är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör genomföras angående hur ökad tillförlitlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.

3 Samhällsnytta före avreglering av järnväg och kollektivtrafik

För att uppnå ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafik öka. För att nå våra klimatmål krävs dessutom en utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle. Enligt Trafikverkets bedömning i Kapacitetsutredningen (2012) innebär detta minskad biltrafik, samtidigt som kollektivtrafiken och resandet med cykel fördubblas till 2030. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsätter att minska något men i alltför låg takt för att vi ska uppnå Sveriges etappmål om att senast till år 2030 minska utsläppen från inrikes trafik exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med år 2010 (Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2017:7). Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet system.

Inom både järnväg och regional kollektivtrafik har tidigare sammanhållna system styckats upp. På järnvägssidan har SJ:s ensamrätt att trafikera stambanorna tagits bort och de senaste decennierna har präglats av stegrande marknadsanpassning, bolagisering och privatisering inom järnvägssystemet. Inom den lokala och regionala lokaltrafiken har privata operatörer obegränsad tillgång till trafikering av vilka rutter som helst. Vänsterpartiet utgår i stället från att resenären måste få tillgång till ett sammanhållet tillgängligt 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 gemensamma nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiva och resenärstillvända. Vi motsätter oss den marknadsanpassning som länge varit rådande inom transportpolitiken och som lett till en bristande helhet.

Vänsterpartiet anser därför att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när ett transportbehov ska lösas inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Vänsterpartiets vision för tågtrafiken är ett sammanhållet system där resenären ges hög tillgänglighet och punktlighet. Att ett sådant system är möjligt är Schweiz ett tydligt exempel på då man inte avreglerat järnvägen i samma utsträckning som Sverige. När man mäter kvaliteten på servicen för resenären i europeiska undersökningar klassas

också Schweiz som det i särklass bästa landet i de flesta undersökningar. Tågen har här mycket hög punktlighet och satsade pengar resulterar i bättre service.

För att möjliggöra klimatsmarta resor över hela landet krävs satsningar både för att stärka befintliga järnvägsspår och bygga moderna spår som ger förutsättningar att binda samman våra storstäder med förlängning till kontinenten med snabba tåg som förmår konkurrera med flyget. Ett europeiskt höghastighetsnät växer fram i en rad länder som Tyskland, Belgien och Nederländerna, och Sverige bör vara del i detta europeiska bygge av moderna, snabba och miljövänliga persontransporter över nationsgränserna.

Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst utan av att trafiken fungerar, är prisvärd och av god kvalitet. Individer vill kunna beställa en resa som en helhet, inte uppdelat på olika operatörer. Resenären blir lidande när informationen inte fungerar mellan olika aktörer, och många anställda inom SJ beskriver det som ett stort problem att informationen mellan alla aktörer på järnvägen fungerar mycket knapphändigt efter avregleringen. Människor 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 och tillgänglighet inom järnväg och övrig kollektivtrafik, samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås.

Vänsterpartiet föreslår i motionen ett antal åtgärder för en sammanhållen järnväg och kollektivtrafik med resenären i centrum.

4 Mer demokrati – mindre avregleringar

Avreglering är i praktiken att göra ett land mindre styrt av lagar, dvs. bokstavligen mera laglöst. Detta minskar demokratin då lagstiftare ersätts med för individen opåverkbara krafter. Samhällsviktiga funktioner som ett lands infrastruktur bör hanteras under demokratisk kontroll. 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. 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.

5 Avreglering ger inte bättre utbud och lägre priser

Borttagandet av SJ:s ensamrätt på stambanorna medförde inte ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Samma princip riskerar att bli fallet med den kollektivtrafiklag som infördes år 2012. Utgångspunkten måste i stället vara en helhet som tillgodoser samhällets intresse av persontransporter på järnväg och inom kollektivtrafiken. Kortsiktiga ekonomiska perspektiv som minskar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet kan aldrig vara till gagn för samhället.

Den föregående regeringen hävdade att en ökad konkurrens, dvs. fler operatörer på spår och inom kollektivtrafik, leder till förbättrad och utökad trafik. Regeringen har haft ett alltför stort fokus på 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 eftersatt banunderhåll med bristande styrning. Fler operatörer kommer på intet sätt leda till att det blir lättare att få fler tågavgångar och bättre punktlighet. Vi kan dock åtgärda kapacitetsbrister genom att bygga fler järnvägar och förbättra banunderhållet. Det är en politik som Vänsterpartiet länge föreslagit.

