



2016-05-27

Vårt dnr: Lu 74/2016

transportstrategi@energimyndigheten.se

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks bidrag till strategi för fossilfri transportsektor

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Inledning

Energimyndigheten har tillsammans med en rad andra myndigheter fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för omställningen till fossilfri transportsektor. Strategin kommer bl.a. utgå från utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:83) och Miljömålsberedningens betänkande kring ett klimatpolitiskt ramverk.

Den nationella strategin ska innehålla förslag på åtgärder för att nå ett mer transportsnålt samhälle och energieffektivt transportsystem, en övergång till förnybara energislag, effektiv laddinfrastruktur, energieffektiva fordon och elektrifiering.

Energimyndigheten har därför efterfrågat skriftliga bidrag inför framtagandet av strategin för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet.

1. Områden som bör prioriteras särskilt

Detta kapitel ska läsas som en sammanfattning av nedanstående kapitel i Svensk Kollektivtrafiks bidrag till strategi för fossilfri transportsektor.

Tre områden ska prioriteras särskilt; Öka kollektivtrafikandelen inom ramen för ett mer transportsnålt samhälle; Underlätta kollektivtrafikens övergång till icke fossila bränslen inom ramen för övergång till förnybara energislag; Öka andelen elektrifierade fordon inom kollektivtrafiken när det gäller effektiv laddinfrastruktur och elektrifiering. Vi anser också att det är mycket viktigt med samarbete och samverkan kring framtagandet av strategin. Svensk Kollektivtrafik deltar gärna i det fortsatta arbetet med den nationella strategin för fossilfri transportsektor



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

1.1 Ett mer transportsnålt samhälle

Öka kollektivtrafikandelen

Identifierade hinder och utmaningar

- Den snabba kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken
- Brist på kapacitet på spåren
- Bristande punktlighet i järnvägen

Pågående aktiviteter som behöver beaktas

- Trafikverkets regeringsuppdrag om kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål
- Incitamenten för att välja kollektivtrafik framför bil måste stärkas
- Utvärdering och uppföljning av kollektivtrafiklagen
- Backcastingstudie om fördubblad kollektivtrafikandel
- Infrastrukturplaneringen
- Uppföljning och fortsättning av Stadsmiljöavtalen

Förslag på specifika styrmedel, uppdrag, lagstiftning och myndighetsuppgifter

- Inför ett färdmedelsneutralt och avståndsberoende reseavdrag
- Avveckla systemet med förmånsbilar
- Följ Skatteverkets regler för förmånsbeskattning av parkeringsplats vid arbetsplats
- Höj skatter och avgifter på att äga och köra bil
- Utveckla och förstärk Stadsmiljöavtalen