

## Motion till riksdagen 2025/26:3281

av **Linus Lakso m.fl. (MP)**

# En kollektivtrafik i världsklass

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken 2030 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten ska ta ett större samordnande och finansiellt ansvar för regional kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av ett Sverigekort för kollektivtrafik och regional trafik och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett helt avskaffande av beskattningen på kollektivtrafikkort som förmån och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt finansieringssystem för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regionalisera befintliga trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öppna upp möjligheten för regioner och kommuner att införa trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett landsbygdsavtal samt återinföra stadsmiljöavtalen och elbusspremien och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa möjligheten till kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Långt över 90 procent av kollektivtrafiken drivs idag med el eller förnybara drivmedel. Det innebär att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafik minskar utsläppen. Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller tåget minskar sin klimatpåverkan. Branschen har tagit fram konkreta förslag på åtgärder och ett mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030. Trots detta saknar regeringen helt framåtblickande skrivningar för kollektivtrafiken. Miljöpartiet stöder branschens mål om att fyra av tio motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken år 2030.

Kollektivtrafiken är en möjliggörare för stora och viktiga sektorer av samhället. Den möjliggör resande till skola, arbete och fritid i hela landet. Den knyter ihop arbetsmarknader och skapar tillväxt. Den är en av hörnstenarna i att vi ska klara våra klimatmål. Trots att allt detta är väl känt har kollektivtrafikens marknadsandel stagnerat sedan årtionden tillbaka. Det är dags för kollektivtrafiken att ta ett ordentligt kliv framåt. För att det ska vara möjligt krävs ett antal betydande förändringar

Staten behöver ta ett större ansvar för kollektivtrafiken. Idag har ingen minister ett tydligt ansvar för kollektivtrafiken. Ingen statlig aktör samordnar kollektivtrafiken. Även om det är ett regionalt ansvar behöver staten ta en tydligare roll. Vi vill införa en statlig kollektivtrafikmyndighet för att mer effektivt än idag kunna arbeta med dessa frågor. Tillsammans med andra berörda myndigheter ska den bland annat arbeta för en

förbättrad kollektivtrafik, samt för att minska behovet av transporter i samhället och att ta fram en plan för ökad transporteffektivitet.

Svensk kollektivtrafik behöver uppgraderas och ges rätt förutsättningar. Det är centralt i en tid när vi måste ställa om och minska bilresandet. För att främja kollektivtrafiken behöver vi inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som har ett övergripande sektorsansvar på nationell nivå. Det ska vara ett stöd och samordningsorgan, detta saknas idag.

Det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än bil och de senaste åren har priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna. Vi saknar idag ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Detta splittrar upp det för resenärerna och gör en kollektiv resa över länsgränser svåra. Detta är olyckligt och bör ändras. Vi behöver införa ett gemensamt Sverigekort för all kollektivtrafik, lokal som regional med ett enhetligt pris oavsett var och hur långt man åker i landet. Förslaget om Sverigekortet löser denna ekvation men i väntan på det bör ett nationellt biljettsystem tas fram. Detta är en uppgift för den nationella kollektivtrafikmyndigheten. Det behövs även en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik och fjärrtåg.

Det reseavdrag som regeringen valt att behålla i strid med tidigare beslut i riksdagen dras med omfattande fusk på flera miljarder kronor, gynnar främst höginkomsttagare och män i storstadsområden och ökar utsläppen från vägtrafiken och cementerar orättvisorna mellan trafikslagen. Miljöpartiet vill införa den skattereduktion för arbetsresor som riksdagen beslutade om 2022. Skattereduktionen innebär ett färdmedelsneutralt och mer rättvist system, där också kollektivtrafik omfattas. Vi anser att det krävs en reform av reseavdraget. Som utgångspunkt ska denna reform vara kostnadsneutral.

Ytterligare ett sätt att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som sätt att ta sig till och från arbetet är förändrad nivå av förmånsbeskattning på kollektivtrafikkort. Detta bör kortsiktigt ske i väntan på Sverigekortet. Regeringen remitterade tidigare i år en promemoria om att halvera förmånsskatten på kollektivtrafikkort. Tyvärr väljer regeringen att inte gå vidare med detta förslag. Miljöpartiet tycker att det var ett bra förslag, men vi vill gå längre, genom att utreda ett helt avskaffande av förmånsbeskattningen på kollektivtrafikkort.