Det fanns inga internationella exempel som stödde den dåvarande regeringens tes att en avreglerad kollektivtrafik ger 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 tidigare hade i Sverige, ett system som innebar att det offentliga tog ett stort ansvar för organisering, finansiering och planering. Sedan kunde driften skötas av antingen det offentliga eller av privata aktörer.

För att nå hållbara transporter arbetar Vänsterpartiet för en utbyggd och avgiftsfri kollektivtrafik. Etappmål kan vara sänkta avgifter eller avgiftsfri kollektivtrafik för vissa grupper eller på vissa tider. Den övergripande planeringen av kollektivtrafiken ska ske i offentlig regi för att underlätta effektiv och sammanhängande trafik som frigör resurser till investeringar. Vänsterpartiet har i budgetförhandlingarna med regeringen fått igenom införandet av ett statligt bidrag för att möjliggöra avgiftsfritt resande på sommarlovet för skolungdomar med den lokala kollektivtrafiken under 2018–2020.

6 Bytesresor med tåg försvåras

Avreglering av järnvägen leder till försämrade möjligheter att bedriva nationell järnvägstrafik. När SJ AB 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 trafikanter är beroende av att kunna byta linjer för att genomföra hela resan. 30–50 procent 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 bytessmöjligheterna försvåras och försämrats för resenären.

I ett system med sämre utbud, högre priser och svårare överblick väljer människor andra trafikslag, t.ex. bil och flyg, för att kunna resa. Det missgynnar resurssvaga grupper och försvårar att uppnå klimat- och miljömål.

I riksdagens transportpolitiska mål ska de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna användas. Det som är företagsekonomiskt lönsamt är dock 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 där ett företagsekonomiskt olönsamt kapillärnät kan vara förutsättningen för lönsamhet på ett större stråk. Det här understryker att lönsamhet måste ses i ett helhetsperspektiv, men också med insikten om att vad som är företagsekonomiskt olönsamt kan vara samhällsekonomiskt lönsamt i ett större perspektiv.

7 Järnväg

7.1 Järnvägen bör återregleras

Det är oerhört viktigt att sätta den enskilde resenären och transportköparen i centrum när man funderar på hur man ska lösa ett transportbehov hållbart. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt.

Men 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 hen självklart rationell i sitt agerande och väljer den logistiklösning som är bäst, smidigast och/eller billigast. Om det då t.ex. 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 till kunden. 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 regering arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kan möjliggöra för individer och företag att utföra transporter 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. Då är avreglering med fler operatörer inom järnvägstrafiken och en mängd aktörer inom järnvägsunderhållet inte ett effektivt sätt att främja samhällsnyttan i ökad och tillförlitlig järnvägstrafik.

SJ AB måste få tydliga mål som prioriterar samhällsnyttan. Avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet

järnvägssystem som sätter resenären och transportköparen i centrum. Järnvägen bör därför återregleras och samhället ta ett helhetsansvar för järnvägssystemet.

I dag är det Jernhusen AB som äger och driver majoriteten av alla verkstäder och depåer för fordon. Det är viktigt att det finns tillräckligt antal verkstäder och depåer, men även att tillträde till dessa sker på ett så optimalt sätt som möjligt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi ser därför behov av förändringar när det gäller omfattning och ägande av verkstäder och depåer och att Jernhusen AB:s ansvar i detta hänseende tydliggörs.

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. En risk finns t.ex. att kommersen vid våra tågstationer prioriteras framför sittplatser för väntande resenärer. Trafikverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten även här på ett bättre sätt. Vänsterpartiet anser att Jernhusen AB:s verksamhet istället bör ske i Trafikverkets regi.

7.2 Styr och stärk SJ AB för ökad samhällsnytta

7.2.1 Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet

Med avreglering avhänder man sig delvis möjligheten att göra samhällsekonomiskt kloka prioriteringar av trafikutbudet.

