



# **Avgiftsfri kollektivtrafik**

## **Del 2**



**Vänsterpartiet  
Region Skåne  
2014**

## Inledning

Vänsterpartiet har länge drivit frågan om en avgiftsfri kollektivtrafik, finansierad av offentliga medel. Enskilda avgifter som biljettavgifter, slår alltid snett eftersom människor måste betala lika stora summor oberoende av hur mycket pengar de tjänar. En kollektiv trafik där en högre andel av trafiken är skattefinansierad skulle innebära att kostnaden fördelas jämnare i förhållande till inkomst. De som har mycket skulle helt enkelt betala mer än de som har lite.

En viktig del i den omfattande samhällsomställning som krävs för att möta klimathotet är omställningen av transportsektorn. Kollektivtrafiken måste utvecklas. Det finns många vägar till ett ökat kollektivt resande. En av de vägar som har visat sig vara mest effektiv är den avgiftsfria resan. Andra viktiga åtgärder kan exempelvis vara bättre cykelvägar eller dyrare bilresor.

En viktig del i den omfattande samhällsomställning som krävs för att möta klimathotet är omställningen av transportsektorn. Kollektivtrafiken måste utvecklas.

I Vänsterpartiets valplattform finns angivet att vi vill öka andelen kollektivtrafikresor genom statligt stöd till den regionala och lokala kollektivtrafiken. Ett storskaligt försök med avgiftsfri kollektivtrafik saknas i Sverige. Vi vill att Region Skåne ska bli en försöksregion för avgiftsfria resor.

Vänsterpartiet bedömer det inte som önskvärt att dela upp avgiftsfriheten i mindre enheter, exempelvis genom att låta endast vissa städer ha avgiftsfri kollektivtrafik. Stora andelar av befolkningen pendlar dagligen mellan de större tätorterna och/eller städerna. En helhetslösning är därför att föredra.

Vänsterpartiet tog 2010 fram rapporten Avgiftsfri kollektivtrafik där jämförelser med exempel från kommuner som redan provat alternativet gjordes. I rapporten diskuterades också motargument, klimatfrågan och samhällsplaneringen som delar av ett större sammanhang. Detta är en fortsättning på den rapporten, med nya rön och nya infallsvinklar, men framförallt med ett tydligare förslag till hur en finansiering skulle kunna komma att se ut.

Vi tror att en övergång till gratis kollektivtrafik och därmed ökat resande med mindre miljöbelastning per resa och minskade kostnader för trafikskador är ett effektivt sätt att ta oss till en hållbar framtid med god samhällservice. Ytterligare vinster för samhället är möjlig samordning med skolskjutsar, färdtjänst och andra offentliga transporter som möjliggör både miljömässig och ekonomisk vinst.

Om frihetskänslan infinner sig när jag kliver på tåget för en alldeles avgiftsfritt resa in till staden, läsandets en morgontidning och med en kaffe i handen, så är det ett steg i rätt riktning.

Alla planerare är överens om relationen mer väg – fler bilar, men de flesta politiker har valt att blunda och hålla för öronen. Att Moderaterna och Sverigedemokraterna ständigt driver frågan om privatbilism i de politiska församlingarna tillhör vardagen, men till och med Miljöpartiet har, förmodligen för att man är rädd att förlora röster, gått med på en dyr och helt onödig utbyggnad av E22 i norra Skåne. Samtidigt höjer man biljettpriserna inom kollektivtrafiken, vilket ytterligare stärker bilens ställning. Bilens som frihetssymbol är för överskattad, oavsett var man i övrigt står politiskt.

Att göra resor genom privata små enheter och individuella förbränningsmotorer är lika onödigt som ohållbart. Men att fokusera på moral och försöka ge bilister dåligt samvete är ofruktosamt. Genom att skapa ett samhälle i vilket bilen ses som något gammeldags och alternativet presenteras med frihetsargument är chanserna större att locka över bilister till kollektivtrafiken. Att jag kör en mil till tågstationen med min gasbil varje morgon må vara hänt, så länge jag inte tar bilen hela vägen in till staden. Om frihetskänslan infinner sig när jag kliver på tåget för en alldeles avgiftsfritt resa in till staden, läsandets en morgontidning och med en kaffe i handen, så är det ett steg i rätt riktning. Bilen ska vara det dyra och krångliga, kollektivtrafiken det billiga och enkla.

