



OM AVGIFTSFRI KOLLEKTIVTRAFIK

Magnus Welroos



Vänsterpartiet
i Region Skåne

FÖRORD

Ett hållbart resande uppnås bara om flera åker kollektivtrafik. I Sverige finns i dag en positiv trend, inte minst i Skåne där kollektivtrafikresandet har fördubblats på tio år. Målet för hela branschen är en fördubbling av antalet resor i hela landet fram till år 2020 samt en ökad marknadsandel av allt resande. Det är en mycket bra och ambitiös målsättning. Men ska man lyckas nå detta måste förutsättningarna för resenärerna bli bättre inom flera områden.

För det första måste utbudet öka och kvalitén bli väsentlig bättre än tillfället är i dag. Det blir också nödvändigt att nå flera än de målgrupper som primärt använder kollektivtrafiken i dag, dvs. ungdomar, kvinnor och i en viss mån äldre människor.

Hela resan viktig för alla

Bättre tillgänglighet också för personer med funktionsnedsättning, är en annan viktig faktor, och vi måste lära av de positiva erfarenheter som redan finns i olika delar av landet med integrerade och flexibla lösningar, som riktar sig mot flera målgrupper samtidigt. Detta gäller i synnerhet i glest befolkade områden där flera olika behov av kollektivresande kan och bör integreras. Grundläggande är också att kollektivtrafiken planeras och drivs som en sammanhållen trafik utifrån perspektivet "Hela resan". Det kommer att bli ett oöverstigligt hinder att nå fördubblingsmålet om kollektivtrafiken styckas upp i olika separata marknadssegment med fri etableringsrätt för alla som vill etablera sig och där det viktigaste blir att kamma hem vinster till privata aktörer. Kollektivtrafiken måste anses som en så viktig och grundläggande samhällsfunktion att eventuella överskott som genereras i delar av systemet skall ledas tillbaka till kollektivtrafiken som resurser på andra ställen i samma system där förbättringar behövs. Lönsamma linjer ska vara med att finansiera nya satsningar och skapa en ännu bättre kollektivtrafik. Tyvärr motverkar den nya lagen om kollektivtrafik, som regeringen antog 2010, detta. Lagen kommer att leda till klara försämringar och dyrare resor för många.

Vänsterpartiet vill gå en helt annan väg än regeringen och göra kollektivtrafiken så bra, lättillgänglig och billig som möjlig. Därför har vi lagt ett förslag i riksdagen om att genomföra försök med avgiftsfri kollektivtrafik på flera ställen i landet. Försöket ska testa vad det kommer att innebära om all kollektivtrafik finansieras solidariskt och styrs demokratiskt på samma sätt som andra grundläggande samhällsfunktioner - t.ex. skolan och biblioteksväsendet.

Försök med avgiftsfri kollektivtrafik i Skåne

Vi vill att Region Skåne och Skånetrafiken ska vara ett försöksområde som ska testa förutsättningarna för en 100 % skattefinansiering av kollektivtrafiken. Hur kommer det att påverka resvanorna, vilka kapacitetsförstärkningar behövs, hur kan en god kvalitet upprätthållas i systemet och hur löser man de ekonomiska problemen som t.ex. förmånsbeskattningen eller betalningen för de resenärer som inte beskattas inom regionen? Som ett första steg i det utredningsarbete som måste genomföras, har Vänsterpartiet i Region Skåne låtit Magnus Welroos titta på redan gjorda erfarenheter från Sverige samt gå igenom utredningar och expertvärderingar, mm. Resultatet av detta arbete är sammanfattat i denna första rapport. Vi återkommer med mera konkreta förslag om hur detta ska genomföras i praktiken.

Vilmer Andersen

Gruppledare för Vänsterpartiet Region Skåne

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD	2
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	7
FRÅGESTÄLLNING	8
OMSTÄLLNING AV STADEN	9
NYA KOLLEKTIVTRAFIKSATSNINGAR I SKÅNE	11
FINANSIERINGSALTERNATIV	14
SAMHÄLLSEKONOMISK LÖNSAMHET	17
STEGVIS INFÖRANDE	19
UTBYGGNAD EN MOTSÄTTNING?	21
ERFARENHETER FRÅN TIDIGARE FÖRSÖK	22
LOKALT ELLER NATIONELLT FÖRSÖK	25
DEN NYA KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN	26
MOTARGUMENT	29
VÄNSTERNES VAL	31
INFÖRANDET	33
NOTER	36
KÄLLFÖRTECKNING	38

SAMMANFATTNING

Vänsterpartiet har länge drivit frågan om en avgiftsfri kollektivtrafik, finansierad av offentliga medel, något som alla andra partier i regionen och Riksdagen ställer sig kritiska till.

Vänsterpartiet ser mycket allvarligt på klimathotet och anser att vårt samhälle genast måste påbörja en omställning. För en omställning av samhället krävs nya beteenden från människorna som lever och verkar i det, bland annat nya normer gällande transportsektorn. Därför anser Vänsterpartiet att kollektivtrafiken måste utvecklas.

Försök med avgiftsfri kollektivtrafik har genomförts i en rad kommuner i Sverige de senaste tjugo åren. Försöken har visat att antalet kollektivtrafikresenärer ökar kraftigt och att antalet bilister minskar. De flesta verkar ställa sig positivt till försöken som dessutom i flera fall har visat sig vara rent samhällsekonomiskt lönsamma. Detta beror på att de bussar som förut körde halvtomma med skolbarn till skolan nu ersatts av bussar som alla kan åka med, färre tomma säten ger större samhällsekonomisk nytta.

Ett vanligt motargument till avgiftsfri kollektivtrafik är att framförallt stadsbussar skulle komma att locka resenärer som idag cyklar eller går, vilket skulle leda till att kollektivtrafikresorna bara ökade utan att bilresorna minskade. Detta skulle framförallt vara en fara för de större städerna. Tyvärr finns det mycket lite forskning på området, men ett antagande är att detta skulle ske på kort sikt men minska på lång sikt. Cykeln är dessutom ofta ett mycket bra komplement till kollektivtrafiken, eftersom man snabbt kan avverka de första och sista bitarna av resan. Fördelarna är många, för den enskilde resenären innebär det oftast en tidsvinst samtidigt som cykeldelen av resan blir en del av vardagsmotionen, vilket i ett större perspektiv också gynnar regionen, eftersom detta medför en friskare och starkare befolkning. Man kan också diskutera om kollektivtrafiken i städerna skulle vara väldigt billig och att den på landsbygden skulle vara helt gratis. Det viktigaste argumentet för oss i Vänsterpartiet är ändå det faktum att en avgiftsfri kollektivtrafik innebär en reell omfördelningspolitik. Ett skattefinansierat system är mer rättvist än ett system byggt på avgifter.

De borgerliga partierna har under sommaren 2010 röstat igenom en ny kollektivtrafiklag som gör det möjligt för vem som helst att köra bussar och tåg för egna taxor med egna linjedragningar. Denna manöver kan ses som den perfekta motsatsen till avgiftsfri kollektivtrafik. Vänsterpartiet är övertygade om att den nya lagen

kommer få stora negativa konsekvenser för kollektivtrafikens framtida utveckling. Vänsterpartiet vill i sin riksdagsmotion genomföra ett försök med avgiftsfri kollektivtrafik, detta försök tillsammans med dess konsekvenser, såväl positiva som negativa, ska givetvis senare nogra utredas, så att man är helt säker på att det korrekta beslutet fattas.

INLEDNING

Transportsektorn står idag för över 40% av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Vägtrafiken har ökat sina utsläpp med tolv procent sedan 1990 och står nu för 30 % av alla utsläpp.¹ Det absoluta flertalet av de privata transporterna som idag sker med bil kan istället ske med miljövänligare alternativ så som gång, cykel eller kollektivtrafik. För att ändra denna trend och sätta stopp för klimathotet innan det är för sent krävs snabba och kraftfulla åtgärder. En sådan åtgärd är att satsa på kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken är tänkt att försörja medborgarna med tillgänglighet i form av transporter till skola, arbete, vård, mm. I framtiden kommer allt större resurser behövas för att kunna möta medborgarnas behov av kollektivtrafik. Befolkningsökning, urbanisering och ett utökat behov av transporter är några av anledningarna till att Skånetrafiken återigen förväntas dubbla antalet resor under en tioårsperiod.²

Att kollektivtrafikresandet ökar är givetvis positivt. Men för att resandet ska öka till förmån för klimatet krävs en omstrukturering. Detta kan ske på flera sätt, ett sätt som Vänsterpartiet har uppmärksammat är gratis kollektivtrafik, det vill säga en kollektivtrafik finansierad på andra sätt än genom biljettintäkter.

Vänsterpartiet har i riksdagen motionerat om att två försöksregioner skall utses för att undersöka vilka effekter en fullt skattefinansierad kollektivtrafik skulle få. Skåne föreslås bli en av försöksregionerna.

