

Motion till riksdagen 2006/07:T303

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Järnvägstrafiken

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Inledning	3
4	Avreglering och bolagisering	3
5	Avkastningskravet.....	5
6	Ensamrätt på stornätet för SJ men inför också trafikeringsplikt.....	5
7	Ansvar för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.....	6
8	Försöksverksamhet.....	7
9	Ansvar för tågstationerna	7
10	Banunderhåll	8
11	Vill inte regeringen satsa på järnvägar?	9
12	En jämställd järnvägstrafik.....	9
12.1	Representation	9
12.2	Ändra den samhällsekonomiska kalkylen!	10
12.3	Regionförstoring.....	11

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs när det gäller att reglera avregleringen inom järnvägstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kraftigt reducera statens avkastningskrav på SJ AB och genom förändrade ägardirektiv i stället lyfta fram de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet som styrmedel för järnvägstrafiken.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att SJ AB ska ha fortsatt ensamrätt till stomlinjerna, men också en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att utveckla ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg.

¹ Yrkande 3 hänvisat till NU.

3 Inledning

Vänsterpartiets vision är att SJ återigen ska bli folkets järnväg. Järnvägstrafiken i Sverige styrs i dag utifrån företagsekonomiska villkor och inte utifrån vad som är bäst för samhället. Resultatet av privatisering och konkurrensut-sättningar är att SJ tvingats dra in personal, höja biljettpriserna och dra in på underhållet till tågen. Det medför att många resenärer, t.ex. studenter, pensionärer och andra med låga inkomster, väljer att i stället resa med långfärdsbussar, bil eller flyg. Dessutom har förseningar och inställda tåg inte förbättrat situationen. Då kvinnor använder sig av tåg i högre utsträckning än män har deras transportbehov försämrats, och det i en transportvärld som redan är dominerad av män både vad gäller inriktning och representation. Vänsterpartiet har tidigare fått igenom att 100 miljarder kronor ska investeras i nya järnvägar mellan 2004 och 2012. Det är vi glada för, men för att tågresandet ska öka måste folk ha råd att åka – och tågen måste gå i tid. Tåget är en viktig faktor när det gäller att ställa om vårt resande till ekologiskt hållbara transporter. Inte minst den viktiga och stora frågan om människans påverkan på klimatet hänger intimt samman med en utveckling och förbättring av möjligheten att färdas med tåg. Det är hög tid att vi får en ändring av färdriktningen när det gäller tågtrafiken. I motionen utvecklar vi våra förslag, som kommer att leda till ett effektivare, miljövänligare och mer jämställt samhälle.

4 Avreglering och bolagisering

Riksdagen godkände den 31 maj 2000 (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000: TU 11, rskr. 1999/2000:238) att verksamheten vid affärsverket Statens Järnvägar skulle överföras till aktiebolag och regeringen bemyndigades att genomföra ombildningen. Målet med bolagiseringen sades vara att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag, som kan konkurrera inbördes på marknaden och samtidigt erbjuda kunderna en bra och prisvärd service. I proposition 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. uttrycktes att

väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för en konkurrenskraftig kollektivtrafik. En väl utvecklad järnvägstrafik kan också bidra till målet om en positiv regional utveckling.

I skrivelse 2001/02 Redogörelse för bolagiseringen av affärsverket Statens Järnvägar sammanfattar regeringen att den valda strukturen medfört fördelar och ökar förutsättningarna för effektivitet och kvalitet i verksamheten samt ökad service för kunderna. Vi törs påstå att många med all rätt ifrågasatt och ifrågasätter denna slutsats! Vänsterpartiet tillhörde och tillhör dessa kritiker.

Vänsterpartiet var det enda parti som sade nej när riksdagen 1988 beslutade att dela upp Statens Järnvägar i två delar, SJ och Banverket, där SJ fick ensamrätt att trafikera stomnätet, medan olika trafikhuvudmän fick trafikeringsrätten för persontrafiken på länsbanorna. Banverket gavs ansvaret för

Fel! Okänt namn på

infrastrukturen, dvs. järnvägsspåren. Senare tillkom också Jernhusen AB som en aktör som skulle handha tågstationsbyggnaderna. Vänsterpartiet var djupt oroligt för att ansvaret för en väl fungerande järnvägstrafik skulle bli otydligt – och fick rätt.

