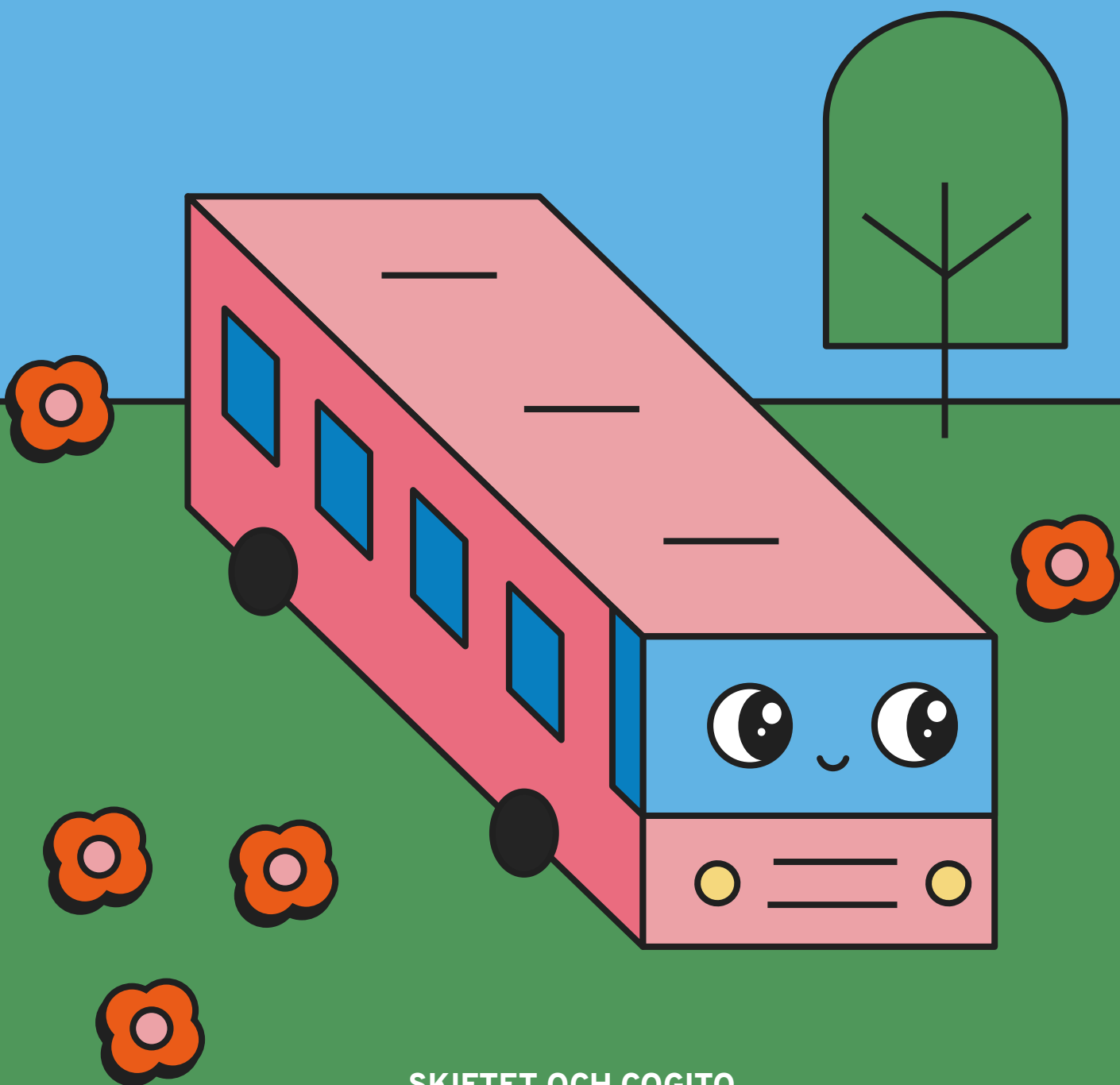


SVERIGEKORTET

ETT SMIDIGT, BILLIGT OCH ENHETLIGT
KOLLEKTIVTRAFIKKORT



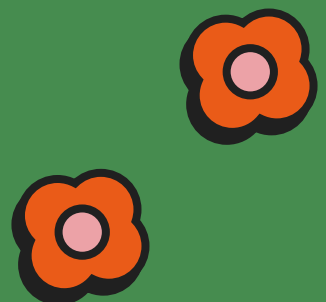
SKIFTET OCH COGITO
FEBRUARI, 2024



STORT TACK!

DENNA RAPPORT TOGS FRAM MED FINANSIELLT STÖD AV SKIFTET-AKTIVA

Skiftet tar inte emot pengar från partier, staten, regioner eller kommuner. Vi är och förblir för alltid partipolitiskt oberoende. Därför ber vi Skiftet-aktiva om pengar till våra aktioner och rapporter och denna rapport finansieras med just gåvor från Skiftet-aktiva. Ett särskilt tack till Lena Ekstrand Friberg och Jonas Kjellander för deras generösa bidrag på över 300 kronor.



SKIFTET – DEMOKRATI I RÖELSE OCH COGITO – DEN GRÖNA TANKESMEDJAN

Vi är engagerade medborgare som vill ha ett skifte i samhället: där vi tillsammans står upp för miljön, rättvisan och varandras rättigheter. Folkrörelsen Skiftet består av tiotusentals svenskar som engagerar sig varje månad för att alla ska ha en röst i samhället. Vi använder digitala verktyg för att samla tusentals medborgare, som framför datorn och på gator samt torg ställer politiker och storbolagens lobbyister till svars.

Skiftet är den partipolitiskt oberoende folkrörelsen som kopplar samman och sammanför människor både framför skärmen och ute på gatan för ett mer rättvist Sverige. Vi vet att när folk jobbar tillsammans hörs våra röster och vi kan ställa makten mot väggen.

Sverigekortet – hela landets klimatbiljett har producerats av New Weather Sverige på uppdrag av Skiftet och Cogito. Cogito arbetar för att bredda och fördjupa samhällsdebatten ur ett grönt perspektiv. De vill lyfta fram konstruktiva idéer och konkreta exempel som visar att ett hållbart samhälle finns inom räckhåll.

FÖRFATTARE

Anna Jonsson,
New Weather Sverige

KONTAKT

Christian Tengblad,
Skiftet
+46 (0) 76 026 60 33
Christian.Tengblad@skiftet.org

ANSVARIG UTGIVARE

Skiftet och Cogito, 2024

WEBB

Folkrörelsen Skiftet
www.skiftet.org
Den gröna tankesmedjan
Cogito www.cogito.nu

EKONOMISKT STÖD

Betalt av smågåvor från
Skiftet-aktiva.

INNEHÅLL

05 SAMMANFATTNING: SVRIGEKORTET – HELA LANDETS KLIMATBILJETT

08 INLEDNING

10 KOLLEKTIVTRAFIKEN BEHÖVER VARA NORM

10 Fakta om bilismens baksidor

12 REGERINGEN FÖRSTÄRKER BILBEROENDET OCH MISSAR KOLLEKTIVTRAFIKEN

14 TYSKLANDSBILJETTEN OCH ANDRA FÖREGÅNGARE

14 Tysklandsbiljetten – D-ticket

16 Österrike – Klimaticket

17 Portugal – National Rail Pass

17 Frankrike

18 SVRIGEKORTET

18 Miljöpartiets förslag – Sverigekortet

19 Vänsterpartiets förslag – Sverigebiljetten

19 Socialdemokraterna – Näst på tur?

20 Ett första steg fanns i Januariavtalet

21 Sverigekortet finns redan nu: för 60 000 kr

21 "Resenärerna" vill ha ett Sverigekort

22 VINSTER

22 Billigare och smidigare kollektivtrafik

23 Klimat och Miljö

25 Tillgänglighet för bilfria

25 Jämställdhet

26 Stad och land

27 Klimatpolitikens jobbskatteavdrag

28 UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER

28 Investeringar

28 Klimatnytta

29 Finansiering

30 REKOMMENDATIONER



Skanna QR-koden och skriv
under vår kampanj för
Sverigekortet!

SAMMANFATTNING: SVERIGEKORTET

- HELA LANDETS KLIMATBILJETT

Runtom i Europa inför ett flertal länder kollektivtrafikkort som gör det möjligt att resa smidigt, billigt och klimatsmart. I Tyskland finns numera möjligheten att resa med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 49 euro per månad och liknande system finns nu eller snart i Österrike, Portugal och Frankrike.

I Sverige har vi en högerregering som sänkt skatterna på bensin och diesel med miljardbelopp. Socialdemokraterna har gjort liknande utspel. Det är politik som driver på klimatkrisen och som gynnar höginkomsttagare allra mest.

