



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Infrastrukturminister Tomas Eneroth  
Socialminister Lena Hallengren

Stockholm den 26 oktober 2020

Coronapandemin har halverat kollektivtrafikresandet i Sverige. Kollektivtrafikresandet har minskat från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till som lägst 14,9 procent under april. Därefter har kollektivtrafikandelen ökat till 15,9 procent i augusti enligt den senaste statistiken från Kollektivtrafikbarometern<sup>1</sup>. Resandeminskningen är en direkt konsekvens av regeringens och de statliga myndigheternas uppmaningar att inte resa med kollektivtrafiken och att arbeta hemifrån.

Det minskade kollektivtrafikresandet har lett till kraftigt minskade biljettintäkter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen. För 2020 kommer förlusten att uppgå till 7,4 miljarder kronor enligt SKR:s och Svensk Kollektivtrafiks senaste prognos<sup>2</sup>, medan regeringens utlovade stödpaket till kollektivtrafiken för 2020 bara räckte för att täcka inkomstbortfallet fram till midsommar. För 2021 är den utlovade kompensationen ännu mindre, bara 2 miljarder för hela året. Den totala pandemikostnaden för kollektivtrafiken är dessutom större än intäktsbortfallet. Till detta måste man även lägga kostnaderna för tilläggs trafik och för anpassning av fordon, utrustning och arbetsätt, liksom kostnaden för det ökade tjuvåkandet som hänger ihop med att framdörrarna i bussarna stängts och den främre delen spärrats av för att minska smittriskerna för förarna. Ytterligare hundratals miljoner kronor är att vänta till notan bara i år.

De minskade intäkterna och ökade kostnaderna i kombination med den otillräckliga kompensationen riskerar att leda till en nedåtgående spiral av omfattande sparbering från regioner och kommuner och ytterligare minskat kollektivtrafikresande för många år framåt.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får sparbering har de tre möjligheter. Att höja biljettpriserna, dra in turer eller att lägga ned hela linjer. Samtliga alternativ leder till minskat kollektivtrafikresande, krympande arbetsmarknadsregioner och ökade klimatutsläpp. Under pandemin riskerar neddragningarna i trafiken dessutom att leda till ökad trängsel och ökad smittspridning. Samtidigt är kollektivtrafiken en nödvändig del av den gröna omställningen och ett viktigt verktyg för att vidga arbetsmarknadsregionerna, öka sysselsättningen och öka tillväxten<sup>3</sup>.

För att intäktsförlusterna och den nedåtgående spiralen inte ska leda till att det låga kollektivtrafikresandet permanentas under många år framåt måste regeringen och riksdagen kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fullt ut för intäktsbortfallet, lyfta av kollektivtrafiken statliga kostnader och vidta åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet. Det är enda sättet att undvika ökade klimatutsläpp, färre arbetstillfällen och sämre regional tillväxt.

Ministerrådet och Europaparlamentet har under oktober antagit nödgärder för att hjälpa järnvägssektorn i dess svåra situation till följd av coronapandemin. Genom EU-förordningen om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet kan

---

<sup>1</sup> [Svensk Kollektivtrafik \(2020\) Kollektivtrafikbarometern Frågor kopplade till coronapandemin april-augusti 2020, 2020-10-08](#)

<sup>2</sup> Oktober 2020

<sup>3</sup> [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#)



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

medlemsländerna reducera eller helt slopa banavgifterna under en begränsad tid. Det tillfälliga undantaget från reglerna att gälla retroaktivt från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 och kan förlängas vid behov.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna dominerar i dag marknaden för tågresor. Enligt statistik från Trafikanalys<sup>4</sup> görs 88 procent av tågresorna i Sverige i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik. Svensk Kollektivtrafik föreslår att

- Samtliga banavgifter (spåravgift, tåglägesavgift, passageavgift) ska reduceras under återstoden av 2020, exempelvis motsvarande vad flera europeiska länder redan infört
- Ta helt bort trängselavgiften (Passageavgift storstad) i banavgiften eftersom det inte påverkar trängseln på banorna utan bara är ett sätt för staten att ta in pengar på regionerna. Dessutom har antalet tågavgångar minskat under pandemin varför det inte längre kan anses råda trängsel.
- Kreditering av samtliga banavgifter från årsskiftet 2019/2020

Infrastrukturminister Tomas Eneroths har vid flera tillfällen sagt att det riktade stödet till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för 2021 inte kommer betalas ut till regionala kollektivtrafikmyndigheter som drar ned sin kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafik anser att detta är helt oacceptabelt.

En budget i balans är grundläggande för alla verksamheter, i synnerhet skattefinansierade. Verksamhetsförändringar och effektiviseringar som medför att resurser behöver flyttas pågår löpande i våra medlemmars verksamhet. Oavsett om en det pågår en pandemi eller inte. I december planerar exempelvis Skånetrafiken att börja köra ny trafik med spårvagn i Lund samt en helt ny tågdepå. Som en del av trafikavtalen kompenseras trafikföretagen för kostnadsökningar genom indexuppräknningar. Bara för Skånetrafiken uppgår indexuppräkningarna till åtskilliga hundratals miljoner kronor. Dessa omfattande kostnadsökningar behöver finansieras genom förändringar i utbudet.