## Bilen som transportmedel

Det är ironiskt hur bilen allt som oftast används som en frihetsmarkör, samtidigt som den är kopplad till en så massiv apparat av lagar och regler. Allt från hur snabbt man får köra och hur man ska förhålla sig till alla andra i trafiken till kravet på körkort, säkerhetsbälte och bilbesiktning. Bilismen är i allra högsta grad en kontrollerad form av rörlighet. Det skriver föreningen planku som arbetar för en avgiftsfri kollektivtrafik i landet. Vidare pekar man på det faktum att bilen är ett privat rum till skillnad från kollektivtrafiken som är en del av offentligheten. Planku menar att man genom att avgiftsbefria kollektivtrafiken utökar det sociala rummet som per definition blir bättre av att fler använder det. Genom en avgiftsfri kollektivtrafik skapar vi större trygghet och mer mångfald. Genom att sluta planera för massbilismen pekar man också på att lokalsamhället kan komma att få ett nytt uppvaknande, när stora barriärer av vägar som skär genom byar och samhällen blir fria från bilar kan det lokala samhället återigen bli levande.

Bilen säljs in som en frihetssymbol som gör det möjligt att förflytta sig långa sträckor i sin egen takt, med sitt eget mål. Men i praktiken kommer rödljus, cyklister, krångliga vänstersvägar och dubbelparkeringar hela tiden emellan.

I staden är bilismen extra intressant. Bilen säljs in som en frihetssymbol som gör det möjligt att förflytta sig långa sträckor i sin egen takt, med sitt eget mål. Men i praktiken kommer rödljus, cyklister, krångliga vänstersvägar och dubbelparkeringar hela tiden emellan. Att vara kritisk till bilismen i staden blir därför enkelt. Den är farligt för gående och cyklister och onödigt långsam för bilisterna.

Frihetskänslan för stadsbon kan inte vara synonym med bilinnehav. Stadsbon har många andra incitament för att känna sig fri: närheten till vänner, kultur och nöjen är några exempel. Som ett radikalt alternativ till den individuella bilismen ska vi istället planera staden så att fler kan bo i den och framförallt så att de som bor i den har ett fullgott liv. Ju högre densitet staden har desto mindre energi gör dess invånare av med.

Bilens intrång i stadsbilden är relativt ny och inte en nödvändig komponent i stadslivet. Snarare tvärtom. Den skapar buller och den glesar ut staden. 50 procent av Stockholms södra förorter består av hårdgjorda ytor avsedda för bilar. Få ytor i staden har dessutom en sådan enkelsidighet som vägar och parkeringar. Husen används av människor för bostäder, service, kontor, skola och omsorg. Parkerna begagnas flitigt för rekreation och lek, men är också nödvändiga för stadens syretillförsel. Torgen nyttjas som mötesplatser och för handel. Men vägarna och parkeringarna är döda ytor som står och väntar på att stötvis användas av bilar och inget annat.

50 procent av Stockholms södra förorter består av hårdgjorda ytor avsedda för bilar. Få ytor i staden har dessutom en sådan enkelsidighet som vägar och parkeringar.

Att kritisera bilismen är att gå på minerad mark, men det är nödvändigt för vänstern. Ur rättviseperspektiv finns det inga argument att låta bilarna ta plats i staden. Det är fullt möjligt att frigöra väldigt stora ytor till förskolor och skolor genom att stänga, smalna av eller bebygga gator och ge en helt ny typ av frihet till en helt ny typ av målgrupp, på bekostnad av något som inte hör hemma i en stad.