Det är hög tid för politik som sätter klimatet och kollektivtrafikanter i fokus, det är dags för ett Sverigekort som gör det möjligt att åka med all lokal och regional kollektivtrafik. Om priset för resenären ligger på 450-500 kr per månad för Sverigekortet blir statens kostnad för införandet cirka tio miljarder kronor årligen.¹ Detta kan finansieras genom att slopa regeringens fossila subventioner av bensin och diesel. Regeringens sänkning av skatten på bensin och diesel väntas kosta staten över 20 miljarder i intäkter, år 2025.²

Ett Sverigekort gör det enklare och billigare att resa kollektivt i hela landet. Konsekvenserna blir bland annat ökat kollektivt resande och att fler väljer kollektivtrafik framför bil, vilket behövs i klimatomställningen. Sverigekortet är en del i skiftet från ett bilsamhälle till ett kollektivtrafiksamhälle.

Utvärderingar av Tysklandsbiljetten och liknande system visar att kollektivtrafikresandet ökar och bilister lockas över till kollektivtrafiken. Samtidigt är Sverigekortet en satsning på det transportslag som låginkomsttagare och kvinnor använder i större uträckning, vilket gör att dessa grupper särskilt vinner på Sverigekortet. Ett tätare samarbete mellan regionala operatörer och trafikhuvudmän kan också ge vinster genom bättre samordnade tidtabeller, vilket särskilt är en vinst för resenärer på landsbygden.

¹ Summan 10 miljarder kronor är utifrån de summor som Miljöpartiet och Vänsterpartiet anger att statens kostnader blir i sina skuggmotioner för 2024.

² Beräkningen bygger på uppgifter från Registratören på Finansdepartementet, mail 15 okt 2023. Den 1 januari 2023 sänkte regeringen energiskatten på bensin och diesel med 80 öre per liter, till en kostnad av cirka 6,73 miljarder kronor under 2023, se Prop. [2022/23:17](#). Regeringen har föreslagit ytterligare sänkningar av energiskatten på bensin och diesel i budget för 2024, till en kostnad för staten på cirka 5,76 miljarder kronor för 2024 och 7,77 miljarder för 2025, se Prop. [2023/24:24](#). Därutöver har sänkningar av skatten på jordbruksdieseln gjorts/aviserats på drygt 1 miljarder under 2023 och 2024.



**"SVERIGEKORTET ÄR EN SATS-
NING PÅ DET TRANSPORTSLAG
SOM LÅGINKOMSTTAGARE OCH
KVINNOR ANVÄNDER I STÖRRE
UTSTRÄCKNING, VILKET GÖR
ATT DESSA GRUPPER SÄRSKILT
VINNER PÅ SVERIGEKORTET."**

— SIDA 5



Ett smidigt, billigt och enhetligt kollektivtrafikkort kommer att leda till ökat resande i kollektivtrafiken. Redan idag har delar av kollektivtrafiken svårt att rymma fler resenärer och med ett stort tillskott av resenärer kommer utmaningen att bli ännu större. Därför behövs också investeringar i kollektivtrafiken som ökar kapaciteten och flexibiliteten i hela landet.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet har i riksdagen tagit ställning för ett Sverigekort. Till valet 2026 har ett rödgrönt regeringsalternativ möjligheten att driva ett tydligt och konkret förslag som gör det enklare och billigare att åka kollektivt i hela landet. När ska Socialdemokraterna ta steget?

INLEDNING

Klimatkrisen är här med torka, jordskred och skyfall. Extremväder har blivit vardagsmat samtidigt som halten av koldioxid i atmosfären slår nya rekordnivåer.³ Det kan ibland tyckas oändligt svårt, till och med omöjligt, att hitta lösningar på klimatkrisen. Men ibland finns de mitt framför ögonen. Utan att vi ska behöva vänta på ny teknik eller innovationskraft.

Kollektivtrafiken är en sådan lösning. Det är mer klimatsmart att åka tillsammans i en buss eller ett tåg jämfört med att åka en eller ett par personer i en bil. Kollektivtrafiken är också helt avgörande för att skapa rörelsefrihet för alla dem som inte har tillgång till bil. Att fler ställer bilen och åker kollektivt är också bättre för folkhälsan, eftersom kollektivtrafikresenären rör på sig mer än den som åker bil. En annan positiv aspekt av kollektivtrafiken är den sociala, den är en plats i det offentliga för mänskliga möten.

För att fler ska välja kollektivtrafiken framför bilen krävs förändringar på många plan: investeringar som ökar kapaciteten och reformer av lagar och regler så att kollektivtrafik premieras. Även relationen i pris mellan bil och kollektivtrafik behöver förändras – och det är den aspekten den här rapporten fokuserar på.

Samtidigt som klimatkrisen knackar på dörren har vi en regering som sänker skatten på fossila drivmedel. Kvar står kollektivtrafikresenärerna på perrongen med stigande priser. Under 2000-talet har priserna i lokaltrafiken i landet stigit med i genomsnitt 150 procent.⁴ Och prisökningarna fortsätter, i Stockholmsregionen höjdes exempelvis biljettpriserna i januari 2024, och som ledarsidan i Dagens Nyheter konstaterar – en höjning av priset på kollektivtrafik med tio procent leder till en minskning av resandet med fyra procent.⁵

³ [WMO. Greenhouse Gas concentrations hit re high. Again., 2023-11-15](#) [hämtad 2023-11-15]

⁴ SCB:s offentliga statistik, samt mail John Eliasson, SCB, 2023-11-15

⁵ [Dagens Nyheter. Ansvarslöst att göra det dubbelt så dyrt att åka tunnelbana, 2023-10-11](#) [hämtad 2023-10-26]

Vi behöver bara åka över Östersjön för att se en helt annan politik.

Tyskland sjösatte under pandemin den så kallade 9-eurobiljetten som gjorde det möjligt att röra sig över hela landet med lokal kollektivtrafik och regional-tåg för en hundring. Resandet med kollektivtrafik sköt i höjden och bilresandet minskade. I juni 2022 var resande med tåg i Tyskland i genomsnitt 42 procent högre jämfört med juni 2019.⁶ Bilresandet minskade med några procent, vilket kan låta marginellt men i absoluta tal var det en betydande förändring.⁷

Sedan dess har Tyskland permanentat Deutschlandticketet – även kallad D-ticketet eller Tysklandsbiljetten – som gäller all lokal och regional kollektivtrafik, nu till priset av 49 euro per månad. Även Portugal har infört en liknande biljett och Frankrike har beslutat om att göra detsamma. Österrike har sedan ett par år tillbaka infört ett liknande system.

Utvärderingar av Tysklandsbiljetten och andra liknande initiativ visar att dessa lockar över bilister till kollektivtrafiken. Även om det ofta handlar om mindre andelar av bilresandet har det stor betydelse för klimatet. Om enbart 5 procent av bilresorna i EU istället gjordes med kollektivtrafik skulle oljekonsumtionen minska med ungefär 7,9 miljoner ton, vilket motsvarar 25 miljoner ton kol-dioxid.⁸

När regeringen offerar utsläppsmålet för transporter och ersätter det med ensidigt mål om elektrifiering är det dags att lyfta politiska förslag som faktiskt minskar utsläppen – som ökar andelen kollektivtrafik och minskar biltrafiken. Samtidigt som det kan bidra till att göra kollektivtrafiken till norm. Här har Sverigekortet en självklar plats. Samtidigt är Sverigekortet en fördelningsmässigt positiv åtgärd som är fördelaktig för exempelvis unga kvinnor och låginkomsttagare, i kontrast till regeringens skattesänkningar på diesel och bensin som har gynnat de rikaste allra mest.⁹

⁶ [Statistisches Bundesamt \(Destatis\)](#) [hämtad 2023-11-27]

⁷ [Teralytics](#) [hämtad 2023-11-27]

⁸ [Greenpeace Central & Eastern Europe, Climate and public transport tickets in Europe, s 5](#) [hämtad 23-11-21]

⁹ [Transport & Environment, A dereliction of fuel duty: Europe's €9 billion gift to Putin and the rich](#) [hämtad 23-11-13]

KOLLEKTIVTRAFIKEN BEHÖVER VARA NORM

Idag är bilen norm som transportmedel i vårt samhälle. Decennier av planering och styrmedel har lett oss till ett samhälle där bilen ofta är det enklaste och smidigaste transportmedlet. Men detta har många negativa konsekvenser. I New Weathers rapport *Älskade Bilism* görs en beskrivning av bilismens baksidor, se; nedan. På alla de problem som bilismen orsakar – klimat, buller, luftkvalitet, resursanvändning, folkhälsa m.m – är kollektivtrafiken en viktig del av svaret.

