

# Motion till riksdagen 2023/24:2345

av **Linda W Snecker m.fl. (V)**

## Sverigebiljett

---

### 1 Innehållsförteckning

|   |   |
|---|---|
| 1 Innehållsförteckning .....                        | 1 |
| 2 Förslag till riksdagsbeslut.....                  | 2 |
| 3 Inledning.....                                    | 2 |
| 4 Ökad och förbättrad kollektivtrafik.....          | 3 |
| 5 Ett nationellt biljettsystem.....                 | 4 |
| 6 Inför en Sverigebiljett.....                      | 4 |
| 7 Investeringsstöd till kollektivtrafiken.....      | 5 |
| 8 Stadsmiljöavtal som styrmedel.....                | 6 |
| 8.1 Ett övergripande mål om minskad biltrafik ..... | 6 |

## 2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa förbättrad turtäthet, tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra i plan- och bygglagen så att mobilitet skrivs in i stället för parkering och tillkännager detta för regeringen.

## 3 Inledning

Inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Vägtrafiken står i sin tur för mer än 90 procent av transportsektorns utsläpp. Sverige har etappmål om att senast till 2030 minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010. Med nuvarande förutsättningar och beslut kommer transportsektorn inte att nå 2030-målet. Våra samhällen behöver bli mer transporteffektiva och en ökad andel av persontransporterna behöver ske med kollektivtrafik.

Tyvärr går trenden åt fel håll. Enligt SCB har kostnaden för enkel- och månadsbiljetter ökat med 139 procent på 20 år<sup>1</sup> och var fjärde resa med kollektiva färdstätt har

<sup>1</sup> SCB. Hitta-statistik/redaktionellt/biljetter-i-lokaltrafiken-har-stigit-mer-i-pris-an-bensin-under-2000-talet.

försvunnit jämfört med 2019, innan pandemin. År 2023 blir ännu ett tufft år för kollektivtrafiken i Sverige. Kostnaderna väntas stiga kraftigt p.g.a. inflationen.

För att vända utvecklingen krävs det en politik som ger förutsättningar för en utbyggd, tillgänglig kollektivtrafik som alla har råd med och som gör att folk ställer bilen hemma. Att investera i kollektivtrafik är att investera i samhällsnytta. Kollektivtrafik gör det möjligt att arbetspendla, utbilda sig och förflytta människor till vänner och fritidsaktiviteter. Den binder samman regioner och vidgar arbetsmarknaden, transporterar gods och minskar samtidigt klimatutsläppen. Kollektivtrafiken beräknas skapa samhällsekonomisk nytta för mer än 14 miljarder kronor netto varje år.<sup>2</sup>

I Tyskland införde man i maj 2023 en rikstäckande biljett – Tysklandsbiljetten – som gör det möjligt att resa kollektivt över hela landet för ett par hundralappar i månaden; i Sverige satsar man fortsatt på privatbilismen. I stället för att se och uppskatta det kollektiva färdmedlet har vi en högerkonservativ regering som prioriterat skattelättnader för diesel och bensen och slopat färdmedelsneutralt reseavdrag.

Vänsterpartiet vill ta efter Tyskland och göra det billigt och enkelt att välja kollektivt resande. För att lyckas med det krävs stora satsningar. Redan nu har vi lagt förslag och budgeterat för halverade biljettpriser i kollektivtrafiken, men vi vill gå ett steg längre och ta rygg på Tyskland. Utan stora samhälleliga satsningar måste regioner och kommuner i Sverige dra ner på resorna och höja priserna. Det har Sverige som samhälle inte råd med. Klimatkrisen kräver handling. Pengarna finns. Behoven är uppdämda och stora. Det handlar om politiska prioriteringar.

## 4 Ökad och förbättrad kollektivtrafik

Vänsterpartiet vill att kollektivtrafiken ska betraktas som en del av det moderna samhällets mest självklara infrastruktur. Möjligheten att röra sig mellan olika platser – till och från arbetet, fritidsaktiviteter, vänner och familj – är en grundförutsättning för levande städer och orter. Sverige har på många platser en väl utbyggd kollektivtrafik med god kvalitet, men tillgängligheten, turtätheten och priset varierar kraftigt över landet. Det är naturligt att turtätheten är som högst där det bor flest människor, men kollektivtrafiken behöver byggas ut generellt. Den klimatnytta som uppnås av att fler ställer bilen och i stället åker kollektivt är mycket stor.