Problemen har ökat ytterligare sedan affärsverket Statens Järnvägar (SJ) styckades upp i flera bolag från 2001, där SJ AB fick sköta persontrafiken, Green Cargo AB fick ansvar för godstrafiken och där olika privata aktörer släpptes in på spåren. Vi motsatte oss även detta.

Vi menar fortfarande att avregleringen och bolagiseringen inte medför ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Även internationellt finns det avskräckande exempel på avregleringens konsekvenser, t.ex. i England. Vi finner det märkligt om Sverige ska gå i täten för avreglering av den egna marknaden när andra marknader hålls stängda för konkurrens. Vi menar att en helhet som tillgodoser samhällets intresse för gods- och persontransporter på järnväg måste vara utgångspunkten, inte kortsiktiga ekonomiska krav som utelämnar möjligheten till miljövänliga transporter i hela landet. Kvinnor och män har olika resemönster och använder transportfärmedel i olika hög grad. Fler män färdas med flyg och bil och fler kvinnor färdas kollektivt med lokaltrafik och tågtrafik. Om samhällets resurser till kommunikationer ska fördelas likvärdigt mellan kvinnor och män, vilket inte sker i dag, är det viktigt att prioritera färmedel som kvinnor använder.

En positiv regional utveckling försvåras påtagligt om ”huvudspåret” är ökade biljettpreiser, nedläggning av trafik, färre tågstopp på mindre stationer, försämrad turtäthet, nedläggning av godstransporter på vissa linjer, biljettkrångel och bristande samordning mellan olika tågoperatörer och andra transportslag osv. En hel del av detta påpekades också i proposition 2005/06:160 Moderna transporter.

Vi vill också hävda att konkurrensutsättningen drabbat de anställda på ett negativt sätt, t.ex. genom personalnedskärningar, längre arbetspass, höjd pensionsålder, sämre ersättningar osv.

Vi vill i stället lyfta fram den nödvändiga kopplingen till de av riksdagen antagna trafikpolitiska målen: trafiksäkerhet, transportkvalitet, tillgänglighet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. I beslutet ingår också att de samhällsekonomiskt mest effektiva metoderna ska användas. Vi menar att det som är företagsekonomiskt lönsamt inte per automatik också är bäst sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vänsterpartiet vill att regeringen ges i uppdrag att pröva förutsättningarna för att avbryta avregleringen, bolagiseringen och konkurrensutsättningen av gods- och persontrafiken på järnväg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vi är medvetna om att en avreglerad marknad kan vara mycket svår att återreglera. Det är i själva verket en av anledningarna till att borgerliga politiker så ivrigt driver på avreglering, bolagisering och utförsäljning av offentlig verksamhet. Ett första steg är att reglera avregleringen. Detta bör ges regeringen till känna.

5 Avkastningskravet

Från att ha varit en samhällelig nyttighet, ja ”hela folkets järnväg”, förändrades SJ AB genom olika trafikpolitiska beslut till att ha som främsta mål att gå med företagsekonomisk vinst. Det hårda avkastningskravet har lett till en stark fokusering på att skapa vinst – vilket inte alltid har lyckats – för att klara ägarens avkastningskrav. ”Vanliga” resenärer har fått stå åt sidan medan inriktningen har varit att konkurrera med flyget om höginkomstresenärerna, inte minst tjänsteresenärerna, som ansetts vilja betala dyrt för snabba resor. SJ:s inriktning blir därmed ett sätt att fokusera på marknadsandelar där män dominerar. Men är inte kvinnor, ungdomar och pensionärer lika mycket värda att satsa på?

Det var i allt väsentligt en misslyckad strategi, se t.ex. den nedlagda Linx-förbindelsen Stockholm–Oslo som ett tydligt exempel. Avkastningskravet har också gjort att SJ AB i sin planering prioriterat ned förhållandevis lågtrafikerade banor i glesbygd. En likartad utveckling har skett inom godstrafiken. Vi menar att det är djupt olyckligt om ett snävt avkastningskrav leder till att presumtiva resenärer beroende på ekonomiska förutsättningar i stället väljer flyget eller långfärdsbussar, som båda innebär en betydligt hårdare miljöbelastning. Vi menar att biljettpriset måste ned om tågtrafikens marknadsandel ska kunna öka. Det är förhållandevis dyrt att resa med tåg i Sverige, t.ex. jämfört med långfärdsbussarna. Om de trafikpolitiska målen ska förverkligas måste fler ges en reell möjlighet att åka tåg i stället för flyg, buss eller bil. SJ AB:s avkastningskrav till ägaren, dvs. staten, bör därför kraftigt reduceras genom ändrade ägardirektiv som i stället inriktas på att lyfta fram behovet att leva upp till de transportpolitiska målen och målet om samhällsekonomisk effektivitet, som styrmedel för järnvägstrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Ensamrätt på stomnätet för SJ men inför också trafikeringsplikt