FAKTA OM BILISMENS BAKSIDOR

KLIMAT

Vi befinner oss i en klimatkris som inte går att överblicka konsekvenserna av. I Sverige står transporter för en tredjedel av klimatpåverkan, varav vägtrafiken för 90 procent. Det räcker inte med tekniska åtgärder i form av elektrifiering och energieffektivisering även om det också är viktigt. För att nå klimatmålen på ett sätt som inte äventyrar andra miljömål krävs en minskning av bilismen.¹⁰ Oavsett drivmedel är bilen ett resurskrävande transportmedel jämfört med att åka kollektivt, cykla eller gå.

LIVSMILJÖ

En stad som prioriterar de som går, cyklar och åker kollektivt framför biltrafiken blir en mänskligare och mer levande stad. Det kan till exempel handla om att skapa större sammanhängande bilfria ytor, att göra om p-platser till trottoar/cykelbana/grönyta eller sänka hastigheter för biltrafiken.

BARNPERSPEKTIVET

Bilsamhällets framväxt har ökat de vuxnas rörelsefrihet – men barnens möjlighet att röra sig på egen hand har begränsats. I Sverige har cyklingen bland barn minskat med mer än 40 procent under perioden 1995-2014. Det finns också studier som visar att andelen barn som blir skjutsade till skolan har ökat de senaste decennierna. Det kan leda till en ond spiral där ännu fler föräldrar skjutsar sina barn eftersom fler bilar kring skolan ökar osäkerheten i trafiken. För att bryta denna trend krävs ett annat sätt att planera våra samhällen, där barnens perspektiv och behov av rörelse på egen hand går före biltrafikens behov. Barn är också särskilt känsliga för luftföroreningar, exponering tidigt i livet riskerar att ge livslånga konsekvenser.

¹⁰ [Naturvårdsverket](#). Naturvårdsverket konstaterar att omställningen till en minskad miljöpåverkan från transportsektorn delvis kräver ett mer transporteffektivt samhälle, vilket innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) minskar med energiintensiva motoriserade transporter med personbil, lastbil och flyg. [hämtad 23-11-27]

RESURS- & ENERGI-ANVÄNDNING

Oavsett drivmedel kräver bilen som transportmedel stora resurser. Tillverkningen av en bil behöver drygt fem kilo råmaterial per kilo bil. Att producera en Tesla kräver således ungefär tio ton råmaterial.¹¹ Även mängden energi som krävs vid tillverkningen påverkas av massan, och står i direkt proportion till bilens vikt. Att tillverka en bil som väger två ton, till exempel en Tesla model 3 eller en Volvo V60, kräver lika mycket energi som att värma upp en normalstor villa i ett år.¹² Om energin kommer från kol, olja eller gas har det skett stora utsläpp redan vid tillverkningen. Därutöver har bilen låg beläggningsgrad, det åker i genomsnitt 1,45 personer i en personbil i Sverige.¹³ Att åka en eller ett par personer i ett fordon som väger cirka 1,5 ton är inte effektivt.

YTA

Ytan i en stad är begränsad. En bil kräver större utrymme jämfört med gång, cykel och kollektivtrafik. Exempelvis har ett körfält för spårvagn kapacitet för mer än tio gånger så många personer per timme jämfört med ett körfält för bil. Minskad bilism är därför en möjlighet att använda stadens utrymme till annat som grönyta, lekplatser, uteserveringar, kultur etc.

HÖGA SAMHÄLLS-KOSTNADER

Bilismens negativa konsekvenser leder till höga samhällskostnader. Exempelvis har bilen som transportmedel sex gånger större samhällskostnad jämfört med cykling.¹⁴ Då har samhällets kostnader för exempelvis buller, luftföroreningar, klimatpåverkan och hälsa räknats in. Att öka andelen kollektivtrafik, cykel och gång har således samhälls-ekonomiska vinster. Exempelvis har Östersund beräknat att en ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel – från dagens cirka 37 procent till 60 procent – skulle innebära en samhällsekonomisk vinst på 95-137 miljoner kronor årligen, och bidra till minskade utsläpp med 497 ton koldioxid-ekvivalenser.¹⁵

LUFTKVALITET

Vägtrafiken genererar hälsofarliga utsläpp. I Sverige dör cirka 3000 i förtid på grund av luftföroreningar från trafiken. Det är tio gånger fler än de som dör i bilolyckor. WHO har uppdaterat sina riktlinjer för luftkvalitet eftersom forskning de senaste decennierna visat att dålig luft påverkar nästan alla organ i kroppen allvarligt.

TRAFIKSÄKERHET

Oskyddade trafikanter är sårbara i trafiken och ett transportsystem som anpassas efter fotgängare och cyklister leder till färre skadade och döda. Det är belagt att ju fler cyklister som rör sig på gatorna, desto säkrare blir det att cykla. Både för att cyklisterna blir mer synliga i trafiken och för att anpassningar i trafiken görs för fler cyklister.

BULLER & BARRIÄR-EFFEKTER

Vägtrafiken leder till buller som är störande och som har negativa konsekvenser för hälsan. Årligen är det minst 300 personer som dör i förtid av trafikbuller i Sverige, vilket är ungefär lika många som de som dör i trafikolyckor. Vägar skapar också barriäreffekter som påverkar både människors och djurs möjligheter att röra sig.

FOLKHÄLSA

I vårt stillasittande samhälle finns det stora vinster både för den enskilda individen och för folkhälsan att börja cykla eller gå i stället för att ta bilen. Även den som åker kollektivt rör sig mer än den som åker bil.

¹¹ [ICCT, Effects of battery manufacturing on electric vehicle life-cycle greenhouse gas emissions](#) [hämtad 23-12-01]

¹² Fernando Enzo Kenta Sato & Toshihiko Nakata, [Energy Consumption Analysis for Vehicle Production through a Material Flow Approach](#) [hämtad 23-12-01]

¹³ Miljöbarometern, [Indikatorer för fossiloberoende transporter år 2023](#) [hämtad 2023-11-27]

¹⁴ Stefan Gössling & Andy S Choi, [Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles](#) [hämtad 23-11-14]

¹⁵ [Klimatstrategi för ett fossilbränslefrött och energieffektivt Östersund](#), avser perioden 2019-2023 s.11 [hämtad 23-11-28]

REGERINGEN FÖRSTÄRKER BILBEROENDET OCH MISSAR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Regeringens politik med slopade satsningar på nya stambanor och sänkta skatter på fossila drivmedel bidrar till att låsa oss fast i ett ännu större bilberoende. Sedan regeringen tillträdde har den tydligt deklarerat sin ambitionsnivå i klimatfrågan. Istället för att satsa på minskade utsläpp och att den som förorenar ska betala har regeringen gjort tvärtom – sänkt priset på fossila drivmedel.

Regeringens sänkning av skatten på bensin och diesel väntas kosta staten över 20 miljarder kronor år 2025.¹⁶ Det är ungefär dubbelt så mycket som ett Sverigekort på den nivå som Miljöpartiet och Vänsterpartiet föreslår skulle kosta staten årligen.

Dessa skattesänkningar går stick i stäv med det faktum att vi behöver minska användningen av fossila drivmedel. Dessutom är det inte säkert att bensin- eller dieselpriiset sänks i den omfattning regeringen förutspår. Ekonomen Lars Calmfors menar att sänkningar av bensin och dieselskatter bidrar till att hålla uppe efterfrågan på olja vilket gör det möjligt för oljeproducenter att ta ut högre priser än de annars skulle kunna. Calmfors pekar också på att detta ökar Rysslands oljeinkomster och bidrar till att finansiera Putins krig.¹⁷

Fördelningspolitiskt är skattesänkningar på bensin och diesel inte heller särskilt träffsäkra – en studie från Transport & Environment (T&E) visar att den rikaste tiondelen av svenskarna tjänar nio gånger mer på sänkta bensin- och dieselskatter i absoluta tal jämfört med den fattigaste tiondelen.¹⁸

Samtidigt som regeringen sänkt skatten på det fossila har den försvårat och hindrat satsningar på kollektivtrafik. Detta exempelvis genom att avbryta planeringen av nya stambanor och genom att sänka satsningarna på stadsmiljöavtalen, som är en statlig delfinansiering för regioner eller kommuner som vill satsa på hållbara transporter, exempelvis kollektivtrafik.