För att kollektivtrafiken ska kunna bli billigare på ett långsiktigt hållbart sätt behöver kollektivtrafikens finansiering tänkas om. Idag är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna helt beroende av biljettintäkter och den platta skatt som är

den enda regionerna har rätt att ta ut. Intäkter från exempelvis reklam utgör en mycket liten del av de totala intäkterna. Höjda biljettpriser har en negativ effekt på resande och är som finansieringskälla till ytterligare satsningar vanskelig. Priserna på kollektivtrafik har ökat mycket runtom i landet under en tioårsperiod. Statlig medfinansiering är viktigt.

Regionerna behöver även ges ytterligare verktyg att finansiera sin kollektivtrafik. Trängselskatter är samhällsekonomiskt mycket effektiva. De gör så att människor som behöver använda bilen kommer fram snabbare dit de ska, samtidigt som de bidrar till att uppnå miljömål och finansiera investeringar i infrastruktur. Möjligheten att införa trängselskatter ska öppnas upp för de regioner som vill det och intäkter från dessa och existerande trängselskatter ska bli en del av lokala intäkter. De befintliga investeringar som är knutna till intäkter från trängselskatten ska fortsatt värnas och de lokala intäkterna är utöver dessa intäkter. I Norge finns tiotals trängselskattesystem. Vi vill att regioner ges rätt att ta initiativ till trängselskatter där de anser det motiverat.

Sverige har en god tradition av att staten bidrar till investeringar i kollektivtrafiken. Exempel på detta är Sverige- och Stockholmsförhandlingarna, stadsmiljöavtalen och elbusspremien. Idag har flera av dessa stöd avslutats eller hastigt förändrats och den statliga medfinansieringen av kollektivtrafiken lyser med sin frånvaro.

Stadsmiljöavtalen har bidragit till många positiva förändringar i gränslandet mellan kollektivtrafik och stadsbyggnad. Vi vill att stadsmiljöavtalen återinförs och får utökade anslag, samt att elbusspremien återinförs.

Även ett landsbygdsavtal ska införas och vända sig till kommuner och regioner med andra förutsättningar än dem som finns i städerna. Sammantaget ska möjligheten att söka medfinansiering till landets regioner och kommuner för lokalt hållbara trafiklösningar öka och stöden ska vara utformade för landets alla kommuner och regioner.

Ett effektivt sätt att öka kollektivtrafikens framkomlighet är att inrätta särskilda körfält avsedda för bussar. De syftar till att säkerställa att bussen inte fastnar i bilköer och att en tidtabellsregelbundenhet kan upprätthållas. Tyvärr fungerar inte alltid lösningarna då bilar och lätta lastbilar ofta väljer att utnyttja kollektivtrafikkörfälten för sin egen framkomlighet eller busshållplatserna för att tillfälligt parkera. Detta försenar bussarna och drabbar resenärerna som behöver kunna lita på att bussen kommer fram i tid. Genom att möjliggöra övervakning av kollektivkörfält och busshållplatser med hjälp

av kameror som monteras på bussarna samt på vissa fasta platser skulle problemen kunna minimeras.

För att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet så bör kameraövervakning från bussar och vissa fasta platser prövas. Detta skulle minska problemen med bilister som utnyttjar kollektivkörväg samt parkerade bilar vid busshållplatser. Det skulle säkerställa tidtabellens regelbundenhet samt minska risken för att resenärer fastnar i bilköer. För att detta ska bli ett effektivt system behöver dagens föraransvar ändras till ägaransvar liksom dagens felparkeringsavgift. För grova trafikförseelser utöver böter är det fortsatt viktigt att det är föraransvar.

*Linus Lakso (MP)*

*Katarina Luhr (MP)*

*Emma Nohrén (MP)*

*Rebecka Le Moine (MP)*

*Amanda Palmstierna (MP)*