Fram till 1950-talet var tåget det helt dominerande färdmedlet vid längre resor. Sedan har bilen alltmer tagit marknadsandelar från tåget. Tågtrafiken ökar kontinuerligt i absoluta tal när det gäller långväga resor, men minskar sin andel av det totala långväga resandet. Grundbulten för vår järnvägstrafik är fortfarande SJ AB. Det statliga bolaget har genom beslut av regering och riksdag trafikeringsrätt och ensamrätt att bedriva länsgränsöverskridande trafikförsörjning, vilket i första hand ska ske genom järnvägstrafik som sker på kommersiella villkor. Denna ensamrätt till interregional persontrafik som bedrivs på kommersiella grunder slogs också fast i riksdagens transportpolitiska beslut 1998. Bolaget kan emellertid avstå ensamrätten att trafikera en sträcka som anses olönsam. Om trafiken på en sådan sträcka anses vara viktig kan den upphandlas av Rikstrafiken. Regeringen kan inskränka SJ AB:s en-

Fel! Okänt namn på

samrätt om trafik som SJ AB utför konkurrerar direkt med trafik som staten har upphandlat. Upphandling av olönsam järnvägstrafik har i regel skett i konkurrens mellan olika järnvägsföretag som agerar på den svenska marknaden.

Trots att SJ AB har denna ensamrätt har man ingen skyldighet att de facto trafikera en linje. Vi finner detta vara en orimlig ordning! Det leder i praktiken till att SJ AB avstår från att köra på vissa sträckor och därvid sätter avkastningen i första rummet, inte resenärerna. Vänsterpartiet menar att detta är en oacceptabel ordning, som måste ändras genom ett nytt riksdagsbeslut och nya ägardirektiv. Ett av de viktigaste skälen till statligt ägarskap av dominerande och samhällsviktiga verksamheter, t.ex. en fungerande kollektivtrafik på järnväg, är att använda bolaget för att uppnå demokratiskt beslutade mål.

I det här fallet måste därför ägardirektivet ändras för SJ AB så att trafikeringsrätten också innebär en skyldighet att genom trafikeringsplikt upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik på järnväg i hela landet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. En sådan trafikeringsplikt innebär förstås att finansieringen av järnvägstrafiken måste bygga på långsiktighet från ägarens sida, t.ex. långsiktiga avtal som reglerar hur trafikeringsplikten ska se ut och finansieras.

7 Ansvaret för den interregionala och regionala persontrafiken på järnväg

Järnvägsnätet kan också trafikeras av regionala tåg i de olika trafik huvudmännens regi. Denna trafik finansieras i huvudsak av landsting och kommuner och ska i princip ej överskrida länsgränser för att undvika orättvis konkurrens med SJ AB. Men denna princip gäller inte om trafik huvudmännen i län som gränsar till varandra bestämmer sig för att driva trafiken tillsammans. Länet kan då gemensamt ansöka hos regeringen om att få driva trafik över länsgränserna.

Trafik huvudmännen har genom sina regionala bolag s.k. trafikeringsrätt på hela det statliga järnvägsnätet inom länet. Ansvar och de organisatoriska grunderna regleras i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik. Det innebär således att de kan driva egen trafik även på interregionala sträckor som också trafikeras av SJ AB. I en sådan situation kan SJ AB få svårt att konkurrera och uppnå lönsamhet på de attraktiva sträckor som i dag ger bolaget dess inkomster. Om regionala tågbolag, genom en jämförelsevis fördelaktig finansiering, gör SJ AB:s trafik på vissa sträckor olönsam kommer bolaget att minska turtätheten och kanske till och med ställa in all trafik på ett flertal viktiga linjer. Det innebär alltså att det statliga bolaget på vissa sträckor riskerar att konkurreras ut av regional tågtrafik. Vi finner detta vara en orimlig ordning. I stället bör prövas hur det inom området kan utvecklas ett helhetsansvar och tydligare krav på samordning för den interregionala och reg-

ionala tågtrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8 Försöksverksamhet

