

Partimotion

Motion till riksdagen 2015/16:756

av Jonas Sjöstedt m.fl. (V)

Fördubblad kollektivtrafik

1 Innehåll

1	Innehåll	1
2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Resenären i centrum för hållbart resande	3
4	Mer demokrati – färre avregleringar	4
5	Ökad konkurrens leder inte till lägre priser	5
6	Avreglering ger inte lägre priser och bättre utbud	5
7	Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet	5
8	Fördubbla andelen resenärer inom kollektivtrafiken	7
8.1	Sätt resenären i centrum	7
8.2	Riv upp beslut om ny kollektivtrafiklag	8
8.3	Staten har ett ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken	8
8.4	Statliga åtgärder krävs för fördubblingsmålet	8
8.5	Beräkna samhällsnyttan av ökade satsningar på kollektivtrafiken	10
8.6	Begränsa kostnadsökningarna inom kollektivtrafiken	10
8.7	Gemensamt biljettsystem	11
8.8	Mer kollektivtrafik på vatten	11
8.9	Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning	12
8.10	Förändra förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort	13
8.11	Stärk möjligheterna att medta cykel vid resor med kollektivtrafik	13

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. 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 tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor till år 2020 ska förverkligas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med andra berörda myndigheter utarbeta samhällsekonomiska nyttoberäkningsmodeller för satsningar på kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektivitet i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som förenklar möjligheterna att betala för kollektivtrafikresor genom införande av ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken med tydlig prissättning och transparenta villkor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av statliga åtgärder i infrastrukturplaneringen för att underlätta ökad andel persontrafik i kollektivtrafik på vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras angående hur ökad tillförlitlighet samt stärkt resegaranti kan åstadkommas för resande inom färdtjänsten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma tekniska

sätt som görs i dag med t.ex. bidrag till friskvård och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel och tillkännager detta för regeringen.

3 Resenären i centrum för hållbart resande

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 transportsnålt 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 våra delmål om en fossiloberoende fordonsflotta (Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2015:7). Ett ökat resande med kollektiva färdmedel kräver en utbyggd, tillgänglig, prisvärd och väl fungerande kollektivtrafik i ett sammanhållet system. För Vänsterpartiet är utgångspunkten att resenären måste sättas i centrum för ett ekologiskt och socialt hållbart resande.

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 att trafikera vilka rutter som helst. Fokus har därmed legat på företags rätt att etablera sig på marknaden. Vänsterpartiet talar hellre om individens frihet att få ett sammanhållet system med god överblickbarhet och där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa. Järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta gemensamma nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiva och resenärstillvända. Vi vill inte införa en stängd dörr för privata aktörer men avlägsna den ideologiskt förblindade fokusering på marknadsanpassning som länge varit rådande inom transportpolitiken.

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.

Resenären är i första hand inte intresserad av vem som utför en tjänst utan 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 knappast lyckligare av att veta att det är ett annat företag som har hand om delar av en enhet när det är snökaos eller när bussar ställs in. 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 kollektivtrafiken, samtidigt som miljö- och klimatmål uppnås.

Vänsterpartiet föreslår i motionen ett antal åtgärder för en sammanhållen och fördubblad kollektivtrafik med resenären i centrum. Åtgärderna riktar sig till den lokala och regionala kollektivtrafiken. Våra förslag för en sammanhållen och återreglerad järnvägstrafik finns samlade i riksdagsmotionen *Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik* hösten 2014.

4 Mer demokrati – färre avregleringar

I grunden handlar avregleringar om att minska demokratin. Om infrastruktur och annat samhällsviktigt styrs av samhället sker det under demokratisk kontroll och är därmed påverkbart. Om den privata infrastrukturen ökar, så minskar demokratin. Men det handlar även om att avreglering försvårar möjligheten att öka andelen kollektivresande, eftersom priser och utbud kan försämrats. Detta är oroande eftersom det är viktigt av både sociala och ekologiska skäl att fler kan åka kollektivt.

