

# Kollektivtrafik

Skåne behöver en billig, enkel och tillgänglig kollektivtrafik. Att åka mer kollektivt är något av det bästa vi kan göra för att anpassa oss till en mer klimatsmart resande. Att ständigt höja priserna och dra in linjer på landsbygden skadar tilliten till systemet och riskerar att färre kan använda kollektivtrafiken för sina resor. För att öka resandet behöver man kunna ta sig över hela Skåne - med ett stabilt, finmaskigt utbud av linjer och billigare biljettpriiser.



## En skattefinansierad kollektivtrafik för alla

Vi vill på sikt ha en helt avgiftsfri kollektivtrafik i Skåne. Idag finansieras 55 procent av resekostnaden direkt av biljettförsäljningen. Om regionen beslutar att sänka självfinansieringsgraden och täcka en högre andel av kostnaderna genom skattefinansiering kan biljetterna bli billigare – ända ner till att det blir gratis att kliva på bussen eller tåget eftersom vi kollektivt redan betalat för resan genom skatten.

Det finns många goda exempel från platser där det genomförts. I Sverige har Avesta haft fri kollektivtrafik inom kommunen, något som gett ett stort mervärde för kommuninvånarna och ökat det klimatvänliga resandet. Exempelen från andra länder blir allt fler: Luxemburg och Estland har helt fri kollektivtrafik och Hasselt i Belgien har avgiftsfritt för alla upp till 20 år. Dunkerque har fritt resande för alla åldrar. Los Angeles har haft avgiftsbefriade bussresor under pandemin och överväger nu att avgiftsbefria resandet permanent. Staden Olympia i Washington har ett femårigt pilotprojekt med gratis kollektivtrafik för sina invånare. I Polen har 66 kommuner någon form av avgiftsfri kollektivtrafik.

Tyskland har infört månadskort för 49 euro, motsvarande drygt 500 svenska kronor. Den så kallade Tysklandsbiljetten gäller på all lokal- och regionaltrafik i landet. Det är en uppföljning på deras nationella sommarbiljett för 9 euro som fick flera att lämna bilen hemma. Det minskade koldioxidutsläppen med 1,8 miljoner ton och minskade biltrafiken i 24 av 26 städer. Samtidigt ökade tågresenärerna med 40 procent. Det är dessa resultat som Vänsterpartiet på nationell nivå vill ta efter. Vi vill införa en Sverigebiljett som gäller för all regional trafik: för 450 kronor i månaden ska man kunna resa med buss, tunnelbana, pendeltåg och spårvagn över hela landet.

Utvärderingarna av avgiftsfri kollektivtrafik talar sitt tydliga språk. I Avesta ökade resandet med 250 procent och redan ett år efter införandet minskade utsläppen i kommunen med 40 ton koldioxid. Hasselt i Belgien hade helt fri kollektivtrafik mellan 1997 och 2006 och ökade under den perioden resandet med 1300 procent. Om regionen menar allvar med sina ambitioner om att höja andelen resor som görs med kollektivtrafik är avgiftsfria resor en mycket god väg att gå. Istället syns en omvänd trend: biljettpriserna i hela landet har stigit betydligt snabbare än konsumentprisindex mellan 2010-2020. Där den genomsnittliga prisutvecklingen har varit 12 procent har prisökningen på månadskort och enkelbiljetter legat på 43 procent.

Att fler åker kollektivt ska premieras, inte straffas med ständigt högre avgifter. Efter 2023 års chockhöjningar på i snitt 10 procent är det billigare att köra bil på vissa sträckor – trots höga bränslepriser. Det är en oerhört viktigt principiell gräns som har överskridits. Ingen vill betala mer för att få mindre och just nu är resenärerna missnöjda med grundläggande delar av kollektivtrafiken. Det motverkar direkt målen om ett fossilfritt Skåne och att ta

andelar från biltrafiken. De fastlagda målen innebär att 40 procent av all motoriserad trafik i Skåne ska utgöras av kollektivtrafik år 2030, en god målsättning för hållbart resande. Idag diskuteras att sänka det målet, ett steg i fel riktning sett till klimatläget.

Idag är regionen försäljare av olika biljettpaket av ungdomsbiljetter, seniorbiljetter och skolbiljetter till de skånska kommunerna. Det är bra att biljetterna finns, men kollektivtrafiken är ett regionalt ansvar och det är orimligt att man har olika ekonomiska förutsättningar för att resa beroende på vilken kommun man bor i. Ett system där regionen fullt ut är ansvarig för kollektivtrafiken för samtliga invånare vore bättre.

En stark satsning för klimatet är i förlängningen en satsning på en hållbar framtid– det behövs också en förstärkning ökade stadsbidrag för att skapa de allra bästa förutsättningarna för ett stabilt, enkelt och hållbart kollektivtrafiksystem.