Denna utredning kommer att gå igenom en del av de frågeställningar ett sådant förslag väcker. Utredningens syfte är att undersöka hur ett treårigt försök med avgiftsfri kollektivtrafik i Skåne skulle kunna utformas, vilka erfarenheter det finns från tidigare försök, hur man stegvis skulle kunna införa avgiftsfri kollektivtrafik, vilka motargument som finns och om dessa går att bemöta mm. Utredningen är tänkt att användas som ett underlag för berörda politiker men också som ett diskussionsunderlag för i ämnet intresserade medlemmar.

Utredningen är ett bidrag till klimatdebatten, där Vänsterpartiet anser att problemet med utsläppen från persontransporter till stora delar går att lösa med en attraktivare kollektivtrafik som skickar tydliga signaler till samhället var politikerna står i frågan.

FRÅGESTÄLLNINGAR

Utredningens syfte har varit att söka svaren på följande frågeställningar:

Hur kan ett treårigt försök med avgiftsfri kollektivtrafik i Skåne utformas när det gäller geografiskt område, målgrupper, finansiering etc?

Vänsterpartiet vill både ha en bättre och billigare kollektivtrafik. Går det att få båda delarna samtidigt eller måste vi välja?

Vilka erfarenheter har man från andra län och kommuner i Sverige och utomlands med (försök till) gratis kollektivtrafik? Alla typer av erfarenheter är intressanta.

Vilken typ av motargumentation kan förväntas från olika håll?

Hur påverkar den nya kollektivtrafiklagen möjligheterna till avgiftsfri kollektivtrafik?

Hur kan en eventuell stegvis implementering se ut?

OMSTÄLLNING AV STADEN

I dagens samhälle ses massbilismen ofta som gjutet i sten. Politiker i Stockholm anser exempelvis att en satsning på kringfartsleder som det så kallade ”förbifart Stockholm” skulle ge en miljövinst, eftersom det skulle innebära mindre stillastående köer. Detta är nonsens, vilket de flesta politiker dessutom med stor säkerhet känner till. Det finns inga bevis för att man kan bygga bort biltrafik genom nya satsningar på vägar, snarare tvärtom. När man satsar pengar på vägbyggen innebär det att fler människor väljer bilen till dess att köerna är desamma igen. Detta finns det stora internationella exempel på, Los Angeles är en stad i vilken man försökt bygga bort bilköerna och som idag består av åttafiliga motorvägar genom hela staden. Detta innebär att man glesar ut staden och gör den ännu mer bilberoende. Men vi behöver inte ens gå till bilens förlovade hemland för att hitta sådana exempel. I Stockholm invigdes för bara några år sedan södra länken. Förespråkarna till detta miljardprojekt lät precis som dagens förespråkare till förbifart Stockholm. Man menade att alla problem skulle lösas om man bara fick bygga mer bilvägar. Efter bara några månader var köerna tillbaka, helt enkelt för att fler människor hade valt bilen när det blev mer lättillgängligt.

Det är varken troligt eller möjligt att utvecklingen kommer att fortsätta åt samma håll som hittills gällande trafiken i staden. Bilen är idag normen för transport i städerna, men det har inte alltid varit så. De flesta städerna är planerade innan bilen, vilket vi ska vara glada för. Med relativt enkla medel kan man återställa staden så att de onödiga transporter som idag görs med bil istället genomförs på ett klimatsmartare sätt. I Köpenhamn har man kontinuerligt, under flera år tagit bort parkeringsplatser och bilfiler och använt den frigjorda ytan till gågator, cykelfiler, torg och uteserveringar. Detta har lett till en långsam minskning av biltrafiken, eftersom bilisterna har givits en möjlighet att ställa om sina resvanor.³

Det råder ingen brist på idéer gällande omställningen i staden. Bland annat i Malmö har miljörelsen vuxit sig allt starkare de senaste åren och miljöaktioner på gator och torg blir allt vanligare. Avgiftsfri kollektivtrafik är bara ett av förslagen till omställning. Bilfri innerstad och utbyggd spårvagnstrafik är ett par andra frågor som Vänsterpartiet driver lokalt. Klimatfrågan är komplex, det räcker inte med ett av dessa förslag, det räcker troligtvis inte ens med alla de förslag som finns idag, men någonstans måste man börja och att börja med trafikfrågan känns ganska givet.

Klimatfrågan är givetvis viktig även på landsbygden. Pågatåg Nordost satsningen (som presenteras närmare på nästa sida) är ett gott exempel på miljömedvetenhet och framtidsentusiasm på en rad orter på den skånska landsbygden. Här kan också anropsstyrd trafik och linjetrafik som samkör med skolbussar vara goda idéer. En levande landsbygd med goda möjligheter att göra inköp och ärenden i den lokala byn är något Vänsterpartiet kämpar för, inte minst med argumentet att transporterna då skulle minska.

Idag kan man bo i en del av Skåne och arbeta i en annan, kollektivtrafiken och vägnätet gör det möjligt för människor att pendla långa sträckor varje dag. Men för att kollektivtrafiken ska bli ett vinnande alternativ till bilen måste den bli mer attraktiv. Som resenär måste man kunna lita på kollektivtrafiken, veta att den kommer fram i tid och att hela resan fungerar som den ska. Ju fler byten man måste göra i sin arbetsresa desto viktigare är punktligheten. Resurser måste därför omfördelas från biltrafiken till kollektivtrafiken, så att det miljövänligaste alternativet blir vinnande. I ett skattefinansierat kollektivtrafiksystem tjänar alla pendlare ekonomiskt på att använda sig av kollektivtrafiken och låta bilen stå. Även klimatet tjänar på det, eftersom resor vi gör tillsammans släpper ut mindre än individuella resor med bil.

NYA KOLLEKTIVTRAFIKSATSNINGAR I SKÅNE

Trots borgerlig dominans i såväl regionen som i riksdagen de senaste åren finns en del satsningar på kollektivtrafiken i Skåne. Utbyggnad är en förutsättning för ett ökat kollektivtrafikresande i Skåne, inte minst om avgiftsfri kollektivtrafik ska kunna infrias. Nedan presenteras kort de större planerna på utbyggnad och nyetablering.

Pågatåg nordost

Elva kommuner i nordöstra Skåne, södra Kronoberg och västra Blekinge har gått samman för att fortsätta utbyggnaden av Pågatågtrafiken. Man har i dessa kommuner insett vikten av en god kollektivtrafikförsörjning och drivit på frågan om stopp för tågtrafiken i orter som är uppbyggda längs med stambanan. Pågatåg nordost -satsningen halverar många av restiderna mellan orterna och kommunerna hoppas på positiva effekter i form av exempelvis ett uppsving i befolkningsantal och sysselsättning. Med utgångspunkt i Hässleholm skapar man ett nytt system som inte behöver tampas med de trängselproblem som finns på spåren i Skånes södra delar.⁴ Tretton orter får nya stationer.⁵ Nedan följer några exempel på restid jämfört med dagens busstrafik:

Sösååala – Hässleholm	8 min, jämfört med buss 30 min
Hästveda – Hässleholm	9 min, jämfört med buss 32 min
Vittsjö – Hässleholm	14 min, jämfört med buss 28 min

Detta kommer troligtvis att betyda mycket för de berörda orterna, men också skapa en ny typ av samhörighet och möjlighet att röra sig fritt mellan byarna i nord östra delarna av Skåne. Genomförandet av den utökade trafiken har i skrivande stund redan påbörjats. Flera nya stationer öppnas under 2011, medan Tjörnarp blir sist ut med att få Pågatågstopp 2014.

SPIS

Spårvagnar i samverkan, förkortat SPIS, är en samverkan initierad av Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun och Helsingborg stad. Syftet är att tillsammans underlätta för spårvagnsutbyggnad i regionen.⁶ Kommunerna ska, med hjälp av statsbidrag, finansiera utbyggnaden och Region Skåne ska genom Skånetrafiken ta hand om fordon och trafikering.⁷ Hållbar utveckling och god stadsmiljö är genomgående argument för spårvagnar i de olika projektbeskrivningarna.