Vänsterpartiet anser att det är nödvändigt att fram till år 2020 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.

5 Ökad konkurrens leder inte till lägre priser

Det finns en mytbildning att konkurrens automatiskt leder till lägre priser. I SOU 2005:4 visas exempel på det motsatta, dvs. där det blivit dyrare efter att man liberaliserat/ökat konkurrensen på en marknad. Det här gäller för post, el, flyg och taxi. Orsaken till detta är att vinstdrivande företag har till uppgift att skaffa vinst till ägarna. Ett privat företag kommer att sätta priset så att intäkterna blir så höga som möjligt.

6 Avreglering ger inte lägre priser och bättre utbud

Borttagandet av SJ:s ensamrätt på stambanorna medförde inte ett nyttjande av järnvägens kapacitet på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. Samma problem uppstod med den nya kollektivtrafiklagen 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. Det är ett märkligt påstående och indikerar att regeringen var ideologiskt förblindad i sin strävan 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 organisatoriskt och finansiellt ansvar. Sedan kunde driften skötas av antingen det offentliga eller av privata aktörer.

7 Konkurrensen ger nationella och regionala effekter på utbudet

I dag sköts fördelning av tåglägen av Trafikverket. Fördelningen görs strikt utifrån vilken trafik som är samhällsekonomiskt mest lönsam. Det innebär t.ex. att pendeltågen i Stockholm har förtur under morgontrafiken eftersom det är samhällsekonomiskt klokt att människor kommer till jobbet i tid. På eftermiddagen görs den omvända prioriteringen, och fjärrtågen placeras i stället först i kön. En sådan ordning, som kan liknas vid en slags ransonering, är nödvändig för ett system som präglas av stor kapacitetsbrist och för vilket förändringar i trafikutbudets sammansättning får tydliga effekter på samhällsekonomin.

Med avreglering avhänder man sig delvis möjligheten att göra samhällsekonomiskt kloka prioriteringar av trafikutbudet. I dag har SJ på vissa sträckor avsevärt högre intäkter per personkilometer från fjärrtågsresenärerna än från arbetspendlarna. Med ett

avreglerat system finns det uppenbar risk att den högre betalningsviljan hos fjärrtågsresenärerna kommer att förändra trafikutbudet på ett sätt som leder till samhällsekonomiska konsekvenser. Eftersom det är samhällsekonomisk lönsamhet som avgör strukturen på trafikutbudet begränsas SJ:s möjligheter att ”göra sig av” med arbetspendlarna till att höja biljettpiserna och/eller minska antalet stopp för på- och avstigning. Med en avreglering får SJ och andra tillkommande fjärrtågsbolag helt andra möjligheter att styra trafikutbudet mot en struktur som är företagsekonomiskt gynnsam men samtidigt samhällsekonomiskt skadlig.

Sedan 1990 kan trafikhuvudmännen upphandla den lokala och regionala kollektivtrafiken. Tidigare var man enbart hänvisad till SJ 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 starkt decentraliserad styrning och starkt 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 t.ex. SJ missgynnas och ge negativa effekter för fjärrresenärerna, då de inte längre är lönsamma att bedrivas. 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 den lönsamma fjärrsträckan Stockholm–Göteborg, 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.

Vi bör ha ett system som utvecklar ett helhetsansvar och ställer tydligare krav på samordning mellan den interregionala och regionala tågtrafiken. När tågförbindelser försämras söker sig människor annars till alternativa färdmedel, t.ex. bil och flyg. Att ge trafikeringsrätt till regionala aktörer kan därmed leda till att fler tar flyget och därmed ökar miljöbelastningen.

8 Fördubbla andelen resenärer inom kollektivtrafiken

8.1 Sätt resenären i centrum

I dag är det största problemet för kollektivtrafikresenärerna alla förseningar. Med utgångspunkt i resenären måste det till en ändring. Det som behövs är en utbyggd kollektivtrafik på väg och järnväg, förbättrat banunderhåll och fler spår. Då minskar även trängseln på våra vägar.