Sedan 1990 kan trafikhuvudmännen upphandla den lokala och regionala kollektivtrafiken. Tidigare var man enbart hänvisad till SJ AB som leverantör av tågtrafik. Förändringen innebar ett ökat regionalt inflytande och på många linjer resulterade det i en förbättrad tillgänglighet. I dag samarbetar ett flertal kollektivtrafikmyndigheter, vilket inneburit att den regionalt upphandlade järnvägstrafiken har ökat och i många fall bedrivs långt över länsgränserna. Det ökande regionala ansvaret över spårtrafiken har därutöver stärkt samordningen med övrig kollektivtrafik och därmed stärkt förbindelserna över hela resan för många resenärer. Vänsterpartiet anser att möjligheten till upphandlad regional spårtrafik inneburit en markant förbättring mot det tidigare förhållandet när trafikhuvudmännen som enda alternativ hade SJ att samarbeta med. Det har därmed inneburit både en stärkt decentraliserad styrning och stärkt resenärsperspektiv. Skåneregionen kan i detta sammanhang lyftas som en region som i dessa aspekter bedrivit ett framgångsrikt arbete.

Det innebär dock inte att det är oproblematiskt att järnvägsnätet trafikeras av subventionerad (delvis skattefinansierad) trafik i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi. I ett läge där trafikeringen av spåren är konkurrensutsatt kan trafikering av osubventionerad interregional (långväga) trafik från SJ AB missgynnas och ge negativa effekter för fjärrresenärerna, då den långväga trafiken inte längre är lönsam att bedriva. Den fria konkurrensen inom den interregionala trafiken kan på motsvarande sätt ge negativa effekter för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas strävan att förbättra tillgängligheten för arbetspendlarna

inom regionen. Ett tydligt exempel på detta är när flera aktörer vill bedriva trafik på de mest lönsamma fjärrsträckorna, vilket därmed riskerar att försämra tillgängligheten för arbetspendlarna regionalt.

SJ bör få ett tydligare ansvar för rikstrafiken och de regionala aktörerna för den regionala trafiken. Denna utveckling måste med nödvändighet ske parallellt med ökade investeringar i nya spår samt åtgärder för att hindra den kostnadspress som sker i de regionala upphandlingarna på bekostnad av de anställdas arbetsvillkor.

Den regionalt upphandlade järnvägstrafiken har växt och har i vissa fall även skapat bättre tågförbindelser för många resenärer. Utmaningen i framtiden ligger i att förena lokalt och regionalt ansvar med stärkt samordning för ett större helhetsansvar för ökande andel hållbara persontransporter. Viktigt i det sammanhanget är att värna de regionala banor som Trafikverket definierar som lågtrafikerade. Varje år görs nästan 4 miljoner resor på de regionala järnvägarna. Utmed dessa banor bor det mer än 2 miljoner människor vilket innebär att det finns potential för ökat resande.

7.2.2 Ge SJ AB företrädare på stambanorna

Den avreglerade järnvägstrafiken missgynnar den enskilda individen och leder till en försämrade och mer svåröverblickbar järnvägstrafik. Den riskerar att fler människor känner sig tvingade att ta bil eller flyg i brist på hållbara alternativ. Det betyder även att de miljö- och klimatmål som är uppsatta blir svårare att nå. De privata operatörerna inom persontrafiken söker sig av naturliga skäl till de mest lönsamma fjärrsträckorna som t.ex. Stockholm–Göteborg. Förutom att det riskerar att försämra tillgängligheten för resenärer regionalt så dränerar det potentiella inkomster för SJ AB som bolaget kunde använda till att bedriva samhällsnyttig trafik på sträckor med sämre ekonomisk lönsamhet.

Regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att SJ AB ges företrädare till kommersiell persontrafik på stambanorna och att övriga aktörer ges tillgång i mån av kapacitetsutrymme. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.2.3 Förändra SJ:s avkastningskrav

SJ AB är av staten ålagt att skapa företagsekonomisk vinst och har därutöver ett avkastningskrav som innebär att staten kräver utdelning till statskassan på den redovisade nettovinsten. Avkastningskravet leder till starkt fokus på att skapa vinst. SJ AB tvingas därmed se till marknadsandelar och snäv vinstmaximering. Det gör att resenärers behov prioriteras ner. På senare tid har bolaget t.ex. beslutat att ta bort försäljning av utlandsresor över disk och genomfört begränsningar i sovavgiftstrafiken. Järnvägssystemets uppsplittring har generellt lett till en mängd olika bolag vars drivkraft är vinstmaximering för varje enhet. Med ett sådant system kan avsningslokaler för tågen prissättas så att de inte används och plogtåg hyras ut som godståg för att det lönar sig bättre. Samhällsnyttan är ingens ansvar och med rådande situation riskerar skattebetalarna att på sikt få bära de kostnader som aktörerna kan undkomma.