Ett stort hinder för många, förutom turtätheten, är priset på kollektivtrafik. På sikt är det rimligt att kollektivtrafiken görs helt avgiftsfri för alla, oavsett inkomst, för att vi ska kunna göra oss betydligt mindre bilberoende. Men redan i närtid bör samhället se till att över hela landet justera ned priset så att det blir avsevärt billigare att åka kollektivt. Vänsterpartiet har därför i ett första steg lagt förslag och budgeterat för att halvera biljettpriserna och samtidigt säkerställa utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har, som konstaterats, varit oproportionerlig under lång tid. Biljettpriserna har skenat och är i dag långt över priset på drivmedel eller konsumentprisindex. Vänsterpartiet vill utreda en ny modern lagstiftning som säkerställer kollektivtrafikens roll i klimatomställningen och som samtidigt förbjuder huvudmännen att höja priset mer än KPI. En modern klimatlag som syftar till att värna kollektivtrafikens tillgänglighet skulle garantera rätten till en överkomlig kollektivtrafik även framgent. Dessutom skulle lagen säkerställa att biljettpriserna inte används som ett

<sup>2</sup> Svenskkollektivtrafik/fakta/kollektivtrafikens-samhällsnytta.

sätt för regioner och kommuner att i övrigt öka sina intäkter. Genom stiftandet av denna nya prislag för kollektivtrafiken etablerar vi kollektivtrafikens roll som en omistlig del av klimatomställningen.

Regeringen bör utreda en modern klimatlag för kollektivtrafiken vars syfte är att säkra kollektivtrafikens tillgänglighet och del i omställningen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Enligt riksdagsbeslut ska staten bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag gällande att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på en handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 5 Ett nationellt biljettsystem

År 2020 kom den offentliga utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25). Året innan tillsatte den dåvarande socialdemokratiskt ledda regeringen en särskild utredare med uppdrag att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige samt att lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras. Utredningen var en del av januariavtalet. Frågeställningarna kring ett nationellt biljettsystem är inte nya, tvärtom. Ambitionen har funnits under lång tid, men det finns fortfarande 2023 inget enhetligt nationellt biljettsystem och den nuvarande högerkonservativa regeringen har inte tagit några initiativ i den riktningen. Det finns ett antal biljettsamarbeten mellan kollektivtrafikföretag, men den samverkan som finns är inte för alla och sällan nationell.

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige, men från regeringshåll har det inte kommit någon proposition.

## 6 Inför en Sverigebiljett

Just nu höjs priserna för kollektivtrafikresenärerna på många platser i Sverige. År 2023 blir ännu ett tufft år för kollektivtrafiken i Sverige.

Ett land som går i motsatt riktning är Tyskland. För 49 euro kan tyskarna och turister i landet köpa en månadsbiljett för resor med regionaltåg, buss, tunnelbana och spårvagn i hela landet. För arbetspendlare blir biljetten ännu billigare. Som jobbiljett kostar Tysklandsbiljetten runt 35 euro, med förutsättningen att arbetsgivaren ger ett bidrag på minst 25 procent. Den s.k. Tysklandsbiljetten finansieras av både staten och delstaterna. Förhoppningen är att ytterligare 5,6 miljoner resenärer ska börja åka kollektivt utöver de drygt 11 miljoner tyskar som redan gör det.

Biljetten är en fortsättning på kampanjen från sommaren 2022, då en månadsbiljett kostade 9 euro i månaden. 52 miljoner människor köpte en biljett, varav 10 miljoner

som vanligtvis inte åker kollektivt. Enligt uträkningar minskade utsläppen med 1,8 miljoner ton koldioxid under perioden.<sup>3</sup>

Klimatomställningen måste ske skyndsamt, strukturerat och genom samhällets gemensamma insatser. Merparten av investeringarna måste på plats de närmaste 10 åren. Det kommer att innebära betydande åtaganden för staten.

Vänsterpartiet vill se en modell som tar rygg på Tysklands populära, nya rikstäckande månadsbiljett. Sverige behöver en Sverigebiljett. Det ska vara en taxa för vuxna och arbetspendlare och en annan, lägre för pensionärer, barn och unga. Det ska vara enkelt och billigt och man ska kunna resa obegränsat i all kollektivtrafik i hela landet. Målet är att fler ska ställa bilen.

I stället för en mängd olika regionala system med dithörande olika taxor skulle vi få ett kort som skulle fungera likadant i hela landet. Den på tillfälligt besök i valfri stad skulle inte behöva ladda ned nya appar eller läsa in sig på den nya regionens biljett-system, utan kunde bara enkelt fortsätta sin resa med sin Sverigebiljett.

En Sverigebiljett skulle locka fler resenärer och vara en omistlig del av klimatomställningen.

Det behövs en nationell politik som ger tydliga villkor för kollektivtrafiken, som investerar i infrastruktur och möjliggör en välfungerande, prisvärd kollektivtrafik.