¹⁶ Beräkningen bygger på uppgifter från Registratören på Finansdepartementet, mail 15 okt 2023. Den 1 januari 2023 sänkte regeringen energiskatten på bensin och diesel med 80 öre per liter, till en kostnad av cirka 6,73 miljarder kronor under 2023, se Prop. [2022/23:17](#). Regeringen har föreslagit ytterligare sänkningar av energiskatten på bensin och diesel i budget för 2024, till en kostnad för staten på cirka 5,76 miljarder kronor för 2024 och 7,77 miljarder för 2025, se Prop. [2023/24:24](#). Därutöver har sänkningar av skatten på jordbruksdieseln gjorts/aviserats på drygt 1 miljard under 2023 och 2024.

¹⁷ Dagens Nyheter, [Lars Calmfors: När politiker nu vill sänka skatterna på bensin och diesel går pengarna rakt in i Putins krigskassa](#), 2022-03-17 [hämtad 23-11-27]

¹⁸ Transport&Environment, [A dereliction of fuel duty: Europe's €9 billion gift to Putin and the rich](#) [hämtad 23-11-13]

I den rödgröna regeringens sista statsbudget för 2022 avsattes 1,45 miljarder kronor för stadsmiljöavtalen, vilket kan jämföras med 0,54 miljarder som den nuvarande regeringen avsatt för 2024.¹⁹ Detta trots att de 24 största städerna i Sverige har någon form av mål för att begränsa biltrafiken.²⁰ Regeringens nedskärningar blir alltså ett hinder för dessa städer att uppnå sina mål.

Ett annat exempel är slopandet av ett nytt transportneutralt reseavdrag som skulle ha införts 1 januari 2023.²¹ Det nya systemet inkluderade kollektivtrafikanter och cyklister på ett bättre sätt, samt begränsade avdraget för storstadsbor jämfört med boende i glesbygd. Regeringen har istället höjt ersättningen för enbart bilister och tagit bort differentieringen mellan stad och land – vinnarna på detta är framförallt välbärgade storstadsbor och förlorarna är låginkomsttagare i glesbygd.²² Kvinnor, som generellt åker mer kollektivt än män, är också förlorare eftersom regeringen stoppar det färdmedelsneutrala systemet som skulle gett större och bättre möjligheter att göra avdrag för resor med kollektivtrafik.²³

I klimathandlingsplanen har regeringen beslutat att se över etappmålet för inrikes transporter, som innebär att transporternas utsläpp ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.²⁴ ²⁵ Regeringens utredare John Hassler har istället föreslagit ett nytt mål för transportsektorn som fokuserar helt på elektrifiering. Regeringen har nu slagit in på samma linje och gör bedömningen att "lösningen för att nå hela vägen till i princip noll utsläpp inom transportsektorn främst handlar om omställning av fordonsflottan".

Detta är problematiskt eftersom ett ensidigt fokus på elektrifiering av vägtrafiken missar den möjlighet till omställning som finns genom överflyttning av resenärer från väg till kollektivtrafik, gång och cykel. Vi går då också miste om alla de fördelar som ett kollektivtrafiksamhälle innebär i övrigt, både socialt och miljömässigt.

¹⁹ Regeringen, [Prop 2022/23:1](#) Utgiftsområde 22, s 42, Länk [hämtad 2023-11-27]

²⁰ New Weather Institute Sverige, [rapporten Älskade Bilism](#), s 4, Länk [hämtad 2023-12-15]

²¹ Regeringen, [Prop 2021/22:228](#) Skattelättnad för arbetsresor - ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk [hämtad 2023-11-27]

²² Skiftet och Cogito, [Rapport: De stora förlorarna](#), s 13 [hämtad 23-11-13]

²³ Skiftet och Cogito, [Rapport: De stora förlorarna](#), s 18 [hämtad 2023-11-13]

²⁴ Regeringens skrivelse: 2023/24:59, [Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#), s 48-50

²⁵ Naturvårdsverket, De svenska klimatmålen, Länk [hämtad 2023-10-26]

TYSKLANDSBILJETTEN OCH ANDRA FÖREGÅNGARE

De senaste åren har ett flertal länder i Europa tagit beslut som gör det enklare och billigare att åka kollektivt genom att införa prisvärda månadsbiljetter eller årskort som ger möjligheten till ett obegränsat resande inom ett kollektivtrafikområde eller en viss typ av kollektivtrafik. Tysklands D-ticket är det mest omskrivna, men det finns även andra som kan tjäna som inspiration för Sverige kortet.

TYSKLANDSBILJETTEN - D-TICKET

Under sommaren år 2022 införde Tyskland den s.k. "9 euro-biljetten" – ett kollektivtrafikkort som gällde vid alla resor med lokal och regional kollektivtrafik. Kortet infördes som en respons på energikrisen och stigande levnads-kostnader och blev en succé. Kollektivtrafikresandet ökade kraftigt med cirka 49 procent i juni 2022, jämfört med motsvarande månad 2019, och resorna med bil minskade. Ökningen i kollektivtrafikresandet skedde främst vid resor mellan 30-100 km, men även för resor mellan 100-300 km.²⁶ Hela 52 miljoner resenärer reste med 9-eurobiljetten under 2022 – att jämföra med Tysklands befolkning om är ungefär 83 miljoner.

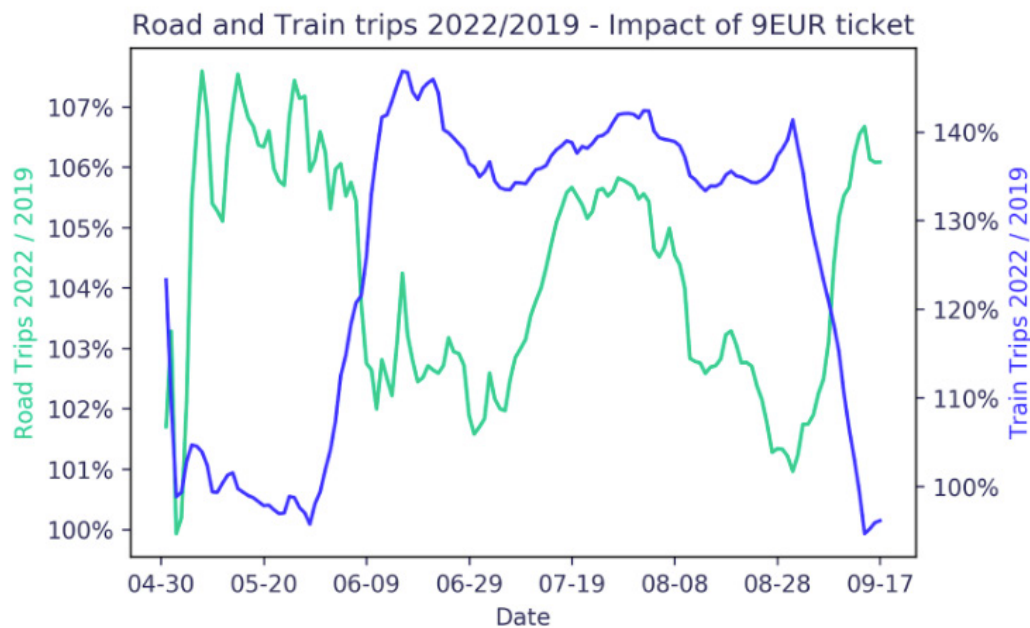
Diagrammet på nästa sida visar förändringar i väg- och tågtrafik efter införandet, jämfört med 2019. Där syns tydligt att under de sommar-månader som 9-eurobiljetten fanns tillgänglig så ökade det kollektiva resandet, medan vägtrafiken minskade. När biljetten avskaffades minskade resandet med tåg och vägtrafiken ökade.

²⁶ Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023 [hämtad 2023-12-15]

²⁷ Tyska Turistbyrån, [Tysklandsbiljetten är här - 49 euro för hela landet](#) [hämtad 2023-12-15]

¹⁸ Transport&Environment, [A dereliction of fuel duty: Europe's €9 billion gift to Putin and the rich](#) [hämtad 23-11-13]

Diagram 1: Förändringar i vägtrafik och med tåg under perioden med 9-eurobiljetten under 2022, jämfört med 2019.



