

av Jonas Göthner och Emma Petersson (FI)

Avgiftsfri kollektivtrafik

Förslag till riksdagsbeslut

- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka och lägga fram förslag på en nolntaxa-fond där landsting och regioner kan söka pengar för att finansiera införandet av en avgiftsfri kollektivtrafik.

Avgiftsfri kollektivtrafik

Möjligheten att röra sig mellan hemmet, skolan, arbetet, affärer, vänner och välfärdens olika institutioner är helt nödvändig för människors liv. I synnerhet kvinnor är beroende av kollektivtrafiken då de står för större delen av det obetalda arbetet med det resande som det innebär, samtidigt som de i mycket mindre utsträckning äger en bil. Även personer med låg inkomst, som inte sällan bor i städernas förorter långt ifrån stadskärnan, har ett stort behov av en tillgänglig kollektivtrafik. Att ha en tillgänglig och avgiftsfri kollektivtrafik är därför helt nödvändigt för att människor i alla delar av sitt liv ska kunna röra sig och delta i samhället.

Samtidigt står vi inför en kris utan like, klimathotet. Utsläpp från den växande privatbilismen är ett av de största bidragen till klimathotet. De som drabbas hårdast av de ökade utsläppen är kvinnor i tredje världen som vid en krissituation löper 14 gånger högre risk att dö jämfört med en man i tredje världen. Att minska trafiksektorns klimatpåverkan är därför ett globalt ansvar som vi kan påverka genom att agera lokalt.

Andelen resor med kollektivtrafik minskar kontinuerligt i jämförelse med resandet med bil. Sett ur ett långt perspektiv så har kollektivtrafikens andel sjunkit från 49 % 1950 till 18 % 2009.¹ Samtidigt ökar Sveriges konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp konstant, bara mellan 1993 och 2005 låg ökningen på cirka 20 %.²

¹ Trafik analys, Lokal och regional kollektivtrafik 2010, sid 15.

http://www.trafa.se/Global/Documents/Statistik/Lokal_och_regional_kollektivtrafik_2010.pdf

² <http://www.dn.se/debatt/sveriges-klimatutslapp-ar-storre-an-regeringen-sager>

Bilismen orsakar även stor skada i stadsplaneringen. Den ger dålig luft och buller, orsakar många olyckor som i städerna till stor del drabbar gående och cyklister, tar enorma ytor till förfogande som drar isär städerna istället för att förtäta dem och delar upp stadsdelar med barriärer av motorvägar. Kollektivtrafiken och i synnerhet spårtrafiken har mycket högre kapacitet och tar mycket mindre plats och kan därmed knyta samman städer och skapa en trygg, säker och ren stadsmiljö.

I många landsting och regioner finansieras driften av kollektivtrafiken till stor del av biljettintäkter. Det skiljer sig helt från regeringens och landsting eller regioners totala skattefinansiering av vägbyggen, vägunderhåll och upplåtande av plats åt parkeringsplatser och parkeringshus. Att den gemensamma finansieringen av infrastruktur premierar privatbilismen framför kollektivtrafiken är inte hållbart i ett land som påstår sig värna jämställdhet, öppenhet och miljön. Subventioneringen av bilismen skapar en ond cirkel där ett fortsatt bilberoende cementeras och där utvecklingen av kollektivtrafiken effektivt stoppas då den får färre resenärer, sämre turtäthet och blir tillgänglig för färre personer.

För att vända denna cirkel krävs det att kollektivtrafiken görs tillgänglig och attraktiv för fler människor. Ökad tillgänglighet för människor såväl på landsbygden som i städer, högre turtäthet och trafik anpassad även för personer med funktionsnedsättning är viktiga frågor för resenärer. En annan är att det ska vara ekonomiskt lönsamt att välja kollektivtrafiken framför bilen. För att åstadkomma detta krävs en samordning mellan landsting, regioner och riksdag där det gemensamma målet ska vara att den gemensamma finansieringen av trafiken ska i huvudsak gå till gång, cykel och kollektivtrafik.

Genom att införa en fond som landsting och regioner kan söka pengar från för att göra sin kollektivtrafik avgiftsfri görs kollektivtrafiken mer attraktiv. Samtidigt sätter det krav på att landstingen och regionerna samordnar en utveckling av kollektivtrafiken så den kan ta emot den ökade mängden resenärer. Det är en möjlighet för landstingen och regionerna att snabbt utveckla kollektivtrafiken och skapa ett populärt och attraktivt alternativ till bilismen.

Fonden kan användas till en generell avgiftsfri kollektivtrafik, men även till riktade satsningar. Riktade satsningar kan göras ur ett rättviseperspektiv som att rikta sig till unga, pensionärer och personer med barnvagn och rullstol. Det kan även göras med samhällsekonomiska motiveringar, som att stödja arbetsplatser i innerstäderna att ge sina anställda avgiftsfri kollektivtrafik för att kunna bygga om centralt belägna parkeringshus till annan verksamhet och på sikt skapa en bilfri innerstad.

Det är en möjlighet för att möta klimathotet och att skapa en infrastruktur som är anpassade efter hela Sveriges befolkning. Regeringen bör därför undersöka och lägga fram förslag på en nolltaxa-fond där landstingen och regionerna kan söka pengar för att finansiera införandet av en avgiftsfri kollektivtrafik. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Jonas Göthner (FI)

Emma Petersson (FI)