Det finns en stark rörelse i t.ex. Skåne och Norrland, där regionala tågbolag vill driva trafiken på egen hand. I propositionen Moderna transporter aviseras därför det s.k. Norrlandsförsöket, som sedan beslutades av riksdagen. Det innebär att riksdagen godkänner en försöksverksamhet under högst tio år för persontrafik på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Det är ingen hemlighet att Vänsterpartiet såg detta som en nödvändig kompromiss för att säkerställa majoritet för att inte frånta SJ AB:s ensamrätt till interregional trafik i övriga delar av landet. Om det s.k. Norrlandsförsöket genomförs är det viktigt att försöket kontinuerligt följs upp och att inga fler liknande försök genomförs på järnvägsområdet innan Norrlandsförsöket är utvärderat, efter försöksperiodens slut. Det är enligt oss viktigt att även i detta sammanhang betona att handlingslinjen ska vara ett fördjupat och öppnare samarbete mellan SJ AB, Rikstrafiken och trafikhuvudmännen. I proposition Moderna transporter kan också följande läsas i rutan i avsnitt 15.3.2: "Trafikhuvudmännen och staten måste ta ett gemensamt ansvar där ansvaret för kostnad och verksamhet följs åt." Vidare: "Resenärernas möjlighet att pendla över dagen till arbetsplatser och skolor m.m. bör förbättras. Ökad samverkan mellan den regionala och den interregionala järnvägstrafiken bör som helhet kunna bidra till att förbättra pendlingsmöjligheterna inom ett större geografiskt område än länet."

För att detta ska fungera krävs givetvis samverkan mellan SJ AB, Rikstrafiken, olika trafikhuvudmän, de berörda länen, landstingen och kommunerna utifrån respekt för de olika parternas behov och önskemål.

I Moderna transporter öppnades ett marknadssegment för chartertrafik och nattågstrafik för konkurrens mellan järnvägsföretag som driver trafik på kommersiella och konkurrensneutrala villkor under 2007, medan SJ AB i övrigt behåller sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor. Vi är djupt oroade för mycket negativa konsekvenser för järnvägstrafiken om den borgerliga regeringen i stället för samarbete och helhetsansvar tar initiativ för ytterligare avreglering och ensidiga marknadsöppningar inom området.

9 Ansvar för tågstationerna

Det är viktigt med god service, hög tillgänglighet, trygghet och en trevlig atmosfär om vi vill öka det kollektiva resandet, t.ex. på tåg. Tågstationerna ska vara inbjudande, inte avskräckande, för resenärerna. Tyvärr finns det många exempel på dåligt skötta och för resenären avskräckande tågstationer.

Fel! Okänt namn på

Vi finner inga som helst skäl till att ansvaret för stationsbyggnaderna ska ligga hos Jernhusen AB, och vi anser att ansvaret egentligen borde flyttas över till Banverket. Om stationerna anses ha en nyckelfunktion sett till järnvägstrafiken som helhet finns ingen anledning att ha ett bolag som endast verkar syfta till att tjäna pengar på sitt fastighetsbestånd, t.ex. genom bristande underhåll, dåligt öppethållande eller försäljning av stationsbyggnader. Banverket ansvarar redan för en rad aktiviteter i anslutning till stationerna, t.ex. informationsanläggningar och plattformar. Det finns därför uppenbara skäl att samordna verksamheten på ett bättre sätt. I propositionen Moderna transporter markeras tydligt behovet av attraktiva och tillgängliga bytesplatser för att stimulera det kollektiva resandet. Ett statligt stationsråd har bildats, där de olika aktörerna ingår, med uppgift att i samarbete säkerställa tillskapandet av sådana bytesplatser. Vänsterpartiet är berett att se hur det arbetet faller ut, men vill redan nu markera vikten av utvärdering. Om detta råd inte visar resultat kommer vi att återupprepa kravet på att Banverket tar över ansvaret för tågstationerna från Jernhusen AB.

