

# Avgiftsfri kollektivtrafik

2017 tog sju av riksdagspartierna beslut om klimatmål som bland annat innebar att Sveriges fordonsflotta (förutom inrikes flyg) skulle minska utsläppen av koldioxid med 70 % fram till 2030 jämfört med år 2010. För att Sverige ska klara av detta krävs en drastisk minskning av utsläppen. Sättet som det är tänkt att detta ska genomföras på är dels genom inblandning av biobränsle i bensin och diesel, och dels genom att ersätta delar av fordonsflottan med elbilar.

Båda dessa lösningar måste ses som kontroversiella. Det råder stor konkurrens om biobränslen från flyg, bilar, bussar och värmeverk både i Sverige och internationellt, och räcker inte till allt. De biodrivmedel som nu dominerar den svenska marknaden är dels HVO som till nästan 50 % framställs av palmolja och rester från palmoljaframställning och för med sig skövling av regnskog, och dels etanol som framställs av vete och majs, detta i en värld där miljoner människor är undernärda och dör av svält.

Dessutom släpper även biobränslen ut stora mängder koldioxid i atmosfären - lika stor som fossila bränslen. Men i och med att biobränslen kommer från skog och andra växter som tagit upp koldioxid när de växt, räknas inte utsläppen när biobränslena förbränns och släpper ut samma mängd koldioxid. Synnerligen diskutabelt.

Den andra lösningen, elbilar, kan också ifrågasättas. Att ersätta Sveriges 4,5 miljoner bilar med elbilar kräver enorma resurser av stål, kobolt, litium, sällsynta jordartsmetaller, mm, och innebär också stora utsläpp av koldioxid vid tillverkning av bilar och batterier.

Den självklara lösningen och den enda hållbara lösningen måste vara att kraftigt minska antalet bilar, att införa ett system som inte kräver behov av egen bil för att ta sig till arbete och rekreation. Vi måste alltså satsa på olika varianter av kollektivtrafik.

## Hur få folk att överge bilåkandet?

\* Inför gratis kollektivtrafik i städer och inom länstrafiken.

\* Sänk priset på tågbiljetter kraftigt - en resa från Stockholm till Göteborg eller Malmö skulle kunna kosta 75 kronor, och en resa från Stockholm till Östersund eller Umeå kosta kanske 125 kronor.

\* Bygg upp ett system med elbilar för uthyrning till självkostnadspris. Bilarna skulle inte behöva ha någon större kapacitet - kanske en toppfart på 110 km/tim, modest acceleration och inga finesser utan enkla, hållbara elbilar utan krav på att klara längre körsträckor. Kravet skulle vara att från tåg eller busstation kunna ta sig ut till lantställen eller en bit ut i naturen. Framförallt kommer ett hyrbilssystem att fungera extra smidigt när självkörande bilar inom en snar framtid blir en realitet. Då kan man bara beställa en hyrbil via internet och 15 minuter senare står den och väntar utanför porten.

Med dessa tre förslag – gratis och framförallt på landsbygden utbyggd kollektivtrafik; billiga tågresor och även utbyggt tågnät; och billiga hyrelbilar, skulle de allra flesta svenskar klara sig alldeles utmärkt utan egen bil.

De som vill skulle givetvis få ha egen bil, en del skulle välja detta, men bilbeståndet skulle troligen minska till en bråkdel av vad det nu är. Och huvudsaken, utsläpp av

växthusgaser skulle kraftigt minska.

## **Hur ska då detta finansieras? Blir det inte orimligt dyrt?**

2017 var kostnaden för kollektivtrafiken för hela landet 47 miljarder kronor, varav landstingen betalade 24 miljarder och övriga intäkter, framförallt biljettintäkter, stod för 23,5 miljarder. Det skulle alltså bli en utökad kostnad för landstingen på ca 25 miljarder.

Om kollektivtrafiken skulle vara avgiftsfri skulle kanske ytterligare 50 - 100 % komma att åka med kollektivtrafik och de ökade driftkostnaderna bli ca 50 miljarder kronor. (Utökad trafik krävs framförallt i rusningstrafik)

SJ hade år 2017 intäkter från fjärrtågtrafiken på ca 7,5 miljarder kronor. Med kraftigt sänkta biljettpriser kanske tre gånger så många skulle åka tåg, samtidigt som tågbiljetterna fortfarande skulle ge en viss intäkt. Man kan uppskatta kostnaden till 20 miljarder kronor.