Som vi tidigare nämnt är bytesresor viktiga för alla resor. När en operatör blir försenad på ett större stråk är det inte säkert att en annan operatör på ett mindre stråk väntar in det försenade tåget. Det är ett annat bolag och inte en del av samma resultaträkning. Resenären blir därmed strandad och utlämnad till marknadskrafter som inte är överblickbara eller i vart fall inte sätter resenären i centrum. Med en mängd olika aktörer vid längre resor med flera byten inom kollektivtrafiken riskerar bristande samordning att ge negativa effekter på resenärens tillgång på service i form av t.ex. toaletter och restaurangvagn.

I stället för avregleringar måste samhället ta ett helhetsansvar för järnväg och regional kollektivtrafik. Vänsterpartiets motförslag till den privatiseringsiver och avregleringssträvan som under lång tid varit rådande är ett paket av förslag där vi sätter resenären i centrum.

8.2 Riv upp beslut om ny kollektivtrafiklag

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 biljettpriset ökat med 55 procent och passagerarantalet minskat med 31 procent enligt en promemoria från Näringsdepartementet 2015.

Tvärtom har det visat sig att de länder som lyckats bäst med att attrahera resenärer till kollektivtrafiken hade ett system som liknar det vi hade i Sverige under de senaste 10–15 åren innan avregleringen, ett system som innebär att det offentliga tar ett stort organisatoriskt och finansiellt ansvar medan själva utförandet kan bedrivas av olika aktörer. 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 Staten har ett ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken

En resenär eller företagare utgår från sina egna behov och kan inte förväntas se helheten i de transportpolitiska och miljöpolitiska mål som riksdagen och regeringen arbetar utifrån. Det är här det politiska systemet kommer in genom att möjliggöra för individer och företag att transporter kan ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt.

Den ena delen av en statlig politik är att införa ekonomiska styrmedel som styr mot de mål som är uppsatta. Den andra delen består i att möjliggöra att transportsystemet lever upp till både god tillgänglighet och en struktur som leder mot att de nationella målen nås. Satsningar på infrastruktur kan inte bara stödja ett samhälle i utveckling, de måste också utveckla ett samhälle.

För att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas måste den få långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Människor måste kunna lita på att kollektivtrafiken fungerar och är tillförlitlig när man vill ta sig till och från jobbet eller utbildningen. Staten har ett ansvar att stimulera och tillse att kollektivtrafiken tar en större andel av antalet resor. Inte minst busstrafiken kan inom en relativt kort tidsperiod ersätta betydande delar av bilpendlingen som har negativ klimatpåverkan.

8.4 Statliga åtgärder krävs för fördubblingsmålet

Enligt Trafikverket skulle en fördubbling av kollektivtrafiken minska persontrafikens koldioxidutsläpp med drygt 20 procent och ge en samhällsekonomisk vinst på drygt fyra miljarder kronor. 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 bör anta densamma. Därför ser vi det som ett betydande framsteg att riksdagen 2015 antog ett tillkännagivande till regeringen om att staten ska bidra till att skapa förutsättningar för branschens mål om fördubblad

kollektivtrafik. För att fördubbla antalet resenärer mellan 2006 och 2020 och på sikt uppnå en fördubbling av kollektivtrafikens resandeandel krävs nu att regeringen skyndsamt övergår till handling och konkreta förslag. Ett tillkännagivande om att staten ska bidra till att skapa förutsättningar för fördubblingsmål riskerar att leda till endast begränsade statliga åtgärder. Stadsmiljöavtal är ett lovvärt initiativ för att bl.a. öka andelen resenärer i kollektivtrafiken men är begränsat i omfattning och berör endast städer. Vänsterpartiet är därför mycket nöjda med den budgetuppgörelse som vi gjort med regeringen avseende ökade anslag för stadsmiljöavtal samt riktad satsning för kollektivtrafik i landsbygden. Tillgängligheten på hållbara transporter måste stärkas för hela landet som en naturlig del i den övergripande trafikpolitiken samt för att nå fördubblingsmål.