Kvinnors och mäns uppfattning om offentliga miljöer är olika och baseras på olika riskbedömningar. Genom att bygga bort otrygga miljöer, såsom mörka tunnlar eller passager, kan man öka trygghetsupplevelsen för kvinnor. I propositionen Moderna transporter (2005/06:160) har de tre samarbetspartierna v, mp och s enats om att Banverket och Vägverket ska främja forskning och arbetet med att ta bort de otrygga miljöerna genom att förbättra den fysiska miljön och utformningen av stationer. Detta arbete skulle underlättas påtagligt om ansvaret för stationerna låg hos Banverket.

10 Banunderhåll

Banverket har gått igenom 55 bansträckor som de kallar för lågtrafikerade. Eftersom de medel som staten anvisat inte räcker har verket flaggat för att 17 järnvägssträckor under en fyraårsperiod kommer att läggas ned på grund av bristande anslag till underhåll. Även om dessa banor inte alltid används i dag är det ett stort resursslöseri att avskaffa redan befintlig infrastruktur. I stället borde vi se värdet av att försöka utnyttja en infrastruktur som vi redan har betalat för. Den största investeringen är redan genomförd i och med att banan finns där. Vi behöver ett ekologiskt hållbart transportsystem och här utgör järnvägen ett modernt, effektivt och miljövänligt sätt att förflytta både gods och människor på. Att i det läget göra sig av med järnvägskapacitet är helt fel väg att gå. I motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, föreslår vi därför att det avsätts 200 miljoner kronor under 5 år, för att säkerställa att dessa banor inte läggs ned.

Banverket har även i sin framtidsplan för perioden 2004 till 2012 redogjort för att det under planperioden saknas 8 miljarder kronor till banunderhåll om man vill minska tågförseeningarna med 50 procent. Vi vill se ett transportsystem som är ekologiskt hållbart. Det betyder bl.a. att vi måste få fler transporter av gods och människor att flytta från vägtrafik till järnvägar och kollektiv-

trafik. Det är även helt i linje med riksdagens transportpolitiska mål God miljö, som innebär att transportsystemet ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås. För att göra tågtrafik attraktivt krävs en viss kvalitet när det gäller standard, tillgänglighet och punktlighet. Vi behöver därför avsätta resurser, så att dagens problem med förseningar kan minska. I motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, föreslår vi därför att det under kommande treårsperiod avsätts 2 250 miljoner kronor till ökat banunderhåll, vilket är tänkt att minska förseningarna på tågtrafiken. Vi anser vidare att det fr.o.m. 2009 bör avsättas 1 000 miljoner kronor varje år till detta ändamål.

11 Vill inte regeringen satsa på järnvägar?

Vänsterpartiet har varit pådrivande vad gäller infrastruktursatsningarna i landet och har därvid framgångsrikt förespråkat en tydlig tonvikt för investeringar på järnvägssidan. Regeringen gör en nedskärning av banunderhållet med 160 miljoner kronor jämfört med det beräknade beloppet som den tidigare regeringen hade avsatt i budgetpropositionen 2006. Vi ser med stor oro på att regeringen i sitt budgetförslag för 2007 i utgiftsområde 22 volym 12 på ett flertal ställen anger en ny politisk inriktning, nämligen att man i jämförelse med tidigare investeringsplaner inom infrastrukturen avser att satsa en större del av investeringarna inom vägsektorn. Vi finner det vara en märklig prioritering, eftersom regeringen hänvisar till att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Vi finner det också märkligt att regeringen i budgetpropositionen överväger andra lösningar än den s.k. Citybanan för att säkerställa att järnvägstrafiken kan flyta på till och från Stockholm, vilket är viktigt för järnvägstrafiken i stort. Neddragningen av Banverkets anslag för banhållning med 160 miljoner kronor är kanske början på den inslagna vägen att prioritera vägtrafik framför järnväg. Vi avvisar detta förhållningssätt och återför i motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, dessa 160 miljoner kronor till Banverkets banhållning.

Om vi ska få fler att ta tåget räcker det förstås inte med en väl utbyggd infrastruktur på spårsidan. Det krävs också väl fungerande tåg, tåg som stannar punktligt på välkomnande stationer, hög driftssäkerhet och ett väl fungerande förebyggande underhåll – därav vårt förslag här ovan om ökat banunderhåll. Det krävs även fler dubbelspår och att olika flaskhalsar byggs bort. Vidare krävs det ytterligare åtgärder för att underlätta gränsöverskridande järnvägs transporter, som bygger på samarbete snarare än uppköp och ytterligare konkurrensutsättning.