Driftkostnaden för hyrelbilar blir noll eftersom det är tänkt att uthyrningen ska vara till självkostnadspris.

Sammanlagt blir den utökade driftkostnaden för samhället då 70 miljarder kronor.

Utöver driftkostnaden tillkommer förstås en kostnad för inköp/produktion av nya bussar, tåg och elbilar. Kanske kan man uppskatta busskostnaden till 15 miljarder kronor, tågstkostnaden till 30 miljarder kronor och införskaffande av 500.000 hyrelbilar à 250.000 kr var till ca 125 miljarder kronor, alltså sammanlagt ungefär 170 miljarder kronor.

För att få perspektiv på beloppen kan nämnas att under alliansens regeringsår 2006 – 2014 sänktes den årliga skatten med 140 miljarder kronor. Om staten tar tillbaka en del av de skattesänkningarna skulle det enkelt finansiera kollektivtrafikens utökade driftkostnader på 70 miljarder kronor. Dessutom kan man till att börja med ta bort de sammanlagda subventioner på 30 miljarder som nu går till fossila bränslen.

Mellan januari 2016 till januari 2019 betalade regeringen av på skatteskulden med 195 miljarder kronor. (Sverige har redan en av de absolut lägsta skatteskulderna i världen och många ekonomer anser att det är helt onödigt att minska statsskulden) Om nästa regering använder de återbetalda miljarderna till att köpa in bussar, tåg och hyrelbilar, skulle anskaffningskostnaden vara avklarad.

Det är alltså inga enorma kostnader för att införa ett system med gratis kollektivtrafik, billigt tåg och billiga hyrelbilar. De flesta av oss skulle så gott som inte märka kostnaden. Tvärtom skulle de allra flesta gå med stor vinst! Många skulle slippa kostnader för kollektivresor, dyra tåg och/eller för egen bil, vilket för de flesta skulle innebära en besparing på en eller flera tusenlappar i månaden.

## **Bilfri stad - Levande stad**

För etthundra år sedan var bilar sällsynta i Stockholms innerstad. På gator och torg

lekte barn och vuxna torghandlade och umgicks på uteserveringar. Spårvagnar fanns överallt och kunde i bilars frånvaro snabbt ta sig fram i staden. För de allra flesta var cykeln det främsta transportmedlet.

**Sen kom bilen!!** – med början på trettioalet men framförallt efter andra världskriget, på femtio- och sextioalet. Redan på trettioalet kom klagomål om att spårvagnar och elbussar förhindrade framkomligheten för bilarna. Eftersom de flesta bilar då ägdes av män med makt och inflytande låg spårvagnar liksom elbussar risigt till, på femtioalet började de läggas ner och 1967 vid högertrafikomläggningen försvann de sista spårvagnarna och elbussarna från innerstan. Därutöver revs 700 av de gamla 1700- och 1800-talshusen i Stockholms City för att göra plats för trafikleder, parkeringshus, bankpalats och gallerior.

Nu hade bilarna helt tagit över innerstadens gator och torg, och kollektivtrafikanterna förpassats till underjorden - till den nybyggda tunnelbanan. Många torg som tidigare var plats för torghandel och umgänge var nu bullriga trafikplatser. Någon plats för lekande barn fanns inte längre och dessutom var luften minst sagt livsfarlig så nyblivna föräldrar flydde snabbt till hälsosammare förorter. Och allt färre cyklister vågade sig ut bland bilar och avgaser.

Staden hade på bara ett par decennier förvandlats för att göra plats för den framväxande privatbilismen. Men de bilar som gjordes plats för tillhörde inte främst de som bodde i stan. På sjuttioalet var det bara 20 procent av innerstadsborna som hade bil, och bara 7 % av dessa använde bilen dagligen för resa i innerstan. De allra flesta bilförarna kom från lugna, gröna villaförorter, medelålders män i chefsställning som skulle in till arbetet, eller på lördagar tog med sig familjen för att handla i citys nybyggda gallerior och varuhus. Det var för denna kategori som staden planerades och byggdes. Numera har fler kvinnor och andra fått råd att skaffa bil, men det är fortfarande till stor del män i chefsställning med parkeringsplats på arbetsplatsen som i rusningstrafiken fyller innerstadens gator med sina fordon.