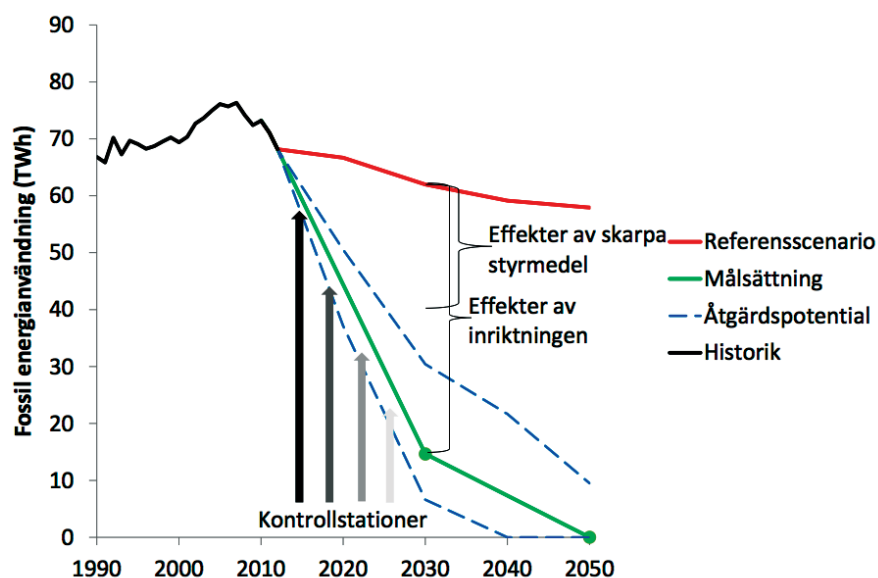
På senare år har skjutsgrupper börjat etablera sig framförallt genom sociala medier. Här finns potential, främst för människor boende på landsbygden, att finna nya lösningar på transporter. Samåkning till arbetsplatser, storhandling eller till fotbollsträningen är några exempel på en effektivisering av det nödvändiga bilåkandet. Skjutsgrupperna har också en social utvecklingsmöjlighet, eftersom de leder till nya möten med människor i den direkta geografiska närheten.

## Fossilfritt samhälle

För att nå de uppsatta klimatmålen krävs kraftiga insatser. Statens offentliga utredningar har tagit fram siffror som visar att för att nå klimatneutralitet till 2050 krävs en mindkning på 80 procent av koldioxidutsläppen till 2030 jämfört med 2010 års nivå. För att detta ska vara möjligt måste utsläppen minska med 35 procent till 2020 och med 60 procent till 2025. Detta är enorma minskningar som kräver stora insatser från samhället. En liten del av biltrafikens koldioxidutsläpp kan komma att minskas genom teknologiska framsteg, men risken är att minskningen äts upp av en större användning

av fordonen. För att nå hela vägen krävs en kombination av åtgärder och en annan samhällsstruktur.

Utredningen kommer inte med förslag för kollektivtrafiken specifikt, mer än att kraftfulla satsningar på järnväg och kollektivtrafik kommer att behövas om klimatmålen ska nås. Man konstaterar också att kollektivtrafikens roll kommer att stärkas när städerna förändras och att den måste vara effektiv, tillförlitlig, kvalitetsmässigt acceptabel och vara kostnadseffektiv.



Tabellen är hämtad från SOU 2013:84 fossilfrihet på väg, del 1 s.43

Region Skåne har i sitt miljöprogram som mål att den egna fordonsflottan ska vara fossilfri redan 2020. Det innebär att alla fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt används av regionen ska drivas med fossilfritt bränsle. När miljömålet väl är genomfört innebär det kraftigt minskade utsläpp, inte minst om det sker i samband med en ökad användning av kollektivtrafiken.