I Lund ska etableringen ta sin början med ett stråk mellan centralstationen och Brunnshög. Lunds stora expanderingsområde beläget nordost om staden. Här ska de stora, nya arbetsplatserna med fokus på forskning; MAX IV och ESS, lokaliseras. Man vill skapa

ett område som visar hur hållbar stadsutveckling kan komma att se ut i framtiden. Området ska på sikt komma att innefatta 3000 bostäder och 20-25 000 arbetsplatser. Målet var från början att inviga den nya spårvägen 2014.⁸ Det kommer dock, med största sannolikhet dröja lite mer än så. Spårvägan kan på sikt förlängas till Dalby och Staffanstorps.⁹

I Malmö vill man att kollektivtrafiken ska vara ett fullgott eller bättre alternativ än bilen. Man anser att spårvagnar är ett gott exempel på detta. Staden har tidigare haft ett väl utbyggt spårvagnssystem, men detta avvecklades under sjuttioalet när tron på privatbilismen var som starkast. Som första etapp i den nya utbyggnaden nämns flitigast den del av busslinje 5 som idag trafikerar sträckan centralen – Rosengård. Totalt planerar man för mellan fem och sju spårvagnslinjer i staden på sikt.¹⁰

Även Helsingborg har en historia som spårvagnsstad, spårvagnslinjerna trafikerades i över 60 år men lades ner i samband med högertrafikomläggningen 1967. Även här planerar man nu för att återinföra spårvagnen som en del av stadens kollektivtrafikförsörjning. En första etapp mellan knutpunkten och Dalhem med möjlig förlängning till Väla planeras, men flera linjesträckningar utreds i staden. En dragning mellan Helsingborg, Maria station och Höganäs planeras också.¹¹

Citytunneln

Citytunneln är en tunnel under Malmö som binder samman järnvägen norr om Malmö med järnvägen mot Ystad och Trelleborg. Citytunneln är en nödvändig konsekvens av Öresundsbron, som innebar att pendlandet Malmö – Köpenhamn ökade samtidigt som Malmö var en vändstation utan möjlighet för genomgående trafik, vilket sinkade trafiken på spåren.

När Citytunneln öppnade för trafik den 12 december 2010 innebar det inte bara kortare restid genom Malmö, något som var till nytta för hela Skåne, det innebar dessutom att man frigjorde spårkapacitet på den gamla Kontinentalbanan. Förutom de två stationerna i tunnel, Hyllie och Triangeln, kommer man alltså att öppna ytterligare stationer i en ring runt Malmö. Rosengård är en sådan station som kommer att innebära stora förbättringar för de ca. 26000 människor som bor eller arbetar inom en radie om en kilometer till stationen. Dessa människor kommer på ett snabbare sätt kunna ta sig till Malmös centralare delar och vidare ut i Skåne.¹² Exakt när den nya ringlinjen öppnar är oklart, men det kan gå snabbt om regeringen godkänner

projektet. Både Citytunneln och den nya ringlinjen kommer därför att betyda en positiv utveckling för pendlare i hela Öresundsregionen.

Övriga projekt

Tunneln genom Hallandsåsen kommer, när den tas i bruk, betyda tidsvinster även för skåningar. Öresundstågen som går genom Skåne till Göteborg kommer få kortare restid, vilket givetvis är positivt för människor som ofta reser längs med den sträckan.

Det planeras också välbehövda nya spår mellan Malmö och Lund, vilket inte bara förkortar restiden för många, det gör framförallt systemet mindre sårbart och öppnar upp för nya avgångar på dessa sträckor.

Vänsterpartiet i Region Skåne fick under förra mandatperioden i opposition genom en motion som innebär ett nytt partiellt spår i Sösdala. Det är ett viktigt beslut, eftersom Pågatågen i och med nordost satsningen kommer att börja stanna i Sösdala under 2011. Utan ett sådant spår blir systemet mycket sårbart, om ett tåg går sönder på sträckan mellan Hässleholm och Höör stoppar detta hela trafiken, dessutom trängs alla möjliga tåg på spåren, godståg och pågatåg kommer inte upp i samma hastighet som X2000 eller våra egna Öresundståg.

FINANSIERINGSALTERNATIV

Stockholms läns landsting har i sin utredning ”Fyra prisstrategier” räknat på nolltaxa med full skattefinansiering. Man har då räknat med en skattehöjning som motsvarar det SL (Stockholms länstrafik) idag får in via biljettintäkter. I utredningen räknar man med att skatten går upp, allt annat lika. Det vill säga, om en kategori människor idag inte använder kollektivtrafiken så mycket (exempelvis kategorin ”män”) ökar deras resekostnader vid full skattefinansiering, helt enkelt för att de tjänar mycket och åker lite. De människor som tjänar lite och åker mycket (exempelvis kategorin ”ungdomar”) kommer däremot att tjäna på systemet.¹³ Man argumenterar alltså utifrån ett resemönster byggt på dagens biljettsystem.

Det är givetvis svårt att förklara förträffligheten för någon att betala skatt för något den inte använder, men det sker redan i ganska stor omfattning. Skolan är en del av välfärden som inte finansieras av dem som går i skolan utan av dem som arbetar. Ändå är den skattefinansierade skolan ganska okontroversiell. Man kan alltså se skattefinansierad kollektivtrafik som en utjämningspolitisk åtgärd. Kvinnor, som i regel tjänar mindre än män och samtidigt nyttjar kollektivtrafiken i högre grad än män, kommer tjäna på ett sådant system.

Enligt SL:s utredning skulle kategorin ”två vuxna med barn” förlora på systemet, eftersom de i högre grad använder bil. Man utgår dock att båda de vuxna har inkomster som är relativt höga.¹⁴ Totalt sett kan vi nog anta att skattefinansierad kollektivtrafik skulle vara en utjämningspolitisk åtgärd som skulle komma människor med lägre inkomster till nytta.

Full skattefinansiering av kollektivtrafiken i Stockholms län skulle motsvara en skattehöjning på landstingsskatten med 1,30 vilket innebär 220 kronor i månaden för medelinkomsttagaren. Skattefinansieringen skulle innebära att resekostnaden per månad skulle öka med 35% för män, men minska med 25% för kvinnor (förutsatt att männen skulle strunta i reformen och fortsätta köra bil trots fri kollektivtrafik) vilket alltså tyder på en omfördelning av resurser, från de rika till de fattiga. Med undantag från pensionärer som varken är rika eller utnyttjar kollektivtrafiken. De skulle förlora på reformen.¹⁵ Möjligen skulle därför en skattelättnad för pensionärer vara att tänka på.

SL antar att resandet vid full skattefinansiering skulle öka med 20% och att de resor som skulle öka mest är de långa resorna med

pendeltåget. Hur stor del av minskningen som skulle ske på bekostnad av bilresor är dock oklart.¹⁶

Man kan givetvis tänka sig andra former för finansieringen av gratis kollektivtrafik än att enbart finansiera den genom skatten. Ett multipelt system kan vara att föredra, där man exempelvis låter biltrafiken bära sina egna kostnader (eller i alla fall till större del än idag). Med vägtullar, trängselavgifter eller dyra och få parkeringsplatser kan man tränga ut bilarna till förmån för kollektivtrafiken. Med en sådan lösning behöver man inte höja skatten lika kraftfullt. Detta kan också innebära att reformens syfte blir tydligare.

Priselasticitet är den antagna effekten av hur människor kommer att reagera vid prisförändringar. Enligt SL:s utredning väntas resenärerna öka med 20% vid en skattefinansierad trafik. Om man har tillgång till bil är elasticiteten lägre, det vill säga man har svårare att byta till kollektivtrafik och lättare för att byta tillbaka till bilen om priset ändras.¹⁷

Andra alternativ

Den krona som behövs i skattehöjning för gratis kollektivtrafik i Skåne kan istället användas till förbättring av kollektivtrafiken, med utbyggnad, fler anställda och bättre underhåll av fordon och spår. Bengt Holmberg, professor i trafikplanering på LTH, anser att det är just den vägen man ska gå om man vill att kollektivtrafikresandet ska öka på bekostnad av bilresandet.¹⁸ Han menar att ett införande av gratis kollektivtrafik är fel att gå. Kollektivtrafiken ska, enligt Holmberg, vara billig men inte gratis, han menar att människor gärna betalar för kollektivtrafiken, speciellt om den blir bättre. Holmberg menar att vid ett införande av gratis kollektivtrafik riskerar man att många människor som innan gick eller cyklade komma att ändra sitt resemonster. Detta är inte positivt helt enkelt eftersom det innebär ökad miljöpåverkan eftersom kollektivtrafiken trots allt släpper ut mer än gång och cykeltrafiken.¹⁹

Holmberg menar också att resenärerna är mer intresserade av en bättre kollektivtrafik än en billigare sådan och han har goda grunder för sina teser. Han har arbetat länge med frågan och gjort flera undersökningar som visar på att han ha rätt.²⁰ Och det kanske är så, att kollektivtrafikresenärerna hellre vill se ett bättre fungerande system och att de då kan tänka sig att betala för det. Låt oss för stunden ponera att det skulle vara så. En skattehöjning på en krona skulle genomföras, men istället för att göra trafiken avgiftsfri alltså göra

den bättre. Resenärerna som använder sig av kollektivtrafiken skulle bli mer nöjda, varför man skulle kunna säga att även argumentet om ekonomisk omfördelning kunde användas, eftersom de som redan reser med kollektivtrafiken ofta har låga inkomster och skulle få ett mycket mer effektiviserat och välfungerande transportmedel.