Avkastningskravet missgynnar även den regionala utvecklingen, eftersom SJ tvingas prioritera bort lågtrafikerade sträckor. Många resenärer måste därför välja flyg eller bil i stället. Effekten är helt orimlig om vi vill minska klimatpåverkan. Om SJ inte hade haft ett avkastningskrav, skulle SJ kunna sänka priserna på biljetter och förbättra servicen och därmed prioritera samhällsnyttan. I stället för att ge avkastning till staten

bör pengarna användas i verksamheten med en sådan inriktning. Vänsterpartiets långsiktiga mål är att det överskott SJ gör på sin verksamhet ska användas för att förbättra servicen och sänka biljettpriserna. Det skulle då bidra till att fler kan åka kollektivt och minskad miljö- och klimatpåverkan. Regeringen bör återkomma med förändrat avkastningskrav för SJ AB senast till bolagsstämman 2019. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.2.4 Kombinera SJ AB:s företrädesrätt med en trafikeringsplikt

Vi anser att SJ AB ska ges trafikeringsrätt och företrädesrätt 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 i dag anses vara viktig kan den upphandlas av Trafikverket. Om SJ AB ges ett större mandat utifrån ett samhällsansvar att bedriva nationell tågtrafik, kan sträckor som Trafikverket upphandlar överflyttas till andra ännu mindre lönsamma sträckor eller så kan omfattningen av Trafikverkets arbete minskas.

När SJ AB tidigare hade ensamrätt till stambanorna hade det 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 samhällsviktiga verksamheter, t.ex. en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål. SJ AB:s trafikerings- och företrädesrätt på länsgränsöverskridande sträckor bör återinföras och ägardirektivet ändras senast 2019 så att trafikeringsrätten för SJ AB också innebär en skyldighet att genom plikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.3 Sammanhållet och effektivt banunderhåll i statlig 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 fungerande helhet. På underhållssidan har konkurrensutsättningen lett till att det i dag är avsevärt färre anställda än vad som var fallet för 15 år sedan. Det finns alltså mycket färre personer som arbetar ute i spåren, vilket blir synligt när det är snöiga vintrar. Säkerheten brister på ett oacceptabelt sätt för såväl resenärer som de som arbetar på spåren. Trafikverket utför sedan år 2010 inget underhåll i egen regi, samtliga underhåll sker numera genom entreprenadkontrakt. På marknaden finns i dag huvudsakligen 3–4 aktörer som i sin tur anlitar ett stort antal underentreprenörer.

År 2013 uppdagades tydliga brister på åtgärder i underhållet på våra järnvägar (SVT Östnytt 20 november 2013). Av 61 stora urspårningar sedan år 2008 var bristerna kända på över 20 av olyckplatserna men ändå inte åtgärdade. Larmet kom bara dagar efter att ett urspårat godståg i Stockholm lamslagit trafiken trots att brister i underhållet hade påtalats på den aktuella sträckan tidigare. Bristerna var dock inte överraskande för flertalet verksamma inom järnvägen som upplever hur en allt större underhållsskuld byggts upp i vårt järnvägssystem. Vänsterpartiet bedömer att för att upprätta en fungerande tågtrafik för resenärer och företag krävs ett sammanhållet system där

nödvändigt banunderhåll och kontroll av detsamma sker i statens egen regi. Vi ser det därför som ett stort framsteg att vi nått en överenskommelse med regeringen om att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhåll av de svenska järnvägarna. Regeringen tog ett viktigt beslut i januari 2017 när det beslutades att Trafikverket ska göra leveransuppföljning och underhållsbesiktning av järnvägen i egen regi. Beslutet innebär att Trafikverket får bättre koll på sina egna anläggningar och att det som har beställts verkligen levereras. För att staten ska ta det samlade ansvaret krävs nu åtgärder för att även utförande av underhåll ska ske i statlig regi.

7.4 Arlandabanan – kostsam privatisering för klimat och resenär

Arlandabanan tydliggör att privata vinstintressen står i konflikt med att bedriva infrastruktur med störst samhällsnytta och med resenären i centrum. Arlandabanan är det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojekt som genomförts i offentlig-privat samverkan (OPS) och togs i drift 1999. Arlandabanan byggdes av det privata företaget A-Train AB som också finansierade en del av investeringen, men staten har tagit en betydande del av både kostnaden och riskerna med bygget. Arlandabanan ägs av det statliga bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), medan A-Train har nyttjanderätten till Arlandabanans spår och stationer och driver Arlanda Express. Nyttjanderätten innebär bl.a. att A-Train bestämmer över biljettpriserna på Arlanda Express. Detta har resulterat i att biljettpriserna är så högt satta att många i stället väljer att resa med bil eller buss, med resultatet att utsläppen av växthusgaser blir avsevärt högre än om fler valt att åka Arlanda Express. Maximal vinst för ägarna styr i vilken utsträckning kapaciteten med Arlandabanan nyttjas.