### Trängselavgifter

Radioprogrammet *Kaliber* (141012) har belyst göteborgspolitikernas dilemma med trängselavgifter. Betalstationerna sitter redan uppe och beslut är fattade av politikerna. Men placeringen av betalstationerna har gjort många människor upprörda. Kvällstidningen *GT* gjorde en namninsamling som tvingade politikerna att ta upp frågan. Moderaterna vände i fullmäktige och röstade för en folkomröstning som genomfördes i samband med valet 2014. Ingen verkar på allvar ha trott att göteborgarna skulle rösta emot trängselavgifterna men 57 procent av göteborgarna röstade nej.

Region Skåne har i sitt miljöprogram som mål att den egna fordonsflottan ska vara fossilfri redan 2020. Det innebär att alla fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt används av regionen ska drivas med fossilfritt bränsle.

Problemet för politikerna nu är att de redan har klubbat infrastruktursatsningar för miljardbelopp, som var tänkta att delfinansieras med trängselavgifterna. Man har målat in sig i ett hörn och vet inte hur man ska ta sig ut med hedern i behåll. Det populistiska partiet Vägvalet startade som en kritik mot trängselavgifterna. Tillsammans med Sverigedemokraterna är man ensamma i kommunfullmäktige om att vara mot trängselavgifterna. Hur de dyra infrastruktursatsningarna ska betalas har man naturligtvis inget svar på.

I Stockholm finns också trängselavgifter, men här gick man mer försiktigt fram med försöksperiod innan folkomröstningen och folkomröstningen gav politikerna stöd för avgifterna.

Möjligen kan det vara klokt att genomföra trängselavgifter och avgiftsfria kollektivtrafikresor exakt samtidigt, så att de som reser med kollektivtrafiken direkt ser fördelarna.

En anledning till att trängselskatter blivit på modet är att staten inte längre per definition betalar för stora infrastruktursatsningar. Kommuner och regioner förväntas i allt högre grad betala delar av investeringarna själva. I storstadsregioner innebär det mycket stora pengar. Problemet tycks vara att bilister anser sig orättvist behandlade och ser sig som en större finansiär till vägsatsningarna än icke-bilister.

Trängselavgifter är en tydlig pedagogisk markör som visar det absurda i att resa i egna enheter framför buss och tåg. Men i en folkomröstning kan det vara svårt att lyfta fram argumenten. I Göteborgs fall verkar det som att medborgarna såg avgifterna som ett orättfärdigt straff. Även om man från politiskt håll haft en tydlig vision kring hur man skulle använda intäkterna. Möjligen kan det vara klokt att genomföra trängselavgifter och avgiftsfria kollektivtrafikresor exakt samtidigt, så att de som reser med kollektivtrafiken direkt ser fördelarna.

### Samhällsnytta

Kollektivtrafiken ses ofta felaktigt enbart som en kostnad för samhället och som en utgiftspost i budgeten. Men redan idag är samhällsvinsten av kollektivtrafiken, genom minskade kostnader för trafikskador och kostnader för utsläpp av CO<sub>2</sub> och andra skadliga emissioner, ca 20 miljarder/år. För Skånes del innebär det ca 1,5 miljarder årligen vilket är mer än regionens årliga kostnad för Skånetrafiken.

Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik har sammanställt en rapport i vilken man redovisar kollektivtrafikens positiva och negativa effekter på samhällsekonomin. Rapporten bygger på en jämförelse med hur resemönstren skulle sett ut om kollektivtrafiken inte funnits. Jämförelsen bygger på att resor med medelreslängden 3-4 kilometer skulle ersättas med cykel och gång, att medelreslängden för resor som skulle ersättas med bil skulle vara 8-30 kilometer samt att antalet personer per bil skulle vara 1,3.

För Skånes del skulle detta innebära att antalet resor årligen med bil skulle bli 128 790 000 stycken. Åttio procent av de resor som idag sker med kollektivtrafik skulle ersättas med bil, tio procent med cykel och tio procent med gång. När man räknar ut miljökostnaderna för de olika räkneexemplen framkommer det att kollektivtrafikens kostnader för Skåne idag är 147 miljoner. I exemplet där de kollektiva resorna skulle ersättas med andra resor enligt siffrorna ovan skulle miljökostnaderna öka till de dubbla, alltså 294 miljoner per år. Således gör kollektivtrafiken redan idag en mycket stor insats för att minska samhällskostnaden för miljön. Med en avgiftsfri kollektivtrafik och ökat resande på bekostnad av de andra trafikslagen skulle med all sannolikhet miljökostnaderna minska ytterligare.