Människor som idag inte redan använder sig av kollektivtrafiken har svårare att bryta sitt resemönster. Om man vill ändra på dessa människors vanor måste man nog använda sig av ekonomiska incitament. Sådana incitament som gynnar kollektivtrafiken kan införas tillsammans med incitament som missgynnar biltrafiken. Exempel på detta kan vara att man höjer den av regionen finansierade delen av priset på kollektivtrafiken samtidigt som man inför en kraftig höjning av parkeringsplatser i tätorterna och trängselavgifter i städerna. Idag är det tvärtom, kollektivtrafikanter missgynnas jämfört med bilister, dels genom fri parkering för bilisterna, en förmån som sällan beskattas, men också genom generösa reseersättningar för enbart bilister.

SAMHÄLLSEKONOMISK LÖNSAMHET

Enligt Sofia Larsson, som har studerat den samhällsekonomiska nyttan i att införa nolltaxa i Stockholms läns kollektivtrafik, skulle en minskning av bilåkandet i Stockholm med fem procent innebära mycket stora samhällsvinster i form av

- 1a) minskade utsläpp
 - 1b) minskat buller
 - 1c) minskad skaderisk
- 2) minskad utgift för biljett- och spärrsystem

I en kostnadsnyttoanalys om nolltaxa i Stockholm kommer Larsson fram till att en samhällsekonomisk vinst på 4 mdr kr per år är möjlig i Stockholms län.²¹ För att räkna fram liknande siffror för Skåne krävs en del underlag och kommer inte att göras i denna utredning.

En stor poäng här är att även om resandet med bil bara minskar med fem procent innebär det väldigt mycket pengar i samhällsekonomisk vinst. Om bilåkandet skulle bära sina egna kostnader skulle det alltså vara väldigt mycket dyrare att åka bil. En fem procentig minskning kan låta lite, men det är nog svårt att få till en större minskning med någon annan åtgärd om den inte är väldigt drastisk.

SL:s nuvarande spärr- och biljettsystem kostar ca 390 miljoner kronor per år.²² Denna summa är inte direkt överförbar till Skånetrafiken, men en riktspunkt till vilka summor det kostar att hålla igång ett biljettsystem. (I Skåne är siffran troligen något lägre.) Denna summa skulle komma samhället till gagn vid införandet av avgiftsfri kollektivtrafik.

När Larsson räknar samman summan för de positiva effekterna av införandet av avgiftsfri kollektivtrafik kommer hon fram till summan +2820,2 miljoner kronor per år. När hon sedan räknar samman den samhällsekonomiska kostnaden har Larsson dragit av de 390 miljoner som spärr- och biljettsystemet kostar från SL:s driftkostnad för 2008. Dessutom räknar hon med en ökning av kollektivtrafikresandet med 20%. Detta skulle kosta samhället 2344,6 miljoner per år. Drar man bort detta från samhällsekonomiska nyttan (2820,6 – 2344,6) får man det positiva talet 475,6.²³ Med Larssons beräkningar kan vi alltså konstatera att införandet av en avgiftsfri kollektivtrafik innebär en positiv samhällsekonomisk nytta på 475,6 miljoner kronor per år, alltså nära två miljarder på en mandatperiod.

Larsson menar vidare att en del av finansieringen för avgiftsfri kollektivtrafik kan omfördelas i landstingets egen budget. Mindre

biltrafik ger exempelvis färre olyckor och mindre behov av utgifter för vägunderhåll.²⁴ Hon har dock inte räknat närmare på de siffrorna.

Larsson skriver i sin slutsats att om avgiftsfri kollektivtrafik finansieras genom landstingsskatten kan det innebära en direkt omfördelning av resurser, där låginkomsttagare och kvinnor är vinnarna.²⁵

STEGVIS INFÖRANDE

Kollektivtrafiken kan finansieras på många sätt, skattefinansiering är ett sätt. Genom att öka den skattefinansierade delen av biljettpriset succesivt kan vi på sikt helt finansiera kollektivtrafiken med hjälp av skatter.

Prissättning och pristeori är komplicerat, men naturligtvis påverkas efterfrågan av förändring i priset om allt annat är oförändrat. I vilken omfattning efterfrågan påverkas är däremot mer oklart vilket kräver ett antal antaganden och sedan ett omfattande arbete för att kalkylera behovet av resursinsatser för att klara av dimensioneringen i trafiken. Resultatet av en sådan kalkyl måste bedömas som ganska osäkert.

En idé är att införa ett billigt månadskort, ”Skånekortet” för låt oss säga 400 kronor. På sikt går det bra att införa ett billigt kort för hela Skåne, men att chocksänka priset på ett kort på det sättet skulle innebära en mycket stor ökning i resande med kollektivtrafiken, främst under rusning. Det skulle innebära ett trafikekonomiskt bekymmer eftersom man skulle behöva mycket stora resurser under några timmar per dygn, främst på morgonen, och sedan ha ett överskott på bussar och vagnar.²⁶ Detta problem skulle givetvis infinna sig i ännu högre grad vid införandet av avgiftsfri kollektivtrafik och argumentationen ska ses precis som det tjänstemannauttalande det är.

I Stockholm, där ett system med ett billigt månadskort finns, har regiontrafiken, SL, ungefär tre gånger så hög skattesubventionering per capita. Där skattefinansieras ungefär 3000 kronor per medborgare och år, i Skåne är den siffran ungefär 1000 och i Västra Götaland ungefär 2000. Man skulle alltså behöva en kraftigt ökad skattesubventionering från regionen för att kunna genomföra en kraftig sänkning av priset. Om vi skulle öka från 1000 till 2000 skulle detta kosta ca.1,2 mdr per år. Ett Skånekort, (likt det man har i Stockholm, där man kan resa i alla zoner för 690 kr/mån) kommer kanske inte att välkomnas som en god idé hos alla resenärer. Medelpriset idag är på ca.600 kronor i månaden, men många av resenärerna har en lägre kostnad än så.²⁷ Dessutom är det Stockholmska systemet något speciellt – det kan ses som något av ett rättvisesystem som är till för att inte missgynna de människor som bor i stadens förorter. Även de ska ha råd att åka med kollektivtrafiken.²⁸

Man kan också tänka sig en kraftig sänkning av alla avgifter inom kollektivtrafiken, så att även de korta resorna blir billigare. På det sättet kan man undkomma de faktorer som Miljöpartiet hävdar är en fara, det vill säga resande som tidigare cyklade eller gick (och rent

okynnesresande från de som tycker det är roligt att åka gratis). Hur stor denna grupp kan komma att bli (om den alls skulle existera) vid en total skattefinansiering är givetvis mycket svårt att anta, men med en prissättning som uppfattas som minimal men ändå gör så att människor inte åker i onödan skulle denna grupp definitivt decimeras. Med exempelvis en avgiftsminskning på 65 % skulle ett skånekort kosta 477 kronor i månaden, en bussresa i en zon 8 kronor. Det är svårt att räkna ut vad en sådan reform skulle komma att kosta, eftersom priset på reformen till stor del beror på hur mycket resandet skulle komma att öka.²⁹

SL har i sin utredning ”fyra prisstrategier” slagit fast att det system de redan har är fullt av fördelar som andra system saknar. Man har bland annat undersökt det system som används i Skåne, en taxa byggd på resans längd, men har slagit fast att den låga, enhetliga taxan i Stockholms län är en av anledningarna till kollektivtrafikens starka ställning.³⁰

Gratis kollektivtrafik för pensionärer har genomförts i några kommuner och fler har visat intresse. I Hässleholm har man beslutat att alla över sjuttio år ska få åka gratis inom kommunen. Detta är inte bara ett sätt att vara snäll mot pensionärer, utan också ett sätt att ”skjuta upp” debuten i färdtjänsten. För denna tjänst betalar Hässleholms kommun ca.1,2mlj per år. Skånetrafiken har då räknat antalet registrerade resor, delat dem med en uppskattad genomsnittlig reslängd och multiplicerat det med 0,7 av en kontantprisbiljett. Hässleholms kommun får således lite ”rabatt” för detta, å andra sidan har tjänsten inneburit en ökning med mellan 80% och 100% i resande hos pensionärer, vilket i sin tur betyder mer pengar till Skånetrafiken. (Detta innebär också en ökning i kostnad för Skånetrafiken, inte bara vinst).³¹

Att resandeutvecklingen stannar av i takt med att priset ökar är lätt att se. Om det vore så att fler går och cyklar framför att ta bussen borde det ändå bli fler i andra ändan, det vill säga hos den gruppen som åker bil istället för tåg eller buss. Om resandet med kollektivtrafiken skulle vara billigare vore det en väldigt enkel och självklar besparing att göra som kan ge stora effekter på privatekonomin.

UTBYGGNAD EN MOTSÄTTNING?

Mellan 2006 och 2008 ökade kollektivtrafikresandet i Skåne med 25 %, vilket innebär att resandet fördubblats på tio år. Det gör Skåne till den region i Sverige i vilken kollektivtrafiken ökar mest. Med det taxesystem vi har idag räknat Skånetrafiken med att resandet under den kommande tioårsperioden återigen ska fördubblas.³² Oavsett införandet av ett nolltaxesystem står Skånetrafiken inför stora utmaningar.