## **En god resa för den som reser – och arbetar**

Det är viktigt att Skånetrafiken lyssnar på sina resenärer. En högre grad av resenärsperspektiv i utvecklingsplanerna skulle kunna ge stora förbättringar, framförallt genom att lyssna på dem som har allra störst hinder att nyttja kollektivtrafiken i dagsläget. Genom att utgå från ”den svåraste resan” kan hinder undanröjas och kollektivtrafiken bli mer jämlik. Här kan aktiva samarbeten med olika organisationer dras nytta av, t.ex. Funktionsrätt Skåne.

## **Fler ska kunna åka kollektivt**

En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för en levande landsbygd där man kan bo även utan bil. Det är oerhört viktigt att alla samhällsfunktioner kommer alla invånare till dels, även en tillgänglig och prisvärd kollektivtrafik. Strategiska satsningar på redan starka resandestråk riskerar att ta resurser från satsningar på geografisk tillgänglighet. De mer trafikerade stråkens inkomster behöver gå till en geografisk spridning av kollektivtrafiken. Samtidigt behöver det finnas behovstäckande trafik även på de vältrafikerade stråken, där extra fordon kan sättas in under rusningstid. Stadsbusstrafiken behöver också planeras inför framtida behov i samarbete med kommuner, föreningar och resenärer med jämlikhet och jämställdhet i fokus.

De neddragningar som gjorts behöver ses över så att regionen inte skapar vita fläckar utan närhet till kollektivtrafiknätet. Vi behöver också använda kollektivtrafiken till mer än arbete och skola: till nöjen, kultur och natur. Att resa på det sättet kräver ett utbud som är tillgängligt även utanför de toppar då flest reser och till andra platser än stora arbets- och shoppingområden.

## Närbussen

Många skåningar på landsbygden vill åka kollektivt men har inte möjlighet för att bussen går för sällan, hållplatserna ligger för långt bort eller på att det inte ens finns bussar att ta. Vi har därför lagt förslag på en närbuss - en busslinje som anpassar sin rutt efter vilka som vill åka och vart de ska. Anpassning efter resenärernas behov gör att det inte körs några tomma bussar när ingen behöver åka och färre fordon kan täcka större områden på kortare tid än med vanliga busslinjer. Modellen är utprovad i Värmland och fungerar bra där. Beslut har fattats om att det ska testas även i Skåne, med projektstart i december 2023.

## Resenärsservice

Skånetrafikens resenärsservice behöver utökas. De många alternativ som finns i det nya systemet för biljettköp behöver också kunna förklaras för den som inte har möjlighet att ta reda på all information själv. Idag kan resenärer råka ut för förseningar eller uteblivna bussar utan att ha en möjlighet att få reda på varför. Både hemsida och information om störningar behöver förbättras och fysiska resenärscenter behöver utvecklas. Idag lämnas ansvaret över på kommersiella aktörer, men regionen borde som ansvarig för kollektivtrafiken också vara ansvarig för reseservice. Att appen utvecklas är bra, men det behöver också finnas tillgång till information för de som inte har tillgång till den, till exempel kan Skånetrafikens hemsida finnas på fler språk för besökande och icke-svensktalande.

## Fler spår, välunderhållna spår

Skåne är en av de mest kommutäta regionerna i Sverige och trots ett relativt väl utbyggt järnvägsnät finns förvånansvärt många delar som inte nås av rälsburen trafik. Regionen behöver vara drivande för att både politiker på nationell nivå och Trafikverket prioriterar spårutbyggnad.

För att den skånska kollektivtrafiken ska flyta så smidigt som möjligt och tillförlitligheten ska öka behöver också det löpande underhållet skötas betydligt bättre än vad som görs idag.

Ständiga upphandlingar, minskning av ansvarig personal och ständiga förändringar bland och från de entreprenörer som ansvarar för underhållet gör situationen ännu värre. Trafiken ska inte behöva stå stilla på grund av bristande underhåll. Behovet av infrastruktursatsningar är stort. Spårkapaciteten i Skåne behöver stärkas både ur miljösynpunkt och ur ett demokratiperspektiv. Trafikverket har länge varnat för konsekvenserna av det minskade underhållet – och vi ser tydligt effekterna idag.

## Jämställt och jämlikt resande

Kollektivtrafikplanering i Skåne är komplex och trafiken behöver kunna möta många olika behov samtidigt. Under många år har fokus legat på att skynda upp processer och strömlinjeforma resandet vilket har lett till en trafik som tar alltför lite hänsyn till äldre resenärer, barnfamiljer och tillgänglighetsanpassningar.