Regeringen bör utreda införandet av en Sverigebiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 7 Investeringsstöd till kollektivtrafiken

Flera saker måste göras samtidigt för att öka andelen resor med kollektivtrafik och minska bilismen i våra städer. Exempelvis måste samhällsplaneringen ge mer utrymme för kollektivtrafik och tillgången till kollektivtrafik måste öka. För att fler ska kunna klara sig utan bilen behöver kollektivtrafiken utvecklas, byggas ut och anpassas så att den kan tillgodose transportbehoven både i städer och på landsbygderna.

Vänsterpartiet vill att ett nytt investeringsstöd för kollektivtrafiken implementeras, för att öka klimatambitionerna med kollektivtrafiken och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet. Därför avsätter Vänsterpartiet 5 miljarder kronor årligen för att bidra till en utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken, vilket även omfattar elektrifierade busslinjer med dithörande elbussflotta.

Regeringen bör implementera ett nytt investeringsstöd riktat mot kollektivtrafiken för att öka klimatambitionerna och säkerställa en förbättrad turtäthet, en tydlig klimatprofil och förbättrad tillgänglighet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

<sup>3</sup> DI/nyheter/nyheter/har-chocksanks-priset-pa-kollektivtrafik-storsta-reformen-i-landets-historia

## 8 Stadsmiljöavtal som styrmedel

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, s.k. stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2022-2033 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen 2022-2027. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2027. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Även hållbara godstransportlösningar premieras. Hittills i år har sammanlagt 26 kommuner fått dela på nästan 1 miljard kronor i medfinansiering för investeringar i kollektivtrafik och cykelåtgärder. Kommunerna förbinder sig att själva finansiera minst lika mycket och genomföra motprestationer.

### 8.1 Ett övergripande mål om minskad biltrafik

Vänsterpartiet har i likhet med Naturvårdsverket och miljöorganisationerna i många år uppmärksammat det orimliga i fråga om att vår infrastrukturplanering utgår från prognoser om ökad vägtrafik i stället för att vara styrd av riksdagens antagna klimatmål. För att uppnå en transportplanering som är i enlighet med transportsektorns klimatmål 2030 och därmed för ett mer transporteffektivt samhälle krävs en mer målstyrd och mindre prognosstyrd planering.

Som det är nu arbetar statliga Trafikverket prognosstyrt och inte målstyrt och det krockar inte sällan med kommunala resultatmål på klimat- och miljöområdet. Om Trafikverket bygger för ökad trafik finns det en påtaglig risk för att trafikmängden ökar i takt med att körfälten blir fler. Om man i stället arbetar målstyrt behöver man planera om för att nå målet om att t.ex. minska andelen biltrafik.

Vänsterpartiet anser att det nuvarande systemet med prognosstyrd planering för transportinfrastrukturen behöver ersättas med en målstyrd planering där klimatmålet är den styrande principen för framtidens infrastruktur och därmed styr planeringen, inriktningen och de ekonomiska ramarna för samtliga satsningar i transportinfrastrukturplaneringen.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att använda en målstyrd planering och verksamhet där klimatmålen är överordnade och utgör den styrande principen för framtidens infrastruktur. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet anser att det behövs ett mål om att minska andelen biltrafik med 20 procent till 2030. Stadsmiljöavtalen är ett viktigt styrmedel för att lyckas uppnå målet. Vänsterpartiet föreslår därför att kommuner och regioner som får stadsmiljöavtal beviljade förbinder sig att verka för en minskad biltrafik. Fokus bör ligga på storstadsregionerna och deras kommuner.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ålägga kommuner och regioner att minska biltrafiken vid beviljat stadsmiljöavtal. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

För att underlätta för kommunerna att minska biltrafiken kan man med fördel använda sig av parkeringsavgifter som styrmedel. Genom att använda parkeringsavgifter som styrmedel kan miljö- och klimatpåverkan från biltrafiken minskas genom att man t.ex. differentierar avgiften på parkeringsplatser utifrån fordonens miljöegenskaper. För att kommunerna ska kunna använda parkeringsavgifterna som ett redskap för

transporteffektivare, mer klimatvänliga tätorter krävs dock förändringar i lagstiftningen. En sådan förändring behöver dock ta hänsyn till att alla inte har råd med miljövänligare bilar, varför förslaget bör utredas.

Regeringen bör utreda möjligheten att förändra parkeringslagstiftningen så att kommuner lättare kan använda parkeringsavgifter för att främja miljövänligare bilar samt ändra i plan- och bygglagen så att mobilitet skrivs in i stället för parkering. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Linda W Snecker (V)*

*Andrea Andersson Tay (V)*

*Hanna Gunnarsson (V)*

*Håkan Svenneling (V)*

*Kajsa Fredholm (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*