Källa: [Teralytics](#)

Som en konsekvens av 9-eurobiljettens popularitet återinfördes och permanentades systemet från och med 1 maj 2023 i en ny skepnad – nu under namnet D-ticket och med priset 49 euro per månad. Kortet inkluderar resor med all lokal kollektivtrafik i landet och inkluderar även andraklassbiljetter på regionaltåg. Svaret från resenärerna blev tydligt även vid införandet av D-ticket – antalet passagerare ökade med upp till 25 procent i den regionala tågtrafiken.²⁸ Resandet med tåg på sträckor längre än 30 km har ökat med 170 000 resenärer per dag sedan införandet av D-ticket, jämfört med resandet före pandemin.²⁹ Idag ligger antalet dagliga tågpassagerare som reser längre än 30 kilometer på 1,94 miljoner resenärer jämfört med 1,77 miljoner år 2019. Samtidigt har antalet dagliga pendlingsresor med bil på 30 km eller mer minskat med 11,8 procent under juni 2023 jämfört med juni 2019.³⁰

²⁸ Euronews Green, [Deutschlandticket: Germany's 49 ticket pushed passenger numbers up to 25% on local train services](#) [hämtad 23-10-18]

²⁹ [o2Telefónica](#) [hämtad 2023-12-08]

¹⁸ [o2Telefónica Infografik 3 Auto](#) [hämtad 2023-12-08]

Antalet passagerare som använde D-ticket under juli och augusti 2023 var cirka 10 miljoner per månad.³¹ Ungefär 42 procent av användarna har även tidigare haft ett abonnemang på kollektivtrafiken, medan 47 procent är tidigare kollektivtrafikanter som nu tecknat ett abonnemang för första gången. Cirka 8 procent – det vill säga cirka 800 000 personer – är nya resenärer. Ungefär 5,9 procent av alla resor med D-ticket är sådana som annars skulle ha gjorts med bil eller motorcykel.³² D-ticket har alltså bidragit till att ersätta bilresor med kollektivt resande. Andelen som har en Tysklandsbiljett är högre i storstäder och ligger på cirka 20-30 procent medan motsvarande nivå i landsbygd och små städer är ungefär 6 procent.³³

För att finansiera D-ticket skjuter den federala regeringen – alltså staten – till 1,5 miljarder euro årligen under perioden 2023-2025. Eventuella ytterligare kostnader som transportföretag åtar sig under introduktionsåret 2023 ska delas lika mellan federal och delstatsnivå.³⁴

ÖSTERRIKE - KLIMATICKET

Staden Wien införde redan år 2012 en så kallad 365-euro-biljett för resor med lokal kollektivtrafik. Biljetten kostade 365 euro per år eller 1 euro per dag och resulterade i en ökning av resandet med kollektivtrafik med 3 procent och minskat resande med personbil med 6 procent inom ett år.³⁵ Kortet blev mycket populärt och ungefär en miljon personer har kortet – en stor andel för en stad med en befolkning på 1,9 miljoner. Flera andra städer i Österrike följde Wiens exempel och har infört liknande lokala kort.

År 2021 introducerades ett liknande kort på nationell nivå – den så kallade KlimaTicket³⁶ – som inkluderar nästan all kollektivtrafik i hela landet till en kostnad av 1095 euro per år, drygt 91 euro per månad eller cirka 3 euro per dag. Priset är rabatterat för ungdomar, familjer och äldre.

³¹ [VDV](#) [hämtad 2023-12-08]

³² VDV, Powerpoint, Die Deutschlandticket, 2023-10-09

³³ [VDV](#) [hämtad 2023-12-08]

³⁴ Bundesregierung, [Ein Ticket für ganz Deutschland](#) [hämtad 2023-12-15]

³⁵ Vienna Solutions, [365 Euro annual Public Transport Ticket](#) [hämtad 2023-12-15]

³⁶ [Klimaticket](#) [hämtad 2023-12-15]

Österrike har som mål att minska resandet med personbil med 16 procent till 2040, och Klimaticket är ett av flera redskap för att nå målet. Användarundersökningar visar att två tredjedelar av kortinnehavarna har börjat åka mer kollektivt som en konsekvens, och 85 procent uppger att de har ersatt bilresor med kollektiva resor.³⁷

PORTUGAL - NATIONAL RAIL PASS

I augusti 2023 införde Portugal en liknande månadsbiljett som i Tyskland och Österrike, dock är den mer begränsad i sin omfattning. Till en kostnad av 49 euro per månad kan innehavaren resa obegränsat med regionalståg som körs av det statsägda tågbolaget Comboios de Portugal (CP). Vissa delar av landet och en del lokal kollektivtrafik ingår inte i kortet.³⁸

FRANKRIKE

Den franske presidenten Emmanuel Macron deklarerade i september att Frankrike ska införa ett liknande biljettsystem som i Tyskland från och med sommaren 2024.³⁹ Tanken är att kortet ska inkludera obegränsat resande med regional kollektivtrafik och intercitytåg (TER), och om möjligt även inkludera lokaltrafik såsom tunnelbana, spårväg och buss inom städer.⁴⁰ Det nya kortet motiveras delvis mot bakgrunden av de restriktioner av inrikesflygande som Frankrike införde i maj 2023 och som förbjuder inrikes flygresor som kan göras med tåg på mindre än två och en halv timme.⁴¹

De regionala myndigheterna har sagt ja till att gå vidare med förslaget men alla detaljer är inte klara och det pågår diskussioner om hur det ska genomföras.

³⁷ OECD, [Austria's "Klimaticket" to promote low-carbon mobility](#) [hämtad 2023-12-15]

³⁸ Railtech.com, [Comboios de Portugal launc hes 49 euro national rail pass, 230808](#), Länk [hämtad 2023-12-15]

³⁹ Le Figaro, 20230904, [Trains: Macron souhaite lancer un abonnement illimité sur les transports locaux, comme en Allemagne](#) [hämtad 2023-12-15]

⁴⁰ Le Monde, 2023-09-07, [France to launch summer rail pass in 2024, says minister](#) [hämtad 23-10-24]

⁴¹ Euronews Green, [It's official: France bans short-haul domestic flights in favour of train travel](#), uppdaterad 2023-05-23 [hämtad 2023-11-27]

SVERIGEKORTET

För att klara klimatomställningen behövs offensiva satsningar på kollektivtrafik som gör det enklare, smidigare och billigare att åka kollektivt.

Skiftet står därför bakom kampanjen för att införa Sverigekortet, ett kollektivtrafikkort som inkluderar all lokal och regional kollektivtrafik i hela landet, utifrån Tysklands modell. Skiftet föreslår ett pris på 300 kronor per månad utifrån idén att det ska kosta 10 kronor per dag att åka kollektivt. Vi föreslår även billigare eller gratis kort för ungdomar, pensionärer, familjer och asylsökande.

Bland riksdagspartierna har hittills Miljöpartiet och Vänsterpartiet tagit ställning för liknande kort. Båda partierna inkluderar förslaget i sina budgetmotioner för 2024 och uppskattar kostnaderna för staten till ungefär 10 miljarder kronor årligen. Socialdemokraterna föreslår inget Sverigekort, men tar ställning för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Det är nu dags för ett tydligt ställningstagande från alla rödgröna partier – även Socialdemokraterna och Centerpartiet – att ställa sig bakom ett Sverigekort som gör det enkelt och billigt att åka kollektivt i hela landet.

MILJÖPARTIETS FÖRSLAG - SVERIGEKORTET

Miljöpartiet kallar sin variant för "Sverigekortet" och föreslår en kostnad på 499 kronor per månad för en vuxen resenär som vill ha ett abonnemang. Förslaget innebär att det ska vara en lägre kostnad på 250 kronor i månaden för den som är ungdom, student eller pensionär. Miljöpartiets Sverigekort inkluderar lokal och regional kollektivtrafik i hela landet och beräknas kosta 10,41 miljarder för staten, denna kostnad avsätter Miljöpartiet i sin budgetmotion för 2024.⁴²

⁴² MP:s budgetmotion 2024, [2023/24:2689](#), Det gröna framtidsbygget [hämtad 2023-12-15]

Miljöpartiet motiverar förslaget med att det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än med bil, och konstaterar att priserna i kollektivtrafiken ökat mer än bränslepriserna de senaste åren.⁴³

VÄNSTERPARTIETS FÖRSLAG - SVERIGEBILJETTEN

Vänsterpartiets förslag kallas "Sverigebiljetten", och innebär en kostnad för resenären på 450 kronor per månad. Partiet anger att det ska vara rabatterat pris för pensionärer, barn och unga, men denna specificeras inte.⁴⁴ Vänsterpartiet menar att dess förslag innebär en halverad taxa i kollektivtrafiken.

Vänsterpartiet beräknar kostnaden för staten till cirka 10 miljarder kronor per år och avsätter 5 miljarder kronor under 2024 då partiet tänker sig införande vid halvårsskiftet.

Vänsterpartiet motiverar förslaget med att trenden med stigande priser för kollektivtrafikresenärer behöver brytas och för att möjliggöra för fler att ställa bilen hemma. Partiet anger också kollektivtrafikens generella samhälls-ekonomiska nytta som ett argument för att införa Sverigebiljetten, som uppskattas till 14 miljarder kronor netto varje år.