De senaste 50 åren har bilarna i Stockholm kört ihjäl hundratals människor, lemläst tusentals, gjort att människor fått luftrörsbesvär, hjärt- och kärlsjukdomar, cancer och orsakat för tidig död för hundratusentals människor. Senaste åren har bilarnas framfart något minskats genom fartbegränsningar, trängselavgifter och enstaka bussfiler, men fortfarande tillåts att luften i innerstan och längs infartsleder förpestas av avgaser och partiklar från däck, liksom buller från bilars motorer. Förutom att miljontals ton koldioxid spär på växthuseffekten.

Därutöver tar körande och parkerande bilar en stor del av stadens utrymme i besittning och förhindrar lugna uteserveringar, lekplatser för barn, byggande av nya bostäder, snabb framkomlighet för bussar och spårvagnar, säker framkomlighet för cyklar och elsparkar, och mycket annat.

Om politikernas beslut om att minska koldioxidutsläppen från fordonsflottan kraftigt, måste bilåkandet drastiskt minska. Det finns ingen annan utväg. Gratis kollektivtrafik och högre trängselavgifter är en bit på väg, men inte tillräckligt. Det självklara sättet måste vara att sätta stopp för alla som bilpendlar från förorter runt Stockholm till arbetet i Stockholms innerstad. Det skulle alltså vara förbjudet för personer som inte

är mantalsskrivna i innerstan att köra bil innanför tullarna. Istället för långa bilköer morgon och kväll på infartslederna till Stockholm skulle spårvagnar eller elmatarbussar med egen fil nu snabbt transportera folk från förorter till knutpunkter i innerstan – Odenplan, Centralen, Fridhemsplan, Hornstull.

För att underlätta för personer boende långt från matarbussarna vid de stora infartslederna skulle det finnas infartsparkeringar, men man skulle bara få nyttja den parkering som ligger närmast sin bostad. Alltså inte åka till en parkering precis utanför tullarna.

De som bor i innerstan skulle inte heller fritt kunna åka omkring, utan bara tillåtas att åka rakaste vägen ut ur stan. Förslagsvis skulle dessutom de som bor i innerstan vara tvungna att ha sina bilar parkerade i garage, så att gatumarken kan utnyttjas för barn och vuxna.

Detta förslag skulle ha stora fördelar för majoriteten av Stockholms invånare. I innerstan skulle man åter kunna andas frisk luft, cykla omkring utan att vara rädd för att bli påkörd, vandra längs lugna promenadvägar utefter vattnen, plantera tusentals träd och buskar, anlägga trivsamma torg med torghandel och uteservering, osv.

De allra flesta skulle tjäna på denna modell och Stockholm skulle bli en levande stad! De som skulle drabbas av denna nyordning är de som nu dagligen tar bilen från förorter till arbete eller nöjen i innerstan, och de innerstadsbor som regelbundet använder bilen för ärenden i innerstan. Denna lilla, oansvariga minoritet som nu fullständigt struntar i att de släpper ut livsfarliga avgaser, skapar buller, förfular miljön och släpper ut växthusgaser måste nog acceptera att de inte längre bara kan tänka på sig själva. Om man bor i en stad med människor runt omkring måste man ta hänsyn till sin omgivning.

Många av de som bor i innerstan har numera bil, men en stor del av dem tar också ansvar för sitt bilåkande - de åker inte omkring i stan utan använder bilen när de ska till landställe eller till arbete utanför stan. Och detta kommer fortfarande att vara fullt tillåtet.

Denna modell skulle inte bara kunna gälla i Stockholms innerstad, utan även i förorter, liksom givetvis i andra städer och samhällen, stora som små. Vi måste förstå att bilsamhället tid är förbi, att vårt klimat inte längre klarar av avgaserna från miljontals bilar, och att bilarnas avgaser och framfart redan tagit död på hundratusentals människor i vårt land.

Åke Iggström