Utbudet för 2019 är inte optimalt för 2021. Utöver alla de justeringar som behöver göras i kollektivtrafikutbudet varje år har mycket hänt under Coronapandemin. Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter har, där det varit möjligt, ökat utbudet på linjer med trängsel. En regional kollektivtrafikmyndighet har reducerat trafiken där få reser och det inte finns någon trängsel för att kunna förstärka trafiken och minska trängseln på linjer där många reser. Konsekvensen av infrastrukturministerns förslag kan bli att trafikförstärkningar kan behöva plockas bort från linjer och tider då de verkligen behövs för att minska trängseln och risken för smittspridning för att resurserna istället ska användas för att köra 2019 års trafik.

Många regionala kollektivtrafikmyndigheter kommer att behöva dra in turer, lägga ned hela linjer eller höja biljettpriserna nästa år eftersom det statliga stödet för 2021 bara kommer att täcka ungefär 25 procent av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäktsförluster. Om regeringen ska ställa krav på att inte trafikneddragningar får göras så måste staten samtidigt kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fullt ut för underskottet.

---

<sup>4</sup> <https://www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/>



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Alla regionala kollektivtrafikmyndigheter håller just nu på att ta fram budgetar för nästa år. Förutsättningarna måste vara klara för vad som gäller för budgetåret 2021.

Socialminister Lena Hallengren har i en intervju aviserat att regeringen kommer att tillsätta en utredning om en ny pandemilag som ger ökade befogenheter att begränsa hur allmänheten rör sig i samhället. Denna lagstiftning kommer att få stor påverkan på kollektivtrafiken eftersom den kommer att ge staten utökade befogenheter att bland annat begränsa antalet passagerare i kollektivtrafiken. Det är därför mycket viktigt att de regler som berör kollektivtrafiken och kollektivtrafikresande i den aviserade utredningen om ny pandemilag tas fram i nära samarbete med Svensk Kollektivtrafik som är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Vi vill därför nominera Johan Wadman, tillträdande vd för Svensk Kollektivtrafik till expert i den kommande utredningen.

Nu och vid återstarten av Sverige måste arbetslösheten minska och sysselsättningen öka. Kollektivtrafiken är ett kraftfullt sätt att skapa bättre tillgänglighet för breda lager av befolkningen, med många värdefulla effekter på arbetsmarknaden. Kollektivtrafiken vidgar människors arbetsmarknader och gör att företagen får lättare att rekrytera personal med rätt kompetens. Det uppstår en matchningseffekt som ökar produktiviteten i ekonomin, höjer lönerna i landet och ökar sysselsättningen. Härigenom ökar kollektivtrafiken skatteintäkterna med flera miljarder per år.<sup>5</sup>

Klimatmålen ligger fast och måste uppfyllas. Kollektivtrafiken minskar utsläppen av utsläppen på två sätt, dels genom att minska sina egna utsläpp, dels genom att ta marknadsandelar från biltrafiken.

Kollektivtrafiken har sedan 2010 minskat sina utsläpp med över 600 000 ton koldioxid per år<sup>6</sup> och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna leder i dag utvecklingen mot en fossilfri transportsektor. Det är ett resultat av framsynta och konsekventa beslut hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna runt om i landet. 92 procent av kollektivtrafiken med buss körs med förnybara drivmedel eller el. Spårvagnarna och tunnelbanorna går till 100 procent på el och tågen drivs helt på el förutom några få banor som Trafikverket inte elektrifierat.

Eftersom kollektivtrafiken har minskat sina klimatutsläpp så mycket uppnås i dag den största klimateffekten genom ökad kollektivtrafikandel. För att minska utsläppen har kollektivtrafikbranschen enats om ett gemensamt fördubblingsmål. Mellan 2006 och 2019 hade kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ökat från 18 till 31 procent. Med tio år kvar till 2030 hade kollektivtrafikbranschen uppnått två tredjedelar av fördubblingsmålet.

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att skapa bättre tillgänglighet för stora delar av befolkningen. En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Omkring 60 procent av befolkningen över 6 år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla. Kollektivtrafiken öppnar samhället för alla som inte har möjlighet att köra bil och gör det möjligt för dem att ta sig till arbete, skola, fritidsaktiviteter, service, nöjen och vänner. Men kollektivtrafiken skapar inte bara frihet för människor att ta sig dit de vill. Den spelar även en viktig roll för att bryta utanförskap, minska

<sup>5</sup> [WSP \(2019\) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#)

<sup>6</sup> [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

barriärer och förbättra integrationen mellan olika stadsdelar. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, fritidsaktiviteter och service. Segregationen och de sociala klyftorna skulle öka.

Vi vill inte tillbaka till den situation som rådde före coronapandemin. Vi vill gå längre och bidra till att skapa ett grönt, rättvist samhälle med minskad segregation och minskade sociala klyftor där vi använder resurserna och utrymmet mer effektivt och där kollektivtrafik, gång och cykel är de naturliga valen och norm i planeringen och de politiska besluten. Men för vi ska nå dit krävs det framsynta och kraftfulla politiska beslut. Regeringens och riksdagens agerande under krisen avgör om Sveriges återhämtning blir en gröna och socialt hållbar omstart efter pandemin.

Vi hemställer om möte inom kort och ser fram emot en fortsatt dialog om hur vi tillsammans kan undvika ökade klimatutsläpp, färre arbetstillfällen och sämre regional tillväxt och hur kollektivtrafiken att bidra till en hållbar och grön omstart.

Med vänlig hälsning

Helena Leufstadius  
Vd Svensk Kollektivtrafik