SOCIALDEMOKRATERNA - NÄST PÅ TUR?

Socialdemokraterna har inte tagit ställning för ett statligt subventionerat Sverigekort, men vill på sikt införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige i syfte att förenkla för resenärer att välja kollektiva färdmedel.⁴⁵ Ett sådant system är en form av Sverigekort, men utan finansiering från staten blir priset mycket högre för resenären jämfört med exempelvis Tysklandsbiljetten.

⁴³ MP:s kommittémotion, [2023/24:2708](#), Utgiftsområde 22 [hämtad 2023-12-15]

⁴⁴ V:s budgetmotion 2024, Rätta välfärden - för ett tryggare Sverige, [2023/24:2385](#) [hämtad 2023-12-15]

⁴⁵ Socialdemokraternas motion för Utgiftsområde 22 Kommunikationer i BP24, [2023/24:2625](#) [hämtad 2023-12-15]

När Miljöpartiet och Vänsterpartiet i sina budgetmotioner satsade på Sverigekortet och Sverigebiljetten lanserade Socialdemokraterna istället ett så kallat "Sverige Bränsle". Förslaget innebär att partiet vill ge fyra kronor lägre dieselpris vid pump vilket har väckt häftig kritik internt för att öka utsläppen av växthusgaser. Socialdemokratiska Aftonbladets ledarsida skriver exempelvis att förslaget borde ge väljarna "kalla kårar".⁴⁶

Ett Socialdemokratiskt omfamnande av Sverigekortet, tillsammans med ett tydligt nej till sänkta diesel- och bensinskatter, skulle ha många fördelar. Partiet hittar ett populärt gemensamt rödgrönt vallöfte, stillar den interna kritiken och partiet får en politik som bidrar till sänkta utsläpp.

ETT FÖRSTA STEG FANNS I JANUARIAVTALET

I det så kallade Januariavtalet, som Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet stod bakom, fanns en överenskommelse om att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Som en konsekvens av detta genomfördes utredningen "Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik" SOU 2020:25. Dock kom Januariavtalspartierna inte i mål med förslaget och det genomfördes aldrig.

En av utredningens rekommendationer var att utveckla ett månadsabonnemang för all kollektivtrafik i hela landet likt Sverigekortet. Fördelningen av intäkter skulle beslutas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Dock gick utredningen inte in på några nivåer för hur mycket ett sådant kort skulle behöva kosta per resenär och förslaget innehåller heller inte något om att staten skulle skjuta till pengar för att sänka resenärens kostnad för kortet.

⁴⁶ Aftonbladet, 2023-10-23, [Förslaget från S borde ge väljarna kalla kårar](#) [hämtad 2023-10-29]

SVERIGEKORTET FINNS REDAN: FÖR 63 000 KR

Redan idag finns faktiskt möjligheten att köpa en sorts Sverigekort, men bara som ett tillägg för den som redan har årskort på SJ, till en kostnad av 20 000 kr per år.⁴⁷ Och då kostar det billigaste årskortet på SJ drygt 43 000 kr per år. Alltså en sammanlagd kostnad på drygt 63 000 kr per år. Det är ekonomiskt ett orimligt alternativ för de allra flesta kollektivtrafikresenärer. Men en viktig poäng är ändå att ett sådant kort i praktiken redan finns och rent administrativt skulle det gå att genomföra eftersom produkten existerar och administreras av Samtrafiken.

“RESENÄRERNA” VILL HA ETT SVERIGEKORT

Även konsumentorganisationen Resenärerna har tagit ställning för Sverigekortet med motivet att det behöver bli enklare och billigare att resa kollektivt. Organisationen konstaterar att den som reser kollektivt idag möts av olika biljettyper med skilda regelverk och villkor och att det skapar trösklar mot att åka kollektivt. Det finns till exempel fler än 80 olika typer av pensionärsbiljetter i landet, vilket visar vilken snårskog av villkor och biljetter som en kollektivtrafikresenär ställs inför. Resenärerna menar att en biljett som gäller för all kollektivtrafik i hela Sverige är ett ypperligt tillfälle att locka fler att börja resa kollektivt.⁴⁸

⁴⁷ SJ:s hemsida om årskort, "[Res så mycket du vill under ett år med SJ](#)" [hämtad 23-10-19]

⁴⁸ Resenärerna, pressmeddelande 2022-07-12, [Resenärer vill ha billig nationell månadsbiljett i kollektivtrafiken som i Tyskland](#) [hämtad 2023-10-25]

VINSTER

Vinsterna med ett Sverigekort är många och handlar om lägre priser och smidigare system för resenären såväl som miljö och klimat.

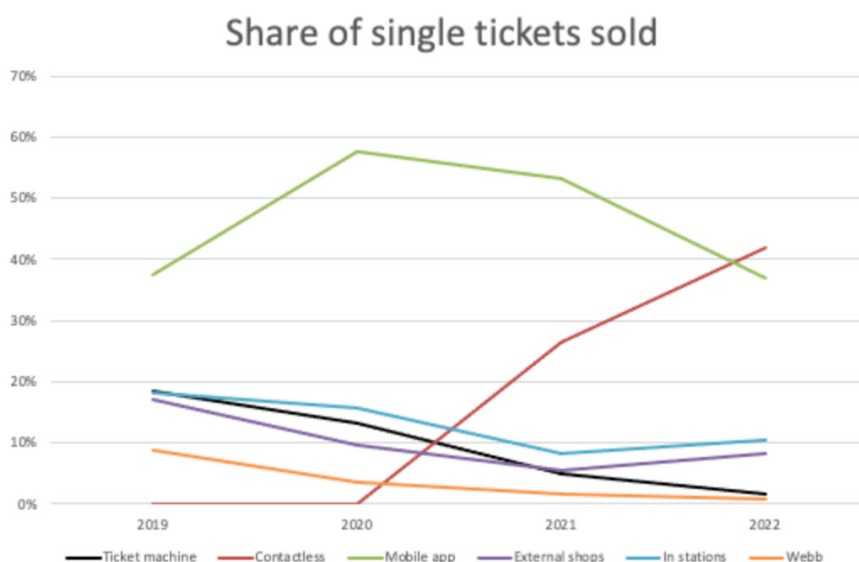
BILLIGARE OCH SMIDIGARE KOLLEKTIVTRAFIK

Alla de resenärer som idag använder kollektivtrafiken vinner på Sverigekortet, genom sänkta kostnader och smidigare kort som inkluderar all lokal och regional kollektivtrafik i landet. Kollektivtrafikresenärer i hela landet vinner på Sverigekortet (se även rubrik Stad och land på sidan 26). Det skulle också locka nya resenärer till kollektivtrafiken, som får möjligheten att resa billigare med kollektivtrafiken istället för att till exempel ta bilen. Sverigekortet är särskilt en vinst för lägre inkomstgrupper och kvinnor som i högre utsträckning reser kollektivt.

Ytterligare en vinst är att Sverigekortet sannolikt kommer att minska belastningen i fjärrtågtrafiken genom att skapa ett billigt alternativ att resa med regionaltåg över hela landet. På det sättet kan Sverigekortet också bidra till att frigöra kapacitet i tågnätet på annars överbelastade sträckor.

Ett enhetligt biljettsystem för hela Sveriges lokala och regionala kollektivtrafik skulle också göra själva biljettköpet mycket enklare. Resenären slipper olika tariffer och system över länsgränser. Att enkla lösningar har stor potential att locka resenärer visar till exempel övergången till ett så kallat "tap-and-go"-system som genomförts bland annat av SL i Stockholms kollektivtrafik. Tap-and-go innebär att den som köper enkelbiljett kan dra sitt betalkort vid spärren, och att hen således slipper ladda ned appar eller betala i separat kassa. Inköpet av enkelbiljetter med tap-and-go har ökat dramatiskt sedan införandet 2020, och utgör nu mer än 50 procent.⁴⁹ Se även diagram på nästa sida.

⁴⁹ Mail från Håkan Karlsson, Stockholms Lokaltrafik (SL), 23-10-27



Detta öppnar även för att förenkla biljettsystemet ytterligare. Resenären skulle vid ett visst antal resor vid en viss summa automatiskt kunna få sitt Sverigekort, det som inom branschen kallas för "capping". Genom en sådan metod skulle resenären automatiskt få ett kort den dag resenären kommer upp till summan för Sverigebiljetten.⁵⁰

Ett enhetligt biljettsystem kräver också att de regionala trafik huvudmännen samordnar sina system och tjänster, vilket i sin tur kan leda till fler vinster för resenären, såsom samarbeten om tidtabeller över länsgränser.