Resandeutveckling i Skåne har mattats av de senaste åren. 2007 hade man en ökning med 7,5 %, 2008 var ökningen 5,6 % och 2009 (t.o.m. september) var ökningen bara 1,3 %. Skånetrafiken hade prisökningar i januari både 2008 och 2009.³³ All konsumtion har gått ner på sistone, så det kan vara så att fler går eller cyklar istället för att köpa busskort. Det kan också vara så att man har hittat ett prisläge med låg elasticitet. Att priset helt enkelt har blivit så högt så att de som fortfarande kör bil inte kan tänka sig att ställa bilen till förmån för bussen eller tåget.

Skånetrafiken och Region Skåne har ett ansvar för en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken vad gäller effektivitet, tillgänglighet, kundanpassning, framkomlighet med mera. Kommunerna ska skapa goda planmässiga förutsättningar för en utbyggd kollektivtrafik. Att samla kollektivtrafikfrågorna för en hel region på det sätt man gjort i Skåne hör till ovanligheten och har inneburit att kortsiktiga trafikförsörjningsplaner kan integreras med långsiktiga infrastrukturplaner.

Människor som idag inte redan använder sig av kollektivtrafiken har svårare att bryta sitt resemönster. Om man vill ändra på dessa människors vanor måste man använda sig av ekonomiska incitament. Sådana incitament som gynnar kollektivtrafiken kan införas tillsammans med incitament som missgynnar biltrafiken. Exempel på detta kan vara att man höjer den av regionen finansierade delen av priset på kollektivtrafiken samtidigt som man inför en kraftig höjning av parkeringsplatser i tätorterna och trängselavgifter i städerna. Idag är det tvärtom, kollektivtrafikanter missgynnas jämfört med bilister, dels genom fri parkering för bilisterna, en förmån som sällan beskattas, men också genom generösa reseersättningar för enbart bilister.

Att driften sköts av privata bolag är också en faktor att ändra på. Istället för att stora, internationella företag ska ta ut vinst från vår offentligt finansierade välfärd borde denna vinst, om den nu existerar i ett välskött kollektivtrafiksystem, gå tillbaka till kollektivtrafiken i form av utbyggnad och förbättringar i den redan befintliga verksamheten.

ERFARENHETER FRÅN TIDIGARE FÖRSÖK

I Sverige har minst sju kommuner gjort försök med avgiftsfri kollektivtrafik. Flera av de kommuner som har provat på gratis kollektivtrafik är positiva, men alla exempel har varit på små orter och/eller områden med liten kollektivtrafik. Det kan därför vara svårt att tillämpa erfarenheterna från dessa försök på Skåne. Regionen är stor, kollektivtrafiken mycket väl utbyggd och projektet kommer att innefatta fler olika tätorter. Man kan tänka sig att detta skulle innebära en större andel bilister som skulle välja kollektivtrafiken om den var gratis, eftersom de med stor sannolikhet kan ta sig till sitt arbete/sysselsättning med kollektivtrafiken redan idag, men det är svårt att säga och mycket lite forskning verkar vara gjord på området. SL:s utredning fyra prisstrategier hänvisar till mycket gamla undersökningar från -70 och -90 talet vilket gör att de känns daterade och svåra att lita på.

Nedan redovisas försöksresultat från några av försökskommunerna.

Kristinehamn

Försöket med full skattefinansiering i Kristinehamn 1997 visade att resandet i stadstrafiken nära nog fördubblades, medan landsortstrafiken ökade med åtta procent. I en enkätundersökning sade 24 % av Kristinehamnarna att de hade valt bilen som alternativ om kollektivtrafiken inte hade varit gratis.³⁵ Efter fyra år av gratis kollektivtrafik återinfördes avgifter, men med ett lägre pris vid lågtrafik. Återinförandet förde med sig en minskning av resandet med drygt 40 %. Detta innebar att ungefär 15 % fler reste med kollektivtrafiken än innan försöket.³⁶

Riksdagen och SL har olika uppfattningar om i vilken mån försöket med skattefinansieringen i Kristinehamn var lyckat, Törn, som har författat PM:et till Riksdagen, kommer fram till att försöket var samhällsekonomiskt lönsamt i tätorten, men inte på landsbygden.³⁷ Detta eftersom bussarna i tätorten fylldes upp i och med det ökade resandet, vilket innebar en vinst som var större än den ökade kostnaden som försöket kostade. Bland annat menar man att ökningen av kollektivtrafikresor i högre grad skedde i tätorten, medan ökningen på landsbygden var relativt mindre. Man kan dock tänka sig att landsbygdsborna i högre grad är beroende av bilen, man kan också tänka sig att kollektivtrafiken inte är så utbyggd på landsbygden, med få avgångar etc. Detta påverkar givetvis resemönstret hos de boende och det är en synpunkt man måste ha med sig så att man vid införandet av avgiftsfri kollektivtrafik inventerar de resandes önskemål. Man kan ställa sig frågan om hur många andra sätt man kan minska biltrafiken lika kraftigt som exemplet visade. Man kan också ställa sig frågande

till det faktum att 40 % av resenärerna försvann när man återinförde avgifterna. Huruvida medborgarna i Kristinehamn var nöjda eller inte av skattehöjningen framgår inte.

Ockelbo

Försöket med nolltaxa i Ockelbo varade i fem år. Enligt kommunen var försöket lyckat och ledde till ett ökat resande och besparingar i administrativa kostnader. Kommunen ansåg att glesbygdstrafiken blev bättre och mer lönsam i och med försöket.³⁸ Antalet resenärer ökade från 60 000 innan försöket till 220 000. En enkätundersökning utförd under försöket visade 40 % av de nytillkomna resenärerna hade valt bort bilen.³⁹

Övertorneå

Kommunen Övertorneå införde full skattefinansiering av sin kollektivtrafik 2001, men har sedan 2008 tagit ut en avgift på hundra kronor per år för att få åka med bussarna. Anledningen till detta är att Länstrafiken i Norrbotten vill veta hur många resenärer Övertorneå har så att de lättare ska kunna debitera kommunen för detta. Antalet resenärer ökade från 35 till 150 vuxna resenärer per dag under försöket.⁴⁰ Antalet bilresor som byttes ut mot bussresor under försöket var 16219 lågt räknat. Försöket gav ett tydligt samhällsekonomiskt överskott.⁴¹

Åtvidaberg

I Åtvidaberg kommun införde man mellan 2002 och 2006 avgiftsfria resor på bussar i tätorten. Syftet med försöket vara att få bilister att ställa bilen och istället välja bussen och att få färdtjänstresenärer att åka med linjetrafiken. Innan försöket hade man 14 000 resande per år, denna siffra mer än fördubblades till 30 000 resande per år.⁴² När försöket avslutades sjönk resultatet, dock inte till samma låga nivå som innan försöket.⁴³ Hur många av dessa nytillkomna resenärer som har valt bort bilen och vad detta innebär i utsläppsminskning för kommunen framgår inte.

Jokkmokk

I Jokkmokks kommun har man genomfört ett försök med mycket billig kollektivtrafik. För hundra kronor per år fick medborgarna ett årskort på kommunens bussar. Försöket, som drevs igenom när Vänsterpartiet hade posten som kommunstyrelsens ordförande, slog mycket väl ut. Målet var att minska privatbilismen och därmed också utsläppen av växthusgaser. Långt fler människor än man vågade hoppas på

stälde bilen hemma och tog bussen istället, och detta i en kommun vars yta motsvara Skåne, Halland och Blekinge tillsammans. Man fördubblade därmed antalet bussresor, från ca.1500 till 3000 per månad. Man hade budgeterat en halv miljon till försöket, men eftersom intresset var så stort ökade priset till 1,6 miljoner kronor för den ett år långa försöksperioden.⁴⁴

LOKALT ELLER NATIONELLT FÖRSÖK

Att införa ett regionalt system som bygger på skattefinansiering kan innebära en del komplikationer. Vårt kollektivtrafiknät sträcker sig idag över flera länsgränser och till och med en riksgräns. Givetvis går detta att lösa, exempelvis med så kallade "övergångsbiljetter" där resenären får lägga till en summa för att åka i den zon som inte har avgiftsfritt resande. Om man exempelvis ska åka till Göteborg får man helt enkelt lösa en biljett för den del av resan som är belagd i Halland och Västra Götaland. Detta kan dock betyda att Skåne måste stå till tjänst med biljettförsäljningssystem, något som vi i våra beräkningar har räknat som en kostnad som försvinner i och med ett införande av avgiftsfritt resande.