Kollektivtrafikens samhällsnytta avseende trafiksäkerhet beräknas till nära en miljard i Skåne per år.

Kollektivtrafikens samhällsnytta avseende trafiksäkerhet beräknas till nära en miljard i Skåne per år. Även här har man bytt ut siffrorna för kollektivtrafiken med den förmodade biltrafiken och kollektivtrafiken inte hade funnits. 2007 kostade de av kollektivtrafiken orsakade olycksfallen i Skåne 2066 miljoner, medan siffran beräknades till 3045 om kollektivtrafiken hade ersatts med andra trafikslag. Med en avgiftsfri kollektivtrafik och ett ökat resande finns även här stora pengar att räkna hem.

Kostnaderna för vägslitage och parkeringsplatser begränsas också enligt rapporten av kollektivtrafiken. Man räknar med 7,5 miljoner årligen i minskat vägslitage, parkeringskostnaderna blir mer schablonmässig, men när städerna växer vet vi att kostnaderna för att anlägga parkeringsgarage i flerbostadshus är mycket höga och ofta får betalas av de boende, oavsett om de använder parkeringen eller inte.

Samhällsnyttan för kollektivtrafik jämfört med alternativ trafik, i miljoner kronor 2007 gällande trafiksäkerhet, miljö och slitage: Skåne  $979 + 147 + 7,5 = 1\,133,5$  miljoner kronor per år. Frågan är alltså inte om vi har råd att införa avgiftsfri kollektivtrafik, frågan är om vi har råd att låta bli.

Försök med avgiftsfri kollektivtrafik har genomförts i en rad kommuner i Sverige de senaste tjugo åren. Antalet kollektivtrafikresenärer har under försöken kraftigt ökat samtidigt som resorna med bil har minskar. De flesta verkar ställa sig positiva till försöken som dessutom i flera fall har visat sig vara rent samhällsekonomiskt lönsamma. Bland annat eftersom bussar som förut körde halvtomma exempelvis med skolbarn till skolan nu ersatts av bussar som alla kan åka med, färre tomma säten ger större samhällsekonomisk nytta.

En offensiv miljöpolitik med ekonomiskt utjämnande effekt är precis vad som behövs. Att man dessutom kan spara på dyra vägprojekt blir grädden på moset.

Avesta kommun i Värmland har nyligen genomfört ett tvåårigt försök med avgiftsfri kollektivtrafik. I rapporten om försöket står det att läsa: Det är främst arbets- och skolpendlare som ökat sitt resande med buss. [...] 39 procent av bussresorna har ersatt en tidigare bilresa [...] Drygt 100 000 bilresor per år beräknas ha ersatts med bussresor. I rapporten om Avesta kan vi läsa att de räknar på att en bil släpper ut 0,18 kg CO<sub>2</sub> per km. och att en buss släpper ut 0,97 under samma sträcka. Författaren till rapporten har räknat ut att detta innebär en nettominskning av koldioxidutsläpp med 40 ton per år.

Även Kiruna har gjort ett lyckat försök. Vänsterpartiets Niklas Sirén skriver på *SVT Debatt* om hur man har ökat resandet i kommunen med 300 procent sedan försöket inleddes hösten 2011. Kostnaden för avgiftsfri kollektivtrafik i Kiruna var 2013 3,3 miljoner kronor, innan vinsterna med försöket var uträknade. Personalen har inte upplevt försöket som negativt för deras arbetsmiljö. Sirén avfärdar därmed de motargument han mötte innan försöket sjuösattes om att det skulle vara dyrt, att Kirunaborna ändå inte åkte buss och att bussarna skulle bli till värmestugor kvällstid. ”En offensiv miljöpolitik med ekonomiskt utjämnande effekt är precis vad som behövs. Att man dessutom kan spara på dyra vägprojekt blir grädden på moset.” avslutar Sirén.