Sedan branschens fördubblingsarbete inleddes har antalet resor med kollektivtrafik ökat med 18,8 procent i den lokala och regionala kollektivtrafiken mellan 2007 och 2014. Kollektivtrafikens marknadsandel har under samma period ökat från 18 till 27 procent. Trafikverkets prognos från 2012 pekar dock på att kollektivtrafikens andel av det totala persontransportarbetet minskar från år 2010 till 2030 om inte ytterligare åtgärder vidtas. Detta till stor del beroende på bedömningen att kollektivtrafiken ökar med 20 procent under perioden medan biltrafiken blir nästan dubbelt så stor.

Det finns inget större behov av mer omfattande utredningar, men däremot behöver det genomföras en snabbutredning med en mer sammanfattande översyn, inte minst över effekter av olika styrmedel, för att fördubbla kollektivtrafikens resandeandel på sikt samt fördubbla antal resor till år 2020. Översynen bör resultera i en handlingsplan med förslag på åtgärder och styrmedel.

Översynen bör även presentera hur kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, samt vilka möjligheter det finns att samla den särskilda kollektivtrafiken som t.ex. sjuk- och färdtjänstresor inom samma lagstiftning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med handlingsplan för hur mål om fördubblad resandeandel för kollektivtrafiken på sikt samt fördubblat antal resor till år 2020 ska förverkligas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.5 Beräkna samhällsnyttan av ökade satsningar på kollektivtrafiken

För att bedöma effekterna av satsningar och subventioner av kollektivtrafik måste hänsyn tas till samhällsnyttan och inte enbart till de direkta kostnaderna.

Kollektivtrafiken kan minska efterfrågan på biltrafik och därmed minska negativa effekter som utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar och trängsel. Ökad kollektivtrafik ger även fler valmöjligheter och kan bidra till positiva nätverkseffekter samt externa effekter som arbetsmarknadsförstoring. Regeringen bör ge Trafikverket i

uppdrag att i samarbete med andra berörda myndigheter utarbeta samhällsekonomiska nyttoberäkningsmodeller för satsningar på kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.6 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 redan 7 av 21 regioner ett fördubblingsmål. Då staten nu enligt riksdagsbeslut i år 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.

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 Trafikverket 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.

8.7 Gemensamt biljettsystem

För att uppnå ett sammanhållet kollektivtrafiksystem krävs förbättrad samordning. Resenären måste uppleva att det är enkelt att planera en resa. För detta krävs ett förbättrat och gemensamt biljettsystem. Ett sådant införande är på gång i flera nordiska länder. I Danmark pågår för närvarande ett införande av ett nationellt resekortbaserat system som i full drift ska kunna användas för all kollektivtrafik i landet, inklusive all tågtrafik. I januari 2015 presenterade Näringsdepartementet promemorian Res lätt med biljett (Ds 2015:11). I promemorian föreslås att lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

ändras så att kollektivtrafikföretag ska lämna och tillgängliggöra information i andra format och på annat sätt än i dag. Vänsterpartiet välkomnar en sådan inriktning. Att skapa förutsättningar för användarvänliga tjänster som underlättar för resenärerna att resa kollektivt är centralt. Vi anser dock att det finns skäl att skärpa kraven på kollektivtrafikföretagen att ingå i ett gemensamt biljett- och betalsystem i likhet med rekommendationerna i betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärd som förenklar möjligheterna att betala för kollektivtrafikesor genom införande av ett gemensamt betalsystem för kollektivtrafiken med tydlig prissättning och transparenta villkor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.8 Mer kollektivtrafik på vatten