OPS-lösningar kan betraktas som en form av avreglering. Arlandabanan är därmed ett tydligt exempel på när privata ägares vinstintresse står i motsättning till att driva infrastruktur med hög samhällsnytta och låg belastning på miljö och klimat. OPS-projektet för Arlandabanan har begränsat tillgången på miljövänliga transporter till och från Arlanda till rimliga biljetterna. Antalet resenärer på sträckan har enligt Riksrevisionen varit lägre än vad som förutsågs i de prognoser för resandeutveckling som låg till grund för riksdagens beslut gällande Arlandabanan. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har på Riksrevisionens uppdrag beräknat vilken potentiell samhällsnytta som skulle kunna realiseras vid andra nivåer på biljettpriset. Beräkningarna bygger på antagande om att priset för att färdas med Arlanda Express skulle motsvara priset för motsvarande tjänst från Oslo Flygghavn till Oslo, dvs. ett reducerat pris som är 36 procent lägre än dagens enkelbiljett som kostar 280 kr vid fullt pris. Detta skulle enligt VTI kunna öka resandet med Arlanda Express med 25 procent för tjänsteresor respektive 50 procent för privatresor. Det skulle ge ett totalt ökat resande med Arlanda Express som uppgår till 1,2 miljoner resor per år. En radikal omläggning av prispolitiken skulle med andra ord ha en betydande potential att både förbättra resenärers situation och minska klimatpåverkan från transporterna.

I och med Arlandabaneavtalen har staten kraftigt begränsat möjligheterna att påverka prissättningen på biljettpriserna så att fler åker tåg istället för bil eller buss på sträckan samt att öka dess kapacitet. Förutom att Arlandabaneavtalen ger A-Train utrymme att ta ut oskäligt höga biljettpriser tvingas aktörer som SL och SJ att höja biljettpriset på Arlandaresor för att inte ta för stora marknadsandelar.

Vänsterpartiet anser att ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle innebära större möjligheter att nå samhällsekonomiska och samhällspolitiska mål.

Regeringen har dock inte visat något intresse för att ta initiativ i en sådan riktning. Ett första steg bör enligt vår uppfattning vara att offentliggöra vad ett överförande av trafikeringen på Arlandabanan till staten skulle kosta.

Regeringen bör offentliggöra statens kostnad för att med optionsrätt lösa ut A-Train som operatör och överta ansvaret för driften på Arlandabanan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7.5 Öka resenärers trygghet och rätt till information

7.5.1 Stärk tryggheten vid tågstationerna

Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och bygger på olika riskbedömningar. De senaste tio åren har tryggheten i samhället ökat samtidigt som utsattheten för brott har minskat. När tryggheten är stor är det något som inte särskilt många reflekterar över. Men när tryggheten och säkerheten minskar så påverkar det livet på många olika plan. Kvinnor och hbtq-personer upplever i betydligt större utsträckning än män otrygghet i offentliga miljöer. Vänsterpartiet har under lång tid föreslagit att Trafikverket ska ges ett speciellt uppdrag att bygga bort otrygga miljöer i anslutning till tågstationer. Vi är därför nöjda med att vi tillsammans med regeringen i budgeten genomför ett treårigt tillskott till Trafikverket med syftet att öka tryggheten och säkerheten vid stationer. Vår bedömning är att det krävs ett strategiskt nationellt arbete för att få bort mörka tunnlar eller passager för att på så sätt öka tryggheten.

7.5.2 Förbättrade informationsinsatser till resenärerna

Vi vill även att olika aktörer ska ta ett utökat gemensamt ansvar för tågresande genom att samordna informationen till resenärerna, t.ex. när förseningar inträffar av någon anledning. Ökningen av antalet operatörer på spåren har lett till sämre information och svårare överblickbarhet. Resenärerna ska 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, t.ex. ersättningstrafik, rätt till ersättning med mera. Därför bör informationsinsatser till resenärerna förbättras och samordnas i enlighet med det som anförts ovan. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Kollektivtrafik

8.1 Ökad kollektivtrafik kräver statliga investeringar och åtgärder

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 resenärer och företag att resorna kan ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt. För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Alla måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när de vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Av den s.k. kollektivtrafikbarometern (årsrapport från 2016) som tas fram av Svensk

Kollektivtrafik framgår att varannan svensk regelbundet åker med kollektivtrafik och nio av tio åker regelbundet med bil. Vänsterpartiet anser att staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Inte minst busstrafiken, det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet, kan inom en relativt kort tidsperiod ersätta betydande delar av bilpendlingen som har större klimatpåverkan.