KLIMAT OCH MILJÖ

Att åka tillsammans i en buss eller ett tåg är i stort sett alltid mer energieffektivt jämfört med att åka bil, oavsett drivmedel. För att minska utsläppen från transportsektorn räcker det därför inte med tekniska förändringar av bilparken, vi behöver också ändra vårt sätt att resa, främst genom att resa mindre med bil och flyg. En välfungerande och prisvärd kollektivtrafik är helt avgörande för att det ska bli möjligt.

⁵⁰ Mail från Håkan Karlsson, Stockholms Lokaltrafik (SL), 23-10-31

Sverigekortet gör det både billigare och smidigare att åka kollektivt. Utvärderingarna som gjorts av införandet av D-ticket och dess föregångare 9-eurobiljetten visar på ett kraftigt ökat kollektivt resande och minskat resande med bil. Några exempel:

- Den så kallade 9-eurobiljetten i Tyskland sommaren 2022 ledde till en ökning av tågresor med i genomsnitt 42 procent i juni 2022 jämfört med juni 2019.⁵¹ Bilresandet minskade med några procent, i absoluta tal var det en betydande förändring.⁵² Utsläppen av koldioxid beräknas ha minskat med 1,8 miljoner ton tack vare 9-eurobiljetten.⁵³
- 5,9 procent av alla resor med D-ticket är sådana som annars skulle ha gjorts med bil eller motorcykel.⁵⁴ D-ticket har alltså bidragit till att ersätta bilresor med kollektivt resande. Dagliga pendlingsresor med bil på 30 km eller mer minskade med 11,8 procent under juni 2023 jämfört med juni 2019.⁵⁵
- För den österrikiska varianten KlimaTicketÖ uppger 85 procent av kortinnehavarna att de har ersatt bilresor med kollektiva resor.⁵⁶ Den lokala föregångaren till KlimaticketÖ i Wien resulterade i en ökning av resandet med kollektivtrafik med 3 procent och minskat resande med personbil med 6 procent inom ett år.⁵⁷
- Med minskad biltrafik blir luften också renare och mindre hälsofarlig. Fler fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter istället för bilister leder också till ökad folkhälsa genom ökad fysisk rörelse – detta gäller även kollektivtrafikresenärer eftersom de går eller cyklar mer än bilresenärer.⁵⁸

En beräkning av Tysklandsbiljettens potential för klimatnytta, som tagits fram på uppdrag av det tyska departementet för digitalisering och transporter (BMDV), uppskattar den samlade (kumulativa) minskningen av utsläpp till cirka 22,6 miljoner ton koldioxid år 2030.⁵⁹

⁵¹ [Statistisches Bundesamt \(Destatis\)](#) [hämtad 2023-11-27]

⁵² [Teralytics](#) [hämtad 2023-11-27]

⁵³ [Germany's ultra cheap train ticket saved 1.8 million tons of CO₂](#) [hämtad 2023-12-08]

⁵⁴ VDV, Powerpoint, Die Deutschlandticket, 2023-10-09

⁵⁵ O² Telefónica, [Infografik³ Auto](#) [hämtad 2023-12-08]

⁵⁶ OECD, [Austria's "Klimaticket" to promote low-carbon mobility](#) [hämtad 2023-12-15]

⁵⁷ Vienna Solutions, [365 Euro annual Public Transport Ticket](#), Länk [hämtad 2023-12-15]

⁵⁸ Trivector, Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt, [Rapport 2012:62](#), s 8-9 [hämtad 2023-11-15]

⁵⁹ Expertenrat für Klimatfragen, [Prüfbericht 2023 für die Sektoren Gebäude und Verkehr](#), s 54 [hämtad 2023-12-08]

I den skenande klimatkris som vi befinner oss i behövs åtgärder som snabbt kan minska utsläppen och som ger människor möjlighet att fortsätta resa på ett hållbart sätt. Mot den bakgrunden är det en stor fördel att Sverigekortet går att införa relativt snabbt, det som krävs är den politiska viljan.

TILLGÄNGLIGHET FÖR BILFRIA

Bilen är det mest utbredda transportmedlet i Sverige, men trots det finns det stora grupper i samhället som inte har tillgång till bil eller av andra orsaker är beroende av kollektivtrafiken i sin vardag. I grupper med låga inkomster är det en större andel som inte har bil. Dessa gruppers rörelsefrihet är beroende av en väl fungerande kollektivtrafik med rimliga priser.

Forskning visar att ett högt bilinnehav korrelerar med högre inkomst och utbildningsnivå, en ålder över 40 år och att äga sitt boende. Även en hög andel av befolkningen med svensk bakgrund och sammanboende hushåll ger ett högre bilinnehav.⁶⁰ Lågt bilinnehav korrelerar exempelvis med lägre inkomster, en hög andel yngre befolkning, högre andel kvinnor och ökande grad av urbanisering.⁶¹

Sverigekortet skulle vara en frihetsreform för de grupper i samhället som inte har tillgång till bil och som är beroende av kollektivtrafiken.

JÄMSTÄLLDHET

Kvinnor åker generellt mer kollektivt än män. En satsning på kollektivtrafiken är alltså en satsning på kvinnors transportmedel. I Kollektivtrafikbarometern för 2022 framgår att män säger sig föredra bilen och behöva den i högre utsträckning. De som åker allra mest kollektivt är kvinnor i storstäder i åldern 15-25 år, där cirka 95 procent använder kollektivtrafiken minst en gång per månad. Vanebilister i storstäder är framförallt män och det är ofta äldre kvinnor som anser att kopplingen mellan kollektivtrafik och miljö är viktig.⁶²

⁶⁰ Trafikanalys, Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys, [Rapport 2021:1](#), s 58 [hämtad 2023-10-26]

⁶¹ Trafikanalys, Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys, [Rapport 2021:1](#), s 6, [hämtad 2023-11-14]

⁶² Svensk Kollektivtrafik, [Kollektivtrafikbarometern 2022](#) [hämtad 2023-10-26]

Ett Sverigekort skulle alltså främst vara fördelaktigt för unga kvinnor i storstäder, en grupp som inte fått några större fördelar av de miljarder som regeringen satsat på lägre skatter på bensin och diesel.

STAD OCH LAND

Utvärderingar av D-ticket har visat att andelen som har en Tysklandsbiljett är högre i storstäder jämfört med landsbygd och mindre städer. Det är logiskt med tanke då kollektivtrafiken är mer utbyggd i städer. Men det finns även vinster för landsbygden med ett Sverigekort. Även här finns hushåll som är beroende av kollektivtrafik för sin vardag, och som skulle kunna ställa bilen oftare om kollektivtrafiken vore ett mer attraktivt alternativ.

I regioner med enhetstaxa subventioneras de resenärer med längre resor jämfört med resenärer i exempelvis regioncentrum. Detta kan vara värdefullt ur ett fördelningsperspektiv om syftet är att underlätta för kollektivtrafikresor i glesbygd. Studier av övergången till enhetstaxa i Stockholm visar att främst resenärer med medellånga resor gynnas av enhetstaxan och att en minskad differentiering av priserna ger en progressiv effekt.⁶³ Därför skulle införandet av Sverigekortet, som är en typ av nationell enhetstaxa, också innebära en fördelningspolitisk åtgärd för invånare utanför tätbefolkade områden.

En vinst för landsbygdsbor är att Sverigekortet skulle göra det smidigare att resa kollektivt över länsgränser och mellan regioner. Ofta är kollektivtrafiken planerad utifrån regionens centrum, och resenärer som befinner sig i gränslandet av regioner drabbas särskilt med olika tariffer och operatörer. Ett tätare samarbete mellan regionala operatörer och trafikhuvudmän skulle också kunna ge vinster genom bättre samordnade tidtabeller.

Kollektivtrafiken på landsbygden kan även göras mer attraktiv genom exempelvis fler flexibla lösningar såsom anropsstyrd kollektivtrafik, medan det i städer ofta handlar om att satsa på ökad kapacitet för att exempelvis lösa upp flaskhalsar.

⁶³ K², Ulrik Berggren, [Nya pris- och biljettstrategier - En kunskapsöversikt](#) [hämtad 23-12-05]

En prioriterad fråga för en eventuell utredning om Sverigekortet bör vara att göra den så attraktiv som möjligt för människor som bor på landsbygden och att satsningen kombineras med kraftigt förbättrad kollektivtrafik i hela landet (se mer under stycket Investeringar s.28).