### Kostnader

I Alvesta har man nu valt att permanenta den avgiftsfria kollektivtrafiken. 2014 års valöfte från S, V och MP har infriats. Tidningen *Hela Helsingland* skriver i ett reportage om det lyckade försöket som drevs igenom av en rödgrön majoritet. Försöket har inte blivit speciellt dyrt, och räknar man skattesubventioner per resa har det nästan halverats, helt enkelt för att man har många fler resenärer nu. 2010 när försöket infördes fanns även en dialog om vem som skulle innefattas av de avgiftsfria resorna. Ett förslag var att låta alla ungdomar resa gratis, medan övriga fick fortsätta att betala. En lösning man snabbt kom fram till skulle bli för dyr. Den totala kostnaden för införandet beräknas ligga på ungefär 28 miljoner årligen, en ökning med fyra miljoner från avgiftstiden. Den ökningen beror främst på ökat slitage och större behov av nya fordon på grund av populariteten i reformen.

Försöket har inte blivit speciellt dyrt, och räknar man skattesubventioner per resa har det nästan halverats, helt enkelt för att man har många fler resenärer nu.

Biljetterna till kollektivtrafiken är redan idag subventionerade av skattemedel. I Skåne rör det sig om cirka 40 procent av resan, medan man i Stockholm får 60 procent betalt via landstinget. Att helt finansiera kollektivtrafiken är naturligtvis ingen orimlighet. På samma sätt som bilvägar idag bekostas av gemensamma tillgångar, oavsett om man kör bil eller inte, kan givetvis också kollektivtrafiken vara avgiftsfri. Detta skulle innebära en enorm vinst för miljön och kraftiga utsläppsminskningar.

De grupper som har minst pengar till resor är högst prioriterade och ska vara först ut att få resa avgiftsfritt. Vänsterpartiet vill se avgiftsfria resor för alla under 26 år och över 65 år. Det fria gymnasievalet i Skåne innebär att många gymnasieelever pendlar till sin studieort. Samma sak gäller studerande på universitet och högskola. Det är inte ovanligt att exempelvis bo i Malmö och studera i Helsingborg eller Kristianstad. Flera av Skånes kommuner har valt att införa avgiftsfri kollektivtrafik för pensionärer, en vanlig ålder har varit 75 år. I dessa fall har kommunerna själva betalat för att äldre ska kunna åka avgiftsfritt, eftersom man har sett stora vinster med detta.



Skånetrafikens intäkter i miljoner kronor (Hämtat från årsredovisningen. Delar av posten Övriga intäkter räknas bort, eftersom kommunernas subventioner av avgiftsbefriade resor för pensionärer i exempelvis Hässleholm återfinns under denna post.):

- Biljett- /kortintäkter trafik 2 074
- Servicereiseintäkter 186
- Övriga trafikintäkter 275

...och kostnader:

- Trafikentreprenadkostnader 3 083
- Kostnader för särskild kollektivtrafik 182
- Övriga trafik kostnader 216

Biljettintäkterna på drygt två miljarder kan ställas i proportion till den samhällsekonomiska vinsten som idag är lite drygt en miljard. Vid ett avgiftsbefriande kommer resandet gå upp, vilket i sin tur leder till ytterligare samhällsekonomiska vinster.

Biljettintäkterna på drygt två miljarder kan ställas i proportion till den samhällsekonomiska vinsten som idag är lite drygt en miljard. Vid ett avgiftsbefriande kommer resandet gå upp, vilket i sin tur leder till ytterligare samhällsekonomiska vinster. Vid en fördubbling av resandet kommer den samhällsekonomiska vinsten att öka kraftigt, något som är svårt att räkna hem i en regional budget, men som leder till en generell förbättring för samhället i form av minskat antal olyckor och på längre sikt minskade kostnader för klimatomställning.