Stora delar av branschen inom kollektivtrafik har som målsättning att fördubbla antalet resenärer mellan åren 2006 och 2020 och att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel. En mängd organisationer, bl.a. Svensk Kollektivtrafik, Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, ingår i partnersamverkan för att uppnå denna målsättning. Vänsterpartiet delar målsättningen och har under lång tid föreslagit att riksdagen ska anta densamma. Därför ser vi det som ett framsteg att riksdagen 2015 antog ett tillkännagivande till regeringen om att staten ska bidra till att skapa förutsättningar för branschens mål om fördubblad kollektivtrafik. Men för att på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel krävs enligt vår uppfattning att staten har en mycket aktiv roll. Det ställer med andra ord höga krav på både anslag och styrmedel. Stadsmiljöavtal är i delar en bra form för statligt stöd för att bl.a. öka andelen resenärer i kollektivtrafiken i städer. Vänsterpartiet gläds åt den budgetuppgörelse som vi gjort med regeringen gällande den pågående satsningen på kollektivtrafik i landsbygd som från 2018 utökas och förlängs med ett år t.o.m. 2020. Tillgängligheten till hållbara transporter måste stärkas för hela landet som en naturlig del i den övergripande trafikpolitiken samt för att nå fördubblingsmål.

I rapporten Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030 – Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna? (WSP, 2016) på uppdrag av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik framhålls att det krävs medvetna och målinriktade beslut av framförallt regering och riksdag. Rapporten konstaterar att kollektivtrafikens marknadsandel mellan 2006 och 2013 ökade betydligt från 18 procent till 27 procent, men att utvecklingen dock mattats av, och t.o.m. minskat något under 2014–2015. Under 2015 uppgick andelen till 26 procent. En fördubbling av marknadsandelen till år 2030 innebär att kollektivtrafiken ska nå en marknadsandel på 36 procent, vilket innebär att det behövs en betydande ökning från dagens nivå. Baserat på utvecklingen i Trafikverkets prognos bedöms inte målet kunna nås utan att ytterligare åtgärder sätts in. Rapporten presenterar tre åtgärdspaket: ett paket med kollektivtrafikfrämjande åtgärder, ett med bilhämmande åtgärder samt ett kombinerat paket med båda dessa åtgärder. Då låginkomsttagare i större utsträckning använder sig av kollektivtrafiken konstateras att de som grupp gynnas mer av kollektivtrafikfrämjande åtgärder.

8.1.1 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken

En mängd utredningar och rapporter de senaste åren har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med kollektivtrafik. Dit hör t.ex. betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), regeringsuppdraget Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017) och Trafikverkets inriktningsunderlag inför antagandet av den nationella planen 2018–2029. För att strukturera arbetet med de åtgärder som presenterats i dessa underlag gällande att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken

på sikt samt fördubblat antal resor ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.1.2 Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar resandet med kollektivtrafik

Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. Erfarenheter från Freiburg i Tyskland tyder på att stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris varit ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetsåtgärder som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik ökar i hög grad med en sådan kombinerad åtgärd har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan åtgärd kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Regeringen bör genomföra en översyn av lämpliga styrmedel, inkluderande stadsmiljöavtalet, för att stimulera samhällsplanering som minskar bilberoendet i enlighet med erfarenheter från Freiburgmodellen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. Vi bör politiskt generellt eftersträva att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Priset på att resa kollektivt har ökat med 70 procent de senaste femton åren och konsumentprisindex (KPI) har under samma period ökat med 18 procent. Priset på att resa kollektivt har alltså ökat nästan fyra gånger så mycket som den allmänna prisökningen. Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. De samlade transporterna i samhället behöver effektiviseras och minska i omfattning genom resurssnål samhällsplanering. Åtgärder på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Men åtgärder på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med åtgärder på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.1.3 Begränsa kostnadsökningarna inom kollektivtrafiken

Kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken har i reala termer ökat snabbare än både antalet resor och utbud. Det innebär att det blivit successivt allt dyrare att tillhandahålla den trafik som bedrivs. I dag har flera regioner redan ett fördubblingsmål. Då staten enligt riksdagsbeslut ska bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås kan man förvänta sig att allt fler regioner ansluter sig till målet i kommande trafikförsörjningsprogram. Då det finns risker att

fördubblingsinriktningen leder till ökade kostnader finns starka skäl för både branschen och de politiska instanserna att vidta åtgärder för att samtidigt begränsa kostnaderna och öka resandet.