De lokala försök som har genomförts har varit begränsade till relativt små geografiska områden ofta på landsbygden. Det är i glesbebyggda områden som avgiftsfri kollektivtrafik är lättast att motivera enligt Holmgren, professor i trafikplanering vid LTH. Han menar att man på landsbygden kan fylla de bussar som redan går, exempelvis skolskjuts, med andra resenärer och på så vis göra en ren vinst för kommunen, eftersom man fyller ut befintlig trafik och slipper då köra med halvtomma bussar. I staden däremot kan många cykla eller gå och kollektivtrafiken är mycket bättre anpassad till den efterfrågan som finns. Här skulle avgiftsfri kollektivtrafik istället innebära att fler bussar och tåg fick sättas in.⁴⁵

För att skapa de normbrytande incitament som vi är ute efter kan det bli svårt att införa avgiftsfri kollektivtrafik endast i vissa delar av landet och för att få faktiska, mätbara effekter på minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn är det nödvändigt att avgiftsfri kollektivtrafik på sikt införs i hela landet. På kort sikt är det naturligtvis intressant med ett försök i Skåne, men på lång sikt måste vi satsa högre än så.

DEN NYA KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN

Den 23 juni 2010 röstade de borgerliga partierna i Riksdagen igenom en ny kollektivtrafiklag som innebär att all kollektivtrafik ska kunna drivas av privata företag. Vänsterpartiet, Socialdemokraterna och Miljöpartiet var starkt kritiska till den nya lagen.

Från och med den första januari 2012 kan bussbolag eller tågbolag godtyckligt starta egna linjer. Man kan exempelvis välja att köra sträckan Malmö-Lund enbart i rusningstrafik, starta en helt ny linje som trafikerar ett populärt stråk, eller köra exempelvis Malmös överfulla busslinje ”5” efter att det nuvarande avtalet har löpt ut. De borgerliga politikerna tycker lagen är fantastisk: nu kan marknaden äntligen bli fri! Företagen kommer att tävla om resenärerna och därför göra sitt allra bästa för att exempelvis hålla tidtabellen. Men de rödgröna pekar på problemen: det kommer givetvis innebära att bara de populära sträckorna får mer trafik. Vem vill köra busslinjen Tjörnarps-Höör, som ibland bara har ett par passagerare? Dessa linjer kommer naturligtvis få tas om hand av kommunen och regionen. Företagen kommer nöja sig med att plocka russinen ur kakan och lämna resten till skattebetalarna. Trafiken riskerar dessutom att bli sporadiskt sammanhållen. För vad händer om ”Bosses buss” tröttnar på att köra mellan Beddinge och Ystad, eftersom han inte tjänar de pengar han trodde, (eller han kanske vinner på lotto och vill ha sovmorgon istället...) hur snabbt kan Skånetrafiken gå in och köra den linjen, som kanske dessutom har förändrats både i sträckning och tidtabell. Hur ska resenärerna veta var och när de ska kunna gå till bussen? Dessa frågor får vi antagligen svar på först då de blir en del av den bittra verkligheten som borgarna idag väljer att blunda för.

Devisen ”Med resenären i centrum” som används i utredningen om den nya lagen⁴⁶ kunde inte vara mer missvisande. Kollektivtrafiken ska vara till för alla, därför måste man kunna utjämna och planera den som helhet. För att kunna bekosta de små, svaga linjerna måste man få biljettintäkter från de populära. Dessutom kommer det att kunna innebära att alla de företag som kör sin egen lilla buss har möjlighet att ha sitt eget biljettsystem och sina egna taxor. Det kan alltså bli så att man köper en bussbiljett på bussen mellan Vankiva och Hässleholm, en annan biljett på stationen i Hässleholm till Malmö, när man kommer till Malmö ska man byta till buss för att ta sig till partiexpeditionen. Då måste man lösa en ny biljett för bussen. Detta kommer med all sannolikhet innebära att många människor väljer bort kollektivtrafiken helt enkelt för att den är så krånglig och tar bilen istället, vilket kommer leda till ökade utsläpp. Lagen är alltså

inte något annat än en tillbakagång till ett uråldrigt system som för länge sedan lämnats eftersom det fungerade så uselt.

Den nya kollektivtrafiklagen är en total motsats till full skattefinansiering. När vi i Vänsterpartiet är övertygade om att en trafik i samlad regi som betalas gemensamt, vis skattosedeln är att föredra om man vill ha en ökning av kollektivtrafikresor och en minskning av privata bilresor, anser de borgerliga politikerna att en totalt avreglerad marknad som själv sätter sina priser kommer ge ungefär samma effekt. Man tror att detta kommer att leda till billiga resor och bättre kvalitet med resenären i centrum.⁴⁷ Tyvärr kommer detta inte att ske, alla tidigare exempel från länder som har gjort en liknande avreglering visar att det leder till kaos. I England håller man i skrivande stund på med en återreglering av kollektivtrafiken, helt enkelt för att den inte annars fungerar. På uppdrag av regeringen räknade konsultfirman WSP på vad kommersiellt finansierad kollektivtrafik skulle kosta. Man kom fram till att priset för en bussbiljett i Malmö skulle öka med ungefär 100 %. En hel del kan tyckas, men inte om man jämför med ökningen i Ystad där beräknades den bli 573%.⁴⁸ Man räknar i utredningen med att kollektivtrafiken till följd av detta kommer att minska med ca. 28%. Ulf Lundin, arkitekten till den nya lagen tycker inte att man ska dra förhastade slutsatser, han menar att den kommersiella trafiken inte behöver finnas överallt, bara där den är lönsam...

Möjligheterna att införa ett skattefinansierat system utan avgifter minskar naturligtvis i och med den nya lagen. När lagen träder i kraft förlorar Skånetrafiken sitt monopol och kan då inte planera och utjämna i systemet. Om Skånetrafiken skulle införa gratis kollektivtrafik måste man göra det för sin egen verksamhet men inte för de konkurrerande företagen. Resenärerna kommer då med stor sannolikhet känna sig osäkra när och var de kan åka gratis och när och var de måste betala. Det är dessutom omöjligt att beräkna hur mycket avgiftsfri kollektivtrafik skulle kosta efter det att lagen träder i kraft, eftersom vi inte vet vilka linjer och dragningar som kommer att finnas kvar i Skånetrafikens regi (dessa kommer för övrigt inte heller vara konstanta, utan ständigt ändras beroende på intresse från företagen).

Å andra sidan skulle försöket med avgiftsfri kollektivtrafik bli billigare att genomföra om mycket av trafiken skulle skötas av andra bolag. Krasst kan man spekulera i att det är de lönsamma linjerna i storstäderna och pendlingsstråken mellan vissa städer och orter som kommer att vara av intresse hos de vinstdrivande bolagen. Kvar blir

då den olönsamma trafiken på landsbygden.

Givetvis är det inte optimalt, men eftersom vi måste finna oss i den situation som råder: att borgarna har regeringsmakten i fyra år till, kan vi ändå försöka driva politik utifrån dessa premisser. Det bästa vore att driva all trafik i offentlig regi och helst också finansiera all trafik med skattemedel, men möjligen kan man åstadkomma ett försök med de linjer som drivs av Skånetrafiken. Det som blir över när de vinstdrivande bolagen har plockat russin ur kakan saknar komersiellt intresse. Dessa sträckningar skulle därför kunna köras helt utan vinst, utan risk för att någon skulle säga att vi driver trafik på olika villkor.

MOTARGUMENT

Det vanligaste motargumentet verkar vara att gratis kollektivtrafik i och för sig innebär ett ökat resande, men att de flesta resande skulle komma från människor som redan reser med kollektivtrafiken och människor som idag redan reser genom att cykla eller gå. Detta argument har en viss halt av sanning. Det är tänkbart att en sådan effekt skulle infinna sig på kort sikt, men lika tänkbart att det skulle försvinna igen på lång sikt. De flesta som idag väljer cykeln som fortskaffningsmedel ser många fördelar med detta. Det är inte bara billigt utan också ett snabbt och smidigt sätt att resa framförallt korta sträckor. Det är därför inte en allt för vild gissning att anta att cyklister som väljer bussen för att den är gratis ganska snabbt går tillbaka till cykeln igen när man märker att man gör en tidsvinst samtidigt som man främjar sin egen hälsa. Om dessa människor vid sjukdom, skada eller dåligt väder under kortare perioder väljer kollektivtrafiken framför cykeln är det ingenting som är konstigt eller behöver motarbetas. Cykeltransporten borde istället ses om en del av resan. Om man kan och vill cykla första biten, från hemmet till stationen och sista biten från stationen till arbetet, är detta givetvis mycket bra för alla parter. Cyklisten får vardagsmotion, vilket gynnar såväl den enskilde som regionen eftersom detta bidrar till bättre hälsa. Vänsterpartiet i Region Skåne kommer därför under våren 2011 att lämna in en motion i vilken vi föreslår att cyklar borde få medtagas gratis på regionens bussar och tåg.

Studier har visat att nästan en tredjedel av det ökade resandet skulle komma från bilismen vid ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik i Stockholm, 81 000 färre bilar per dag och 281 000 fler resor med kollektivtrafiken.⁴⁹ Detta skulle innebära en stor minskning av biltrafiken. En sådan minskning är svår att genomföra på andra sätt. Införandet av avgiftsfri kollektivtrafik kan innebära ett trendbrott. Om politikerna vågar premiera en viss typ av färdssätt (det kollektiva) framför en annan (privatbilism) kan människors rese-mönster i grunden förändras.