Fel! Okänt namn

12 En jämställd järnvägstrafik

12.1 Representation

År 2001 beslutade riksdagen att transportpolitiken skulle kompletteras med ett sjätte delmål: ”Målet ska vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.”

Transportsystemets utformning beror i hög grad på vilka behov och värderingar som innehas av de personer som arbetar och beslutar inom sektorn, i synnerhet hos dem som innehar ledande befattningar. De undersökningar som gjorts visar på en stor dominans av män i hela transportbranschen. Att kvinnor sitter på de högsta befattningarna inom den politiska ledningen är naturligtvis ett stort politiskt framsteg. Men betydelsen av detta begränsas av att resten av ledningsfunktionerna i sektorn till över 90 procent domineras av män. Det är män som påverkar, planerar och fattar beslut. Dessutom kan den politiska ledningen snabbt bytas ut medan området för den manliga dominansen har visat stor beständighet och tröghet mot förändringar. Med anledning av detta finns i propositionen Moderna transporter (2005/06:160) krav på att inget kön i trafikverkens ledningsgrupper (alltså även Banverket) ska ha en representation som understiger 40 procent senast 2010. Det är ett mål som vi anser är mycket viktigt att nå och vi kommer med stor noggrannhet att bevaka utvecklingen.

12.2 Ändra den samhällsekonomiska kalkylen!

Transportsektorns utformning är i hög grad beroende av var samhället satsar sina resurser. Investeringar i infrastruktur sker efter ekonomiska analyser där man försöker välja det alternativ som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Men vilka värderingar står bakom de faktorer som bestämmer om något är lönsamt? Många av dessa ekonomiska värden sätts mer eller mindre schablonmässigt och ofta utifrån mäns värderingar och behov. Intjänad tid t.ex. anses vara värd mycket. Mest värdefull är tid som tillbringas på tjänsteresor. Att spara en timme i tjänsteärende med bil är värt 238 kronor medan en sparad timme med kollektivtrafiken – på väg mellan dagis och hemmet – är värd 42 kronor.

Tiden värderas också olika beroende på vilket färdmedel som används i tjänsten. Tid med flyg eller bil är allra högst värt medan buss och tåg är mindre värt. Tidsbesparingar i gång eller cykling har inget värde alls. Frågan man ställer sig är: varför är det värt mer att spara en timme med bil och flyg än med buss och tåg? På detta sätt gynnas projekt som underlättar bil- eller flygresor medan förbättringar i kollektivtrafik, cykel och gång missgynnas.

Fel! Okänt namn på

Alltså, de trafikslag och de ärenden som främst utförs av kvinnor anses ha lägre samhällsekonomiskt värde än de ärenden och trafikslag där män dominerar. Kvinnors värderingar måste få en större tyngd i transportsektorn. Deras önskemål och värderingar ska få minst lika stort genomslag i trafikpolitiken som mäns.

Även här har vi fått genomslag för vår politik i propositionen Moderna transporter (2005/06:160). Trafikverk som Banverket ska utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att mäns och kvinnors värderingar tillmäts samma vikt. Det är en utveckling som vi länge arbetat för och vi utgår ifrån att den borgerliga regeringen inte motsätter sig denna inriktning.

12.3 Regionförstoring

Järnvägstrafiken blir en allt viktigare komponent när det gäller pendlingsmöjligheter till arbete och studier. Denna regionförstoring hyllas av många. Denna utveckling leder till att det finns fler valmöjligheter för kvinnor och män att välja arbetsplats. Men det finns även en oro för hur regionförstoringen påverkar jämställdheten. Överensstämmer verkligen ytterligare större reseavstånd med kvinnors värderingar och behov? Kommer kvinnor att vilja och kunna resa längre eller är det männen som kommer att resa ännu mer medan kvinnorna förblir i hemmets närhet och får ta ett än större ansvar för hem, barn och socialt deltagande? Om regionförstoringen fortsätter är det viktigt att den baseras på ökad kollektivtrafik och sker på villkor som inte missgynnar jämställdhetsarbetet.

Stockholm den 23 oktober 2006

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Egon Frid (v)

Jacob Johnson (v)

Marie Engström (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)