Dessa åtgärder måste ske parallellt med att rätt till kollektivavtal och anställningstrygghet blir en självklarhet inom branschen genom dialog mellan arbetsmarknadens parter. Åtgärder för en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik kan aldrig motiveras genom pressade marginaler och sämre arbetsmiljö för de anställda eller försämrade tillgänglighet.

Vänsterpartiet anser att införande av mer kostnadseffektiva åtgärder, oaktat starka samhällseliga skäl för subventionering av kollektivtrafiken, till betydande del är ett ansvar inte minst för branschen och för kommuner och landsting. Dock åligger det även staten ett ansvar för en utveckling som stärker kostnadseffektiviteten inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål. Detta kan t.ex. beröra förändringar i trafikplanering samt lagstiftning som berör kollektivtrafiken. Regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.1.4 Stöd för mobilitetstjänster

Det sker en snabb utveckling av mobilitetstjänster med digitalisering och delningsekonomi som starka drivkrafter. Transport som tjänst brukar beskrivas som en samlad tjänst där användarens olika behov av transport samlas hos en och samma leverantör. Transporttjänsterna utförs av olika leverantörer men samordnas i ett gemensamt system. Resenärens aktuella behov står i centrum och kollektivtrafiken är en central aktör men även bilpooler och hyrcykel är viktiga delar. Dessa nya mobilitetstjänster kan bidra till ökad valfrihet och minskat behov av att äga en egen bil, särskilt i större städer och storstadsregioner. Regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel för att stimulera mobilitetstjänster som främjar minskat behov av att äga egen bil samt ökar det hållbara resandet med kollektivtrafik och cykel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.2 Riv upp kollektivtrafiklagen

Sedan 2012 är kollektivtrafiken i Sverige genom en förändrad lagstiftning helt öppen för konkurrens. Det finns inga internationella exempel som stöder tesen att en avreglerad kollektivtrafik skulle ge de effekter som hävdas, dvs. fler aktörer, ett ökat trafikutbud och lägre priser. Den regionala och lokala busstrafiken utanför London är t.ex. sedan 1986 helt avreglerad. Visserligen kan man se en ökning av utbudet men sedan avregleringen har biljettpriiset ökat med 55 procent och passagerarantalet minskat med 31 procent enligt en promemoria från Näringsdepartementet 2015.

Även om den nya lagstiftningen ännu gett begränsade effekter anser Vänsterpartiet att det system vi hade i Sverige under de senaste 10–15 åren innan avregleringen, ett system som innebar att det offentliga tog ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kunde bedrivas av olika aktörer, bör återinföras.

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. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.3 Inför avståndsbaserat reseavdrag

Vårt nuvarande system för reseavdrag vid arbetsresor har stora brister. Syftet med reseavdraget är att minska individers kostnader för att ta sig till ett arbete. För att avdrag ska vara möjligt för resa med bil krävs en tidsvinst på minst två timmar i förhållande till kollektivtrafik samt att avståndet är minst fem kilometer. Den s.k. FFF-utredningen (Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84) konstaterar att det i praktiken är nästan enbart resor med bil eller snabba regionaltåg som är berättigade till reseavdrag genom att dessa resor för individen överstiger det belopp över vilket avdrag medges (2016 var beloppet 11 000 kronor). Detta innebär att nuvarande regelverk stimulerar bilresor och innebär att hållbara resor med kollektivtrafik i många fall missgynnas. FFF-utredningen föreslår att det tillsätts en utredning med uppdrag att analysera effekterna av nuvarande system djupare och föreslå antingen ett avståndsbaserat system eller total avveckling av reseavdraget. Även de parlamentariskt tillsatta Miljömålsberedningen och Landsbygdskommittén har föreslagit att reseavdraget ska ses över.