KLIMATPOLITIKENS JOBBSKATTEAVDRAG

Generaldirektören Irene Wennemo skriver i boken Handbok för sociala ingenjörer om vikten av populära reformer, som när de väl införts är svåra att dra tillbaka på grund av sin popularitet. Alliansens jobbskatteavdrag och Socialdemokraternas maxtaxa på förskolan är bra exempel på populära reformer som sedan blivit kvar. Efter införandet fick dessa regeringar förnyat förtroende. Maxtaxan har också en intressant koppling till Sverigekortet då det handlar om en statlig reglering av prissättning på lokal nivå.

Sverigekortet kan vara en sådan åtgärd, som både minskar utsläppen och blir populär i vardagen. Det finns säkerligen mer effektiva reformer för att minska utsläppen per satsad krona men för att möjliggöra klimatomställningen behövs också åtgärder som lägger an en ny riktning och gläntar på dörren till ett annat samhälle. Det blir inte någon omställning alls om klimatpolitiken enbart känns som en pålaga och partier som för en framåtblickande klimatpolitik inte får förnyat förtroende efter att de suttit i regering. Dessutom gynnar reformen låginkomsttagare och kvinnor mest och stärker därmed även fördelningspolitiken och jämställdheten.

⁶⁰ Trafikanalys, Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys, [Rapport 2021:1](#), s 58 [hämtad 2023-10-26]

⁶¹ Trafikanalys, Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys, [Rapport 2021:1](#), s 6, [hämtad 2023-11-14]

⁶² Svensk Kollektivtrafik, [Kollektivtrafikbarometern 2022](#) [hämtad 2023-10-26]

UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER

INVESTERINGAR

Ett smidigt, billigt och enhetligt kollektivtrafikkort kommer att leda till ökat resande i kollektivtrafiken. Utvärderingar av D-ticket i Tyskland och Klimat-Ticket i Österrike visar att detta är en tydlig effekt. Redan idag har delar av kollektivtrafiken svårt att rymma fler resenärer och med ett stort tillskott av resenärer kommer utmaningen att bli ännu större. Därför behövs investeringar i kollektivtrafiken som ökar kapaciteten och flexibiliteten. Det handlar om investeringar både på kort och lång sikt för både stad och land.

I tätorter kan det handla om att göra om en populär busslinje till spårväg eller att ge bussar företräde framför bilar i gatuutrymmet för att öka framkomligheten. I glesbygd kan det handla om att satsa på nya flexibla lösningar, (såsom X-linjen i Säffle och Sunne, Buss on Demand i Kinna eller Byabussen i Kölsillre. Det är busstrafik som inte har någon tidtabell eller bestämd linjesträckning, och som bokas vid behov, så kallad anropsstyrd trafik. Om flera personer bokar en resa i samma riktning åker resenärerna tillsammans och rutten anpassas efter deras olika destinationer.⁶⁴ ⁶⁵ En statlig satsning på att införa flexibla linjer på bred front skulle möjliggöra kollektivtrafik på landsbygden på ett helt annat sätt än idag, och göra Sverigekortet till ett kort för hela landet.

KLIMATNYTTA

Ju fler bilister som lockas över till kollektivtrafiken, desto större klimatnytta. Som tidigare nämnts är 5,9 procent av alla resor med D-ticket sådana som annars skulle ha gjorts med bil eller motorcykel.⁶⁶ Potentialen för denna överflyttning blir ännu större om kortet kombineras med andra åtgärder som lockar fler till kollektivtrafiken.

⁶⁴ Värmlandstrafiken, [X-linjen](#) [hämtad 23-11-15]

⁶⁵ SVT Nyheter/Väst, [Buss on demand - så kan re senärerna i Kinna skraddarsy sitt resande](#) [hämtad 2023-12-05]

⁶⁶ VDV, Powerpoint, Die Deutschlandticket, 2023-10-09

Därför behöver regeringens fossila subventioner slopas och ett reformerat reseavdrag som gynnar kollektivtrafiken såväl som landsbygden genomförs. Utöver det krävs fysiska förändringar i gaturummet i tätorter och städer som premierar kollektivtrafik, cykel och gång framför biltrafik. För biltrafiken kan det till exempel handla om lägre hastigheter, färre körbanor och minskat utrymme för parkeringar.

Sverigekortet behöver vara del i en helhet som ställer om till ett kollektivtrafiksamhälle. Det krävs bättre, smidigare och billigare kollektivtrafik i kombination med åtgärder som bryter bilberoendet och minskar bil- och flygtrafiken. Sverigekortet kan inte ensamt bidra till att minska transportsektorns klimatpåverkan, men det är en viktig pusselbit.

FINANSIERING

Statlig finansiering behövs för att Sverigekortet ska bli verklighet. Ett Sverigekort med ett pris på 450-500 kronor i månaden beräknas kosta staten cirka 10 miljarder årligen, enligt Vänsterpartiets och Miljöpartiets beräkningar. Hittills har regeringen sänkt skatterna på bensin och diesel till en kostnad av 14 miljarder årligen. Att slopa dessa fossila subventioner och samtidigt införa ett Sverigekort skulle ge dubbel nytta och vara en tydlig politisk signal om att biltrafiken behöver minska och en större andel av transporterna göras med kollektivtrafik, cykel och gång.

Exakt hur finansieringen ska se ut slår vi inte fast i den här rapporten: slopandet av fossila subventioner kan vara en del, men också infrastrukturplaner som omfördelar pengar från stora motorvägsprojekt i storstäder till kollektivtrafik i hela landet. Även en statlig skatt som återinförd fastighets-skatt skulle kunna finansiera Sverigekortet.

Under pandemin förlorade kollektivtrafiken många resenärer och detta tapp har inte hämtats upp ännu. Färre resenärer leder också till lägre intäkter för kollektivtrafiken.

Lägre intäkter ger sämre möjligheter att investera och att upprätthålla hög turtäthet, vilket i sin tur undergräver kollektivtrafikens attraktionskraft, både på kort och på lång sikt.

Utvärderingarna av D-ticket visar att det är den åtgärd som lockar fler att åka kollektivt. På det sättet kan ett Sverigekort också vara ett sätt att locka tillbaka kollektivtrafikresenärer som försvann under pandemin och som också bryter spiralen med lägre intäkter. Visserligen kommer Sverigebiljetten att kräva statlig finansiering då den innebär ett reducerat pris – men fler resenärer leder också till ökade intäkter.

REKOMMENDATIONER

Regeringens sänkningar av skatten på bensin och diesel leder till ökade utsläpp och gynnar framförallt höginkomsttagare. Socialdemokraternas utspel om att sänka priserna på dieselpriset går i samma anda och är därför fel väg att gå. Det är nu dags för de rödgröna partierna att formulera ett alternativ som sätter klimat och omfördelning i fokus – Sverigekortet.

Sverigekortet ger resenärer möjligheten att resa med all lokal och regional kollektivtrafik i hela landet till ett fast och billigt pris. Det är en av pusselbitarna i att minska utsläppen från transporterna och skapa ett samhälle där kollektivtrafiken är norm.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet har redan tagit ställning för Sverigekortet. Socialdemokraterna och Centerpartiet har nu möjligheten att bli en del av en rörelse som sätter kollektivtrafikanter och klimatet i fokus.

En omställning till större andel kollektivt resande, cykel, gång och minskat resande med bil är en nyckelfaktor för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Att åka kollektivt med tåg eller buss är i stort sett alltid mer resurssnålt och klimatsmart jämfört med bilresande. Att skapa ett samhälle där kollektivtrafiken är norm – ett kollektivtrafiksamhälle – är en del av den nödvändiga klimatomställningen.

Det räcker att titta på Tyskland för att se att ett sådant förslag har potential att bli populär, det är en frihetsreform och klimatåtgärd som märks i många människors vardag. Utvärderingar av de tyska och österrikiska varianterna visar att denna typ av kollektivtrafikkort ökar resandet med kollektivtrafik och lockar över bilister att åka kollektivt.

Ett enda kort i hela landet för all lokal och regional kollektivtrafik gör det också enklare och smidigare att åka kollektivt – strul med olika appar och zonindelningar försvinner. Ett tätare samarbete mellan regionala operatörer och trafikhuvudmän skulle också kunna ge vinster genom bättre samordnade tidtabeller, vilket särskilt är en fördel för många resenärer på landsbygden. Ett ökat kollektivt resande kan bli en möjlighet att satsa på kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv i hela landet.

Statens kostnad för ett Sverigekort, som inkluderar lokal och regional kollektivtrafik i hela landet till ett pris av 450-500 kronor per månad, skulle vara cirka 10 miljarder kronor per år. Det är mindre än regeringens sammanlagda skattesänkningar på bensin och diesel. Det är dags att slopa dessa fossila subventioner och istället lägga pengarna på att sänka kostnaderna att åka kollektivt. För kollektivtrafikanterna i hela landet och för klimatet.