



Till Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Full kompensation till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Coronapandemin har halverat kollektivtrafikresandet i Sverige. Resandet har minskat från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 15,7 procent i maj enligt Kollektivtrafikbarometern. Det kraftigt minskade kollektivtrafikresandet har lett till att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länsstrafikbolagen går med en miljard kronor i förlust varje månad. För 2020 bedöms förlusten att uppgå till över 9 miljarder kronor, medan regeringens stödpaket till kollektivtrafiken bara räckte för att täcka inkomstbortfallet fram till mitten av juni. Fortsätter pandemin under 2021 kommer miljardförlusterna att fortsätta. Detta riskerar i sin tur att leda till en nedåtgående spiral av omfattande sparbetning från regioner och kommuner och ytterligare minskat kollektivtrafikresande.

Resandeminskningen är en direkt konsekvens av regeringens och de statliga myndigheternas uppmaningar att inte resa med kollektivtrafiken och att arbeta hemifrån. Till detta kommer att intäktssäkringen inom busstrafiken har försvårats avsevärt genom Arbetsmiljöverkets beslut om att stänga bussarnas framdörr där biljettmaskinerna i de flesta fall är placerad för att skydda bussföraren.

Redan innan krisen väntades fyra regioner och drygt 20 kommuner att höja skatterna under 2020. Enligt SKR:s prognoser från hösten 2019 gick kommunerna in i ett allt svårare ekonomiskt läge och arbetade med effektiviserings- och besparingsplaner för att få ihop budget och plan för perioden 2020–2022.¹ Sedan dess har regionernas och kommunernas kostnader i spåren av coronakrisen stigit brant. Att öka regionernas och kommunernas skattefinansiering av kollektivtrafiken är helt uteslutet, istället är risken stor att en del regioner och kommuner istället måste täcka ökade kostnader i sjukvården och äldreomsorgen och vikande skatteintäkter genom att spara ännu mer på kollektivtrafiken.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får sparbetning 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 neddragningar 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 tillväxten². Regering och riksdag måste därför kompensera kollektivtrafiken för de mycket stora intäktsförlusterna, minska kollektivtrafikens kostnader och förutsättningar för att kunna öka kollektivtrafikresandet igen när pandemin väl är över.

¹ SKL (2019) Ekonomirapporten, oktober 2019. Om kommunernas och regionernas ekonomi

² WSP (2019) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Kompensation till kollektivtrafiken

- Ytterligare ekonomiskt stödpaket till kollektivtrafiken för att fullt ut kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och länstrafikbolagens intäktsbortfall. Det är enda sättet att undvika indragna turer, nedlagda linjer och höjda biljettpriser. Kopiera Danmarks exempel där staten fullt ut kompenserar RKM för de ekonomiska konsekvenserna av pandemin.

Lyft av kollektivtrafiken statliga kostnader och minska kollektivtrafikens trafik kostnader

- Regeringen behöver intensivt sitt arbete för att Sverige ska behålla skattenedsättningen på höginblandade biodrivmedel
- Ta bort skatten på el som används i bussar så att de får samma skatteundantag på el som spårtrafiken
- Staten måste ta kostnaderna för ERTMS-ombordutrustning (och skjuta på övergången till ERTMS)
- Banavgifterna
 - Arbeta för att få bort trängselavgiften i banavgiften eftersom det inte påverkar trängseln på banorna utan bara är ett sätt för staten att ta in pengar på regionerna
 - Slopad, pausad eller reducerad banavgift – EU-kommissionen
- Rikta särskilda öronmärkta medel för framkomlighetsåtgärder, i form av kollektivtrafikkörfält och signalprioritering, för busstrafiken på statliga vägar
- Samordna planeringen av banunderhållen och av vägarbeten mellan Trafikverket, underhållsföretagen, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och trafikföretagen

Öka kollektivtrafikresandet

- Att regeringen går vidare och ersätter reseavdraget med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor
- Ta bort förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort som anställda får som löneförmån
- Ta bort subventionen av förmånsbil
- Öka efterlevnaden av förmånsbeskattningen av fri och subventionerad parkering vid arbetet
- Utveckla och förenkla regelverket för stadsmiljöavtalen så att det blir enklare att söka medel till angelägna kollektivtrafikprojekt
- Ge regional- och pendeltågstrafiken fler tåglägen – garantera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tåglägen i rusningstrafik
- Nollmoms med bibehållen avdragsrätt



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken är ett kraftfullt medel för en grön och socialt hållbar omstart av Sverige

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.³

Klimatmålen ligger fast och måste uppfyllas. Kollektivtrafiken minskar 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 år⁴ 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 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.

Vår strävan är inte att komma 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 grön och socialt hållbar omstart efter pandemin. Regeringen och riksdagen måste omgående ta beslut om full

³ [WSP \(2019\) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#))

⁴ [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kompensation till kollektivtrafiken för de mycket stora intäktsförlusterna, minska kollektivtrafikens kostnader och öka kollektivtrafikresandet.

Stockholm 2020-08-27

Helena Leufstadius
Vd Svensk Kollektivtrafik