Miljöpartiet har framfört ett motargument som bygger på att det är bättre med undanträngningseffekter hos bilismen, såsom kilometerskatt för lastbilar och biltullar i innerstaden.⁵⁰ Det är riktigt att sådana system på ett effektivt sätt tränger undan bilismen, men det ena utesluter inte det andra, snarare tvärtom. Sådana system kan vara en viktig del av finansieringen av en avgiftsfri kollektivtrafik. Om man inför sådana system är det däremot viktigt att medborgarna ser alternativen och effekterna. Om man ser att det blir dyrare och svårare att åka bil samtidigt som det blir billigare och smidigare att åka kollektivt så kommer med stor sannolikhet fler människor att se positivt på förändringarna.

Ett annat argument mot ett införande av gratis kollektivtrafik är att ett överutnyttjande av kollektivtrafiken kommer ske. Detta argument avfärdar Vänsterpartiet med att det i så fall skulle röra sig om en så kallad barnsjukdom som skulle försvinna efter ett tag. Man menar att det är relativt få människor som överutnyttjar biblioteken eller vägarna bara för att det är roligt och om så sker skulle detta inte innebära en stängning av bibliotek eller vägar.

En del Miljöpartister har också fastat i idén om så kallade ”spårtaxi”, ett helt nytt system där spårburna elbilar kan fri- och sammankopplas.⁵¹ Detta är ett alternativ till bilen, som i och för sig har låga utsläpp, men det är inte ett alternativ som ställer om samhället och städerna. Spårtaxi, eller spårbilar, löser nämligen inte problemen med all den yta som tas i anspråk av privatbilismen. Städerna kommer därför inte kunna bli tätare och de offentliga mötena kommer heller inte kunna bli fler. Ett solidariskt system kan helt enkelt inte bygga på små, privata enklaver. Därför är kollektivtrafiken det överlägset bästa alternativet för vänstern.

Det är också argumentet om solidaritet som är vänsterns kanske starkaste argument. Avgiftssystem tenderar ofta att slå hårdast på dem som har det sämst ställt. Skånetrafikens avgiftssystem är inget undantag. De som reser mest med kollektivtrafiken är framförallt personer med låg inkomst, framförallt kvinnor och ungdomar. Ett system byggt på skattefinansiering är därför en ren utjämningspolitisk åtgärd. De flesta som använder kollektivtrafiken kommer att tjäna på det. De stora förlorarna kommer att vara rika män som aldrig använder sig av kollektivtrafiken eftersom de kör bil istället. Och det är precis så det borde vara. De som åker egoistiskt och ensamma får finansiera de som åker klimatsmart och tillsammans.

VÄNSTERNS VAL

Frågan om kollektivtrafikens finansiering är inte enkel. Om huvudsyftet är att öka trafiken så mycket som möjligt är det givetvis korrekt att göra kollektivtrafiken avgiftsfri. Om man däremot vill minska biltrafiken så mycket som möjligt är det svårare. Det finns få studier i ämnet och man får därför försöka resonera sig fram till en slutsats. Att bilismen skulle minska vid ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik är givet, men frågan är hur mycket. Om man istället satsar pengar på kollektivtrafiken och gör den billig samtidigt som man tränger undan bilismen genom trängsel- och parkeringsavgifter minskar man också biltrafiken. Men ingen vet säker med hur mycket.

Om man lyfter frågan på ett ideologiskt plan är det lättare att svara. Kollektivtrafiken ska vara till för alla, precis som skola vård och omsorg, och då ska den vara gratis. I ett socialistiskt samhälle ska alla dessa förnödenheter betalas av det gemensamma. Kollektivtrafiken ska vara en självklar rättighet för alla människor, precis som tandläkaren eller förskolan ska vara. Enskilda avgifter, i synnerhet i en patriarkal kapitalism, slår alltid snett eftersom människor tjänar olika mycket pengar.

Svaret blir således att avgiftsfri kollektivtrafik ska införas på sikt, men på vägen dit kan man genomföra kraftigt sänka priserna och samtidigt satsa stora pengar på att göra den bättre för de människor som använder sig av den.

Om vi ska ställa om samhället och ändra människors levnadsmönster i grunden måste radikala åtgärder prövas. Avgiftsfri kollektivtrafik är exempel på ett sådant steg. Genom att ändra normerna i resandet, från dagens bilberoende till ett klimatsmart resande kommer man kunna avläsa skillnader. Med avgiftsfri kollektivtrafik kan människors inställning till pendlande och resande i grunden ändras och det är sådana ändringar vi måste söka för att få till en omställning. Med tanke på allvaret i klimatfrågan måste vi se bakom kostnadskalkyler och antaganden och våga ta de beslut som ingen annan vågar.

Alternativet med stegvis införande är alltså att föredra. Men hur ska detta se ut? Och hur lång tid ska det ta innan avgiftsfria resor införs helt i Skåne, eller i Sverige? Det är givetvis svårt att svara på detta, varför de försök som Vänsterpartiet vill införa med avgiftsfria regioner noga måste utredas för att sedan diskuteras och övervägas. Att anta att dessa försök kommer att gå exakt som vi vill eller tror är inte rimligt. Vänsterpartiet ska heller inte göra sådana antaganden. Vi är vana vid att fatta kloka, väl underbyggda

beslut, det ska vi fortsätta med. Kalkylen som redovisas nedan ska därför ses som ett levande dokument som kommer att ändras under resans gång. Samtidigt är det viktigt att vi har slipade argument om varför vi vill genomföra avgiftsfri kollektivtrafik samt hur vi har tänkt oss genomföra den. Vi ska vara öppna med att detta är vår vision och att det är målet som är viktigast, inte hur vi kommer dit.

På lång sikt ska Vänsterpartiet sträva efter ett system som helt finansieras av skatter. Detta eftersom vi vet att avgifter alltid slår snett och är orättvisa. Givetvis kommer vi stöta på en hel del debatt i frågan, men om vi tror på att förändra samhället i grunden finns det ingen anledning att backa. På lång sikt vill vi införa ett klasslöst samhälle, ett samhälle som inte kan byggas på avgifter och den borgerliga individualismens tro på att alla är ute efter att fuska och utnyttja systemet.

Men gratis kollektivtrafik kan faktiskt införas även innan socialismen. Vänsterpartiets motion i riksdagen om två försöksregioner för gratis kollektivtrafik är en mycket bra idé. Med en försöksperiod samlar vi på oss material som sedan kan utredas. Vi kan få svar på frågeställningarna som samtliga andra partier har. Vi kan utreda om det faktiskt är så att människor skulle ställa cykeln hemma till förmån för gratis stadsbusstrafik etc. Förslaget kan innebära att människor börjar tänka annorlunda i frågan.

INFÖRANDET

Scenario ett

Man kan hinna med en hel del under en mandatperiod, exempelvis ett försök med avgiftsfri kollektivtrafik i Skåne. I Vänsterpartiets riksdagsmotion föreslås införandet av provoperioder i två utvalda regioner/län, Skåne och Örebro. Man vill sedan utvärdera förslaget innan beslut om implementering i hela riket fattas. Utredningen ska studera effekterna utifrån ett genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser, trafiksäkerhet och påverkan av arbetsutbudet.⁵² Detta är ett klokt förslag, eftersom det finns många komplexa frågor som är svåra att besvara innan man har provat idén i praktiken.

Skåne har allt att vinna på att bli en av försöksregionerna. Efter provotiden, som enligt förslaget ska pågå i tre år, får vi helt enkelt se om försöket har fallit väl ut och om det kan bli permanent. Vi i Vänsterpartiet tror och hoppas att försöket faller väl ut.

Scenario två

Om våra motioner och förslag inte går igenom i regionen (vilket tyvärr blev fallet i riksdagen) ska vi givetvis ändå driva en progressiv kollektivtrafikpolitik. Vi kan fortsätta att lyfta små motioner, som tillsammans kommer att innebära stora förändringar i resandet och, kanske framförallt i människors synsätt. På så sätt kan vi driva opinion i frågan om avgiftsfri kollektivtrafik för att på sikt lyfta frågan igen.

Hässleholms kommun har som nämnts tidigare redan infört avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer. Kommunen uppfattar det som positivt, eftersom man tycks se en ”uppskjutning” av debuten i färdtjänsten. Detta är ett gott argument, men det måste givetvis även uppfattas som positivt för de resande. Vänsterpartiets huvudargument måste alltid vara att de resande medborgarna ska få det bättre, inte att förvaltningen kan tjäna pengar på det. I Storbritannien åker alla pensionärer gratis med kollektivtrafiken, detta har inneburit stora fördelar för såväl folkhälsan som samhällsekonomin.