Kostnaden för biljettautomaterna är ca 10 miljoner per år i kapitalkostnader (ränta och avskrivning) och ca 9 miljoner för service/underhåll per år. Vakterna som kontrollerar biljetter (inte tågvärdarna) kostade 13 miljoner kronor år 2013. Totalt rör det sig här om cirka trettio miljoner årligen som helt skulle försvinna, vilket i sammanhanget inte är en avgörande summa.

Skånetrafiken har upptäckt att många reser gratis i Citytunneln i Malmö. Resan Malmö C-Triangeln-Hyllie går snabbt och enligt Skånetrafiken är det därför många som chansar och åker utan biljett, eftersom risken att bli upptäckt är liten. (Att det är dyrt och krångligt med biljett är ingenting man verkar ha funderat på). I ett inslag i P4 Malmöhus (141020) förklarar Citytunnelns pressinformatör att man därför ställt kontrollanter vid rulltrapporna vid stationerna för att ta fast plankare. Huruvida man kommer fortsätta med försöken, alternativt sätta upp spärrar i Citytunneln är inte beslutat ännu, men är något som övervägs. Detta blir i så fall ytterligare en kostnad som måste tillföras i kostnadskalkylen för biljettsystemet.

### Stegvis införande

Vid ett stegvis införande kan man tänka sig att till en början låta alla som har fyllt 65 år resa avgiftsfritt med Skånetrafiken, samt att låta de ungdomar som reser med kollektivtrafiken till och från skolan få möjlighet att resa med Skånetrafiken under hela dygnet utan extra kostnad.

Vid ett stegvis införande kan man tänka sig att till en början låta alla som har fyllt 65 år resa avgiftsfritt med Skånetrafiken, samt att låta de ungdomar som reser med kollektivtrafiken till och från skolan få möjlighet att resa med Skånetrafiken under hela dygnet utan extra kostnad.

Studenter vid Skånes olika eftergymnasiala utbildningar kan erbjudas avgiftsfria resor till och med året man fyller 25 år.

I Region Skånes befolkningsprognos finner vi att det i åldersgruppen 15-25 i Skåne år 2014 finns ungefär 1 750 000 personer. De personer som är 65 och äldre är lite drygt 250 000 stycken.

I åldersgruppen 26-64 är det ca 640 000 personer.

Detta betyder att 40 procent av dem som idag kan tänkas betala för kollektivtrafiken blir avgiftsbefriade i ett sådant första steg. Men det innebär också att kostnaderna för vaktbolag och biljettautomater förblir desamma (ca 30 miljoner per år). Vid en total avgiftsfrihet kommer dessa kostnader att sjunka till noll.

## Slutdiskussion

En avgiftsfri kollektivtrafik bör genomföras i hela regionen på försök, och en utvärdering av försöket måste ske inom några år. För att finansiera reformen behöver flera instanser kopplas in. Staten kommer att tjäna pengar på uteblivet slitage av vägar samt minskade koldioxidutsläpp. Genom att äska pengar för försöket hos staten kan skatthöjningen för normalinkomsttagare blir lägre, eftersom staten förfogar över andra typer av skatter. Ett exempel skulle kunna vara att höja bilskatten.

Genom att äska pengar för försöket hos staten kan skatthöjningen för normalinkomsttagare blir lägre, eftersom staten förfogar över andra typer av skatter. Ett exempel skulle kunna vara att höja bilskatten.

Region Skåne är givetvis den tyngsta parten i reformen. Uteblivna kostnader för personskador och vägslitage kan räknas hem, även om dessa parametrar är svårräknade och kommer att ske på längre sikt. En skatthöjning från regionens sida kommer med största sannolikhet att vara nödvändig.

Även kommunerna kan tänkas vara delfinansiärer. Trängselavgifter i Malmö, Lund och Helsingborg kan utredas och förhoppningsvis genomföras som en del i finansieringen. Med minskad biltrafik får städerna minskat buller och ytor kan planeras för annan verksamhet. Vissa kommuner och orter med stor utpendling kommer sannolikt att behöva se över och eventuellt förstora sina pendlingsparkeringar.