Att transportera gods och resenärer på vatten är mycket resurseffektivt. Trafikverkets kapacitetsutredning (2012) konstaterar att utökad kollektivtrafik till sjöss kan bidra till att öka kapaciteten i våra storstadsregioner. Vänsterpartiet bedömer att potentialen för utökad trafik är störst i dessa regioner men att utrymme även finns i övriga delar av landet. Ökade statliga stimulansåtgärder behövs på sikt för att koppla ihop vattenburen kollektivtrafik med övriga kollektivtrafiknät. I Sverige finns över 500 öar som är bebodda året runt men som saknar fastlandsförbindelse. Kollektivtrafik på vatten är därför en förutsättning för en levande skärgård och kustsamhällen. Resor med kollektivtrafik på båt, inte minst de säsongsberoende, kan för resenären även innebära positiva upplevelser som andra kollektiva färdslag inte erbjuder. Sjötransporter kan dock genom drift på fossila bränslen ge negativa miljöeffekter varför stimulans för drivmedel med låg miljöbelastning för dessa transporter behövs.

I dag sker mindre än en procent av Sveriges totala kollektivtrafik på vatten. Många av de linjer som finns är så kallad glesbygdstrafik till öar och skärgårdar. Forskningsprojekt har dock visat att båttrafiken och s.k. båtbuskar kan innebära genvägar i kollektivtrafiken men att detta ofta förbises vid planering då dagens trafiksystem inte är anpassat för detta trafikslag. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behov av statliga åtgärder i infrastrukturplaneringen för att underlätta ökad andel persontrafik i kollektivtrafik på vattenvägar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.9 Förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Inom hela transportområdet, och inte minst inom kollektivtrafiken, finns ett antal riktlinjer som fastslår att transportsystemet ska vara tillgängligt och användbart för alla oavsett funktionsförmåga. I FN-konventionen framgår att konventionsstaterna ska

säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång till transporter på samma villkor som andra.

Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR) varnade redan innan den nya kollektivtrafiklagen kom till år 2012 att den riskerade att försämra tillgängligheten och menar att regeringen bryter mot FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. I Uppföljningen av de transportpolitiska målen (Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2015:7) framgår även att åtgärdstakten för att tillgängliggöra kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning är låg. Regeringen bör utreda och föreslå åtgärder för att samma normer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska gälla för operatörer som bedriver kommersiell trafik som för offentligt finansierad trafik på sträckor med allmän trafikplikt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Utöver tillgänglighet och användbarhet i den allmänna kollektivtrafiken är färdtjänsten viktig för en del personer med funktionsnedsättning för att få ihop vardagen. De senaste åren har trenden varit att färdtjänsten minskat stadigt i både antal tillstånd och antalet resor. Detta kan vara positivt om det är ett resultat av att fler personer kan använda den ordinarie kollektivtrafiken. Men idag finns tyvärr ingen kunskap om vad som är orsak till minskningen inom färdtjänsten (Samlad uppföljning av funktionspolitiken – Hur är läget 2015?). I en panelundersökning som genomförts bland personer med funktionsnedsättning framgår att majoriteten av de besvarande 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 i stort sett alla upp hur många resor som blir försenade. Det finns dock inget gemensamt system där andelar av resor som blir försenade redovisas.

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

8.10 Förändra förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort

I dag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. Om de ekonomiska styrmedlen förändras så att de blir färdmedelsneutrala, kan bättre möjligheter skapas för personer att välja kollektivtrafiken som färdstätt. Det skulle även leda till att minska biltrafikens skadliga miljöpåverkan. Regeringen bör utreda möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma tekniska sätt

som görs i dag med t.ex. bidrag till friskvård. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8.11 Stärk möjligheterna att medta cykel vid resor med kollektivtrafik

Ett miljöanpassat samhälle måste målmedvetet arbeta för att undanröja hinder för hållbara transporter. För att öka möjligheterna att ta med cykeln inom kollektivtrafiken måste det bli möjligt att ställa detta krav på kommersiell trafik. Regeringen bör återkomma med förslag om ändring i kollektivtrafiklagen så att det blir möjligt att ställa krav på både upphandlad och kommersiell trafik så att resenärerna kan medta cykel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jonas Sjöstedt (V)

Jens Holm (V)

Maj Karlsson (V)

Hans Linde (V)

Karin Rågsjö (V)

Mia Sydow Mölleby (V)

Emma Wallrup (V)