En god idé kan alltså vara att införa avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer. Den samhällsekonomiska effekten torde bli positiv, eftersom färdtjänstresorna sannolikt kommer att minska och pensionärerna kommer att känna sig friskare och inte behöver uppsöka vården i lika stor omfattning. Avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer är dessutom ett sätt att utjämna de ekonomiska faktorerna, eftersom pensionärer i större utsträckning än förvärvsarbetande har dålig ekonomi. Det är naturligtvis väldigt svårt att beräkna kostnaden för avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer. Denna grupp kommer sannolikt att nyttja

trafiken under dagtid då kollektivtrafiken ändå inte nyttjas till fullo. Det kommer alltså knappast bli tal om att köpa in nya bussar och tåg med anledning av den stora tillströmningen nya resenärer.

Samtidigt som detta kan man även införa avgiftsfritt resande för personer som har med sig barnvagn på bussar. Detta system finns redan i Stockholm och skapar en tryggare resa för föräldrar och barn. Idag måste föräldern lämna sin vagn och/eller sitt barn när denne går fram till chauffören för att betala sin biljett. Som förälder känner man sig oroad över detta, man blir stressad och kanske till och med drar sig för att åka buss just på grund av det stressmoment detta innebär. En sådan liten men betydelsefull åtgärd kostar i praktiken nästan ingenting. Att det skulle innebära att människor tar med sig en barnvagn på bussen för att få åka gratis kollektivtrafik är ett dåligt argument som bygger på bristande kunskap och en skev människosyn. (Om det trots allt skulle förekomma är det rimligt att tro att de som släpar med sig en barnvagn för att få åka gratis på bussen nog har ganska extrema ekonomiska skäl till detta, varför man kan tycka att de som verkligen gör sig besväret faktiskt också kan få åka gratis). Även cyklar ska få medtagas gratis på regionens tåg och bussar.

Efter detta kan det vara dags att införa avgiftsfri kollektivtrafik för alla skolungdomar. Det är inte rimligt att skolungdomar, som ofta saknar inkomst ska betala för sitt busskort. Detta drabbar framförallt arbetarklassen och de hushåll med generellt låg inkomst, vilka kanske måste välja skola och fritidssysselsättning utifrån det geografiska läget man har. Genom ett införande av gratis kollektivtrafik för ungdomar kommer rörligheten för arbetarklassens ungdomar att öka väsentligt, något som är bra för självförtroendet och kan skapa nya kontakter mellan människor som annars inte skulle träffas.

Införandet av ett kraftigt reducerat månadskort kan också genomföras under kommande mandatperiod. Man kan tänka sig olika varianter av detta. Ett förslag är att skapa ett sommarkort för hela året, det vill säga ett kort som man laddar med ett antal resor för en billig peng. Femhundra kronor för femtio resor kan vara ett rimligt alternativ. Man kan också tänka sig ett billigt trettiodagarskort som gäller i hela skåne. Detta kort skulle kunna kosta allt från okr till 700kr. En rimlig siffra skulle kunna vara 400 kronor.

Ytterligare ett steg mot en avgiftsfri kollektivtrafik kan vara att ge anställda inom regionen gratis månadskort. Detta skulle bli som en löneökning för de som inte har så höga löner, ett sätt att finansiera

det på skulle kunna vara att dra in möjligheten till tjänstebil för de högt uppsatta som idag har den förmånen och istället ge alla anställda fria resor med de kollektiva färdmedlen. Detta skulle innebära en stor miljövinst. Regionen skulle gå före och visa vägen i det hållbara resandet på ett föredömligt sätt.

Om Skånetrafiken ska kunna möta den högre efterfrågan med ett större utbud måste fler bussar och tåg köpas in, men också ny räls och nya bussfiler anläggas. Här kan det tyckas märkligt att man från de övriga partierna såväl som från Skånetrafiken bara tycks se problem med en ökad efterfrågan. Nästan som att man vill stävja den med ett högre pris. Samtidigt som larmrapport efter larmrapport visar hur brådskande beslut som minskar utsläppen faktiskt är. Lösningen på den ökade efterfrågan inom kollektivtrafiken i Skåne är inte att straffa ut de som väljer att åka kollektivt, eller att vägra bygga ut i den takt det finns intresse för, utan precis tvärtom. Göra billigare och bättre och på så vis, med politiska medel stödja de människor som väljer att försöka ändra sin livsstil till ett klimatsmartare leverne. Infrastruktur-satsningarna är dessutom något som staten ska betala.

Införandet av trängselavgifter kan dels användas som en morot för bilisterna att ställa bilen och åka kollektivt och dels som ett sätt för regionen att få in pengar till kollektivtrafiken (förutsatt att regeringen går med på att man använder pengarna på detta sätt) Om man samtidigt ökar den skattefinansierade delen av kollektivtrafiken till minst hälften, som Vänsterpartiet kräver i sitt region politiska program kan man både bygga ut och sänka avgifterna för kollektivtrafiken.

FOTNOTER

1. www.planka.nu "Att resa ska inte kosta hela världen"
2. Skånetrafikens årsredovisning 2008
3. www.planka.nu "Att resa ska inte kosta hela världen"
4. Pågatåg Nordost 2009 s.3ff
5. www.pagatagnordost.se 101110
6. www.sparvagnsstaderna.se 101110
7. www.helsingborg.se 101110
8. www.lund.se 101110
9. www.sparvagnsstaderna.se 101110
10. Framtidens kollektivtrafik i Malmö, slutrapport
11. www.helsingborg.se 101110
12. Framtidens kollektivtrafik i Malmö, slutrapport
13. SL, Fyra prisstrategier
14. Ibid.
15. Ibid.
16. Ibid.
17. Ibid
18. Bengt Holmgren, intervju 100504
19. Ibid.
20. Ibid.
21. Larsson S, Är nolltaxa i Stockholms läns kollektivtrafik samhällsekonomiskt lönsam?
22. SL, fyra prisstrategier
23. Larsson S
24. Ibid
25. Ibid
26. Pettersson, J intervju 2009-10-14
27. Ibid
28. Holmgren B, 2010-05-04
29. Olofsson, K Rättvisare kommuner visst går det
30. SL Fyra prisstrategier
31. Pettersson, J Skånetrafiken, 2009-10-14
32. Skånetrafikens årsredovisning 2008
33. Ibid.
34. Johan Ehrenberg Efter Arbetet #13 2010
35. Larsson S
36. SL Fyra prisstrategier
37. Törn L, Erfarenheter av nolltaxa i kollektivtrafiken?
38. Ibid.
39. Larsson S
40. Törn L
41. Larsson S
42. SL Fyra prisstrategier

43. Törn L
44. <http://www.goteborgsfria.nu/artikel/74457> 110117
45. Holmgren B, 2010-05-04
46. Reionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling
47. Ibid.
48. www.sydsvenskan.se 101129
49. www.planka.nu Att resa ska inte kosta hela världen
50. Svensson Smith K, Ling R, Efter arbetet #13 2010
51. www.planka.nu Trafikmaktsordningen
52. Motion till riksdagen 2007/08:v208 s.1

KÄLLFÖRTECKNING

AB Storstockholms Lokaltrafik Fyra prisstrategier, rapport 2006:2

Ehrenberg J, Svar direkt, Efter arbetet #13 2010

Holmberg, Bengt, professor i trafikplanering, Lunds tekniska högskola, intervju 100504

Larsson Sofia, Är nolltaxa i Stockholms läns kollektivtrafik samhällsekonomiskt lönsam? Kostnadsnyttoanalys, Institutionen för Livsvetenskaper,

Ohly Lars mfl. Klimattaxa i kollektivtrafiken, motion till Riksdagen, 2007/08:v208

Olofsson Katja, Rättvisare kommuner visst går det. Vänsterpartiet Skåne, 2004

Pedersen Peter, Gustafsson Mikael, underlag om klimattaxa i kollektivtrafiken, 2009

Pettersson, Jan-Henrik, kommersiell chef på Skånetrafiken, intervju 2009-10-14

Skånetrafiken, Årsredovisning 2008

Statens offentliga utredningar Kollektivtrafik med människan i centrum, SOU 2003:67

Svensson Smith Karin, Ling Rasmus, Nej till nolltaxa, Efter arbetet #13 2010

Sveriges kommuner och Landsting, Svensk kollektivtrafik Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling, en vägledning och ett verktyg, Stockholm, oktober 2010

Törn Lennart, Erfarenheterna av nolltaxa i kollektivtrafiken, Sveriges Riksdag, PM, Dnr 2007:2102

www.planka.nu, Trafikmaktsordningen och Att resa ska inte kosta hela världen, hämtade 2010-04-09

www.sydsvenskan.se Fem gånger så dyrt på bussen, Annika Henning, publicerad 090719, hämtad 101129

www.helsingborg.se Om spårtrafik, hämtat 101110

http://web.lund.se/kultur2/kulturpage____108778.aspx hämtat 101110

www.sparvagnsstaderna.se/planerade-utbyggnader-i-sverige,
hämtat 101110

www.pagatagnordost.se, hämtat 101110

<http://www.goteborgsfria.nu/artikel/74457> 110117