På många håll finns ett behov av närmast servicetrafik med många stopp, luft i tidtabellen för att komma till sin plats även med rullator och ett helt annat tempo: en trafik som har andra resenärer i fokus än arbetspendlaren som åker mellan olika större städer. Trots att det exempelvis till största del är kvinnor som reser kollektivt är stadsbusstrafiken anpassad till mäns rörelsemönster och arbetsscheman. Mäns resande sker oftast från punkt A till punkt B medan kvinnor oftare har flera stopp på vägen. Dessa resor är lika förutsägbara som de mellan hem och arbetsplats - trots det tas de inte lika stor hänsyn till.

Tidsmässigt är de flesta befintliga turer koncentrerade till rusningstid och utgår från kontorstid. Kvinnors restider ser ofta annorlunda ut, obekväma och oregelbundna arbetstider är vanligare vilket kollektivtrafiken behöver ta hänsyn till. Man behöver också ta hänsyn till olika trygghetsaspekter, t.ex. trygga resor hem när det är mörkt. Där kan tidssättningen på stadbusstrafiken ses över. För att synliggöra och tillgodose resandebeståndet i Skåne vill vi att Skånetrafiken aktivt arbetar med jämställdhetsintegrering i sin verksamhet, exempelvis utifrån jämställdhetskonsekvensbedömningsmodell (JKB). Det finns en utvärdering av hur implementering av modellen används just för att planera transporter och infrastruktur i regioner.

Att kunna ta sig till buss- och tågstation på ett tryggt sätt är också viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv. Vi vill se cykel- och gångvägar till nyckelstationer även när man bor en bit utanför centralorten. Säkra cykelleder både för vardagsnyttan och med möjlighet till längre turer ska byggas ut och det ska bli lättare att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken. Att kunna cykla till stationen med barn, gå med rullator eller på annat sätt få möjlighet att säkert ta sig fram vid sidan om tung och snabb trafik ger tryggare invånare som hellre väljer kollektivt resande.

Hållplatserna i sig bör inte heller ligga utan skydd för tung trafik vid vägar med höga hastigheter. De hjälpmedel som finns på bussar, t.ex. ramper och röstutrop av hållplatsnamn, behöver fungera och vara på tillräckligt hög volym för att kunna vara användbara för personer med nedsatt syn.

Idag är det ofta trängsel på tågen medan förstaklassvagnarna står tomma. De borde göras om till tysta kupéer. Om vi på riktigt vill utveckla en modern och välfungerande kollektivtrafik behöver alla utrymmen på tågen användas.

## Kollektivtrafik i egen regi

Skånetrafiken äger idag vissa av sina tåg och bussar medan andra hyrs in av företag. Att de anställda dessutom har en annan arbetsgivare än Region Skåne är ett problem, det leder till osäkra anställningsvillkor och minskad arbetsplatsdemokrati. Ett splittrat system mellan utförare riskerar inte bara stabiliteten i kollektivtrafiken som helhet utan bidrar också till oro för de anställda.

Facken har tydligt signalerat att arbetsmiljö och arbetsvillkor för personal inom kollektivtrafiken är under all kritik. Ensamarbete för ombordpersonal är exempel på sådant som gör medarbetarna väldigt utsatta. När avtalen löper ut bör regionen ta tillbaka även driften i egen regi. Det kommer leda till investeringsbehov i första ledet, men på sikt leder det till att regionen kan arbeta mer effektivt. Fram tills ett återtagande kan ske måste dagens avtal med privata aktörer skrivas om så att force major inte gäller för fackliga konflikter. Med dagens avtal är stora delar av de fackliga konfliktvapnen näst intill verkningslösa. Det system som finns för att mäta hur resenärerna upplever resorna behöver också kompletteras med hur den personal som arbetar på olika sträckor upplever dem. Ett "nöjd medarbetar-index" bör tas fram för att hitta brister i arbetsmiljön och förbättra dem.

Händelser som rör hot och våld mot tågpersonal eller annan otrygghet i kollektivtrafiken behöver motas bort. Istället för repressiva lösningar i form av väktare och andra övervakningssystem behövs satsningar på en hållbar arbetsmiljö med exempelvis tillräckligt många tågvärdar per tågset och, vid behov, personal på stationerna.

Forskning visar att kameraövervakning bara fungerar förebyggande för planerade brott och inte mot t.ex. misshandel eller trakasserier från påverkade personer, vilket dessvärre är vanligt bland de hot som sker mot kollektivtrafikanställda.

## Sjuktransporter och färdtjänst för alla med behov

Sjuktransporter bör organiseras i offentlig regi tillsammans med ambulansverksamheten. Målet är att alla som är i behov av sjuktransport ska kunna få det på ett enkelt och tryggt sätt som inte orsakar onödigt lidande eller stress.

På en rad områden fungerar sjuktransporterna fortfarande inte bra nog.

Det är positivt att beställningscentralen återgått i offentlig regi. Det bör utredas även kring driften av färdtjänsten. Innan dess behöver kraven på utbildning höjas gentemot de entreprenörer som kör i färdtjänsten.