En del av resenärerna som tillkommer vid avgiftsfri kollektivtrafik kommer att få plats på de redan befintliga avgångarna, men under rusningstrafiken kommer det att krävas fler avgångar och, kanske framförallt, dubbelkopplade tåg. Beroende på hur mycket resandet ökar kan det också bli aktuellt med spårvagn i de större städerna, något som redan planeras i Malmö, Lund och Helsingborg). En spårvagnsdragning ökar volymerna i antalet möjliga resenärer avsevärt. På- och avstigningen vid stationerna sker snabbare, vagnarna är rymligare än ledbussar och om spårvagnen går på en egen bana kommer den inte att vara lika känslig för trafikstörningar. Dessa investeringar är idag svåra att räkna på, eftersom vi idag inte vet hur populär reformen skulle komma att bli. Men i längden kommer de inte vara svåra att räkna hem, och borde snarare ses som en del av omställningsarbetet än som en kostnad för samhället.

## Hur går vi vidare?

Med en ordentlig utredning om samhällsnyttan med avgiftsfri kollektivtrafik kan man sannolikt budgetera försöken bland annat som en investering för klimatomställning.

Pengar till avgiftsfri kollektivtrafik måste hämtas från flera olika håll. Med en ordentlig utredning om samhällsnyttan med avgiftsfri kollektivtrafik kan man sannolikt budgetera försöken bland annat som en investering för klimatomställning. Men minskade kostnader för vägunderhåll, sjukvård eller utjämningspolitiska positiva konsekvenser kan räknas in i andra budgetposter. Därför kan det vara klokt att lyfta frågan om avgiftsfri kollektivtrafik på alla parlamentariska plan.

Förslag till riksdagsgruppen:

- Låt Skåne bli en försöksregion för avgiftsfri kollektivtrafik
- Utred de faktiska kostnaderna för avgiftsfri kollektivtrafik i hela landet, inte minst gällande samhällsnytta
- Ändra regelverket så att regionen får del av trängselavgifterna

Förslag att driva i regiongruppen:

- Motion om stopp för G4S vakter på tågen
- Motion om avgiftsfria resor för ungdomar, pensionärer och arbetslösa
- Motion om avgiftsfria resor under en fyraårig försöksperiod

Förslag att driva i kommunerna i regionen:

- Motioner om trängselavgifter i Malmö och Lund



## Referenslista

Samåka till en bättre värld. (141108). *Fria tidningen*. Tillgänglig: [www.fria.nu/artikel/115894](http://www.fria.nu/artikel/115894)

Avgiftsfri kollektivtrafik en nödvändighet. (141103). *Hela Helsingland*. Tillgänglig: [www.helahelsingland.se](http://www.helahelsingland.se)

*Kollektivtrafikens samhällsnytta*. (2008). Svensk Kollektivtrafik.

*Miljöprogram för Region Skåne 2010-2020 – en offensiv satsning på framtiden*. (2010). Region Skåne.

Region Skånes årsredovisning 2013. Tillgänglig: <http://www.skane.se/organisation-politik/om-region-skane/Publikationer/politik-organisation/arsredovisning-2013/>

*Fossilfrihet på väg*. *SOU 2013:84*. Statens offentliga utredningar.

*Kaliber*. (141012). [Radioprogram]. Sveriges Radio. Tillgänglig: <http://sverigesradio.se/sida/avsnitt/440482?programid=1316>

*P4 Malmöhus*. (141020). [Radioprogram] Sveriges Radio. Tillgänglig: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=96&artikel=5995752>

Klassklyftorna kräver gratis kollektivtrafik. (140227). *SVT Opinion*. Tillgänglig: [www.svt.se/se/opinion/klassklyftorna-kraver-gratis-kollektivtrafik](http://www.svt.se/se/opinion/klassklyftorna-kraver-gratis-kollektivtrafik)

[www.planka.nu](http://www.planka.nu)