I rapporten *Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?* från 2012 uppskattar analys- och teknikkonsultföretaget WSP därutöver att fusket med reseavdrag uppgår till 1,7 miljarder per år för statskassan. Användningen av reseavdrag är högst i storstadsregionerna. WSP konstaterar att avdragets storlek växer med inkomsten och att avdraget görs framför allt av höginkomsttagare. Män gör reseavdrag i högre utsträckning än kvinnor, oavsett om man ser till andelen avdrag för respektive kön eller storleken på det genomsnittliga avdraget.

Vänsterpartiet anser att det vore önskvärt med ett reseavdragssystem som inte missgynnar kollektivtrafikresenärer (i huvudsak kvinnor) så som dagens system gör. Norge, Danmark och Nederländerna har ett avståndsbaserat avdrag utan koppling till arbetstagarens biljett- eller bilkostnader. Här finns enligt vår uppfattning erfarenheter som bör vara tillämpliga även för Sverige i övergång till ett mer effektivt och miljöanpassat system för reseavdrag. Vänsterpartiet anser att ett system som stimulerar att den enskilda färdas med kollektivtrafik och cykel bör eftersträvas. En utredning som har till uppgift att eftersträva ett avståndsbaserat reseavdrag som inkluderar och gynnar resande med kollektivtrafik och cykel, och samtidigt inte missgynnar dem som bor i glesbygd bör tillsättas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.4 Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Rättighetsperspektivet i funktionshinderspolitiken stärktes år 2008 genom att Sverige ratificerade FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken beslutades med anledning av detta av den föregående regeringen för perioden 2011–2016. Myndigheten för delaktighet (MFD) har i en rapport gjort en samlad utvärdering och analys av utvecklingen av funktionshinderspolitiken i förhållande till våra nationella mål på

området. Med rapporten som grund har MFD sedan presenterat överväganden och förslag i rapporten En funktionshinderspolitik för ett jämlikt och hållbart samhälle (dnr 2016:0115). I rapporten framför MFD att kollektivtrafiken bör prioriteras på transportområdet för att stärka tillgängligheten.

Regeringen har under våren 2017 lämnat en proposition till riksdagen med förslag på nytt nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken. Det föreslagna målet har FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt. Propositionen redovisar även ett antal åtgärder som syftar till att bidra till det nya målet. Åtgärderna sammanfaller med områden där FN:s kommitté om rättigheter för personer med funktionsnedsättning har lämnat rekommendationer till Sverige.

Vänsterpartiet välkomnar regeringens förslag på området då det tydliggör ansvar och målsättning. Vi ser även positivt på att regeringen bedömer att ett uppdrag bör ges till Trafikanalys för att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Att kunna resa utan att hinder uppstår är en förutsättning för att kunna leva självständigt och ha jämlika valmöjligheter. Därför krävs åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får jämlik tillgång till transporter. Vänsterpartiets uppfattning är att regeringen även bör vidta åtgärder redan i nuläget för att förbättra tillgängligheten.

MFD konstaterar att nuvarande lagstiftning inte konkret beskriver vad tillgänglighet innebär eller vad som är en tillräcklig nivå. Även SKL (Sveriges Kommuner och Landsting) har tidigare påtalat att en definition av full tillgänglighet saknas. Regeringen bör ges i uppdrag att tydligare, genom uppdrag till en myndighet eller genom förslag på lagändring, tillgodose att krav på full tillgänglighet definieras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör verka för att kollektivtrafikmyndigheterna ger information om vilka linjer som är tillgänglighetsanpassade för personer med funktionsnedsättning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

I dag finns tyvärr ingen kunskap om vad som är orsak till minskningen inom färdtjänsten (Samlad uppföljning av funktionshinderspolitiken – Hur är läget 2015?). Det är därför viktigt att arbeta för en stärkt dialog med de som reser med färdtjänsten för att kunna organisera den efter behov och fånga in bristerna. I en panelundersökning som genomförts bland personer med funktionsnedsättning framgår att majoriteten av de svarande är nöjda med färdtjänsten. Samtidigt är 35 procent missnöjda. De största hindren som framfördes var att man inte blev hämtad i tid eller överhuvudtaget. Många upplever också bemötandet och att de inte får den hjälp som behövs från chaufförer som ett problem. Nästan alla regionala kollektivtrafikmyndigheter som har ansvar för färdtjänst följer upp hur många resor som blir försenade. Det finns dock inget gemensamt system där andelar av resor som blir försenade redovisas.

En översyn bör genomföras angående hur ökad tillförlitlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jonas Sjöstedt (V)

Jens Holm (V)

Maj Karlsson (V)

Karin Rågsjö (V)

Linda Snecker (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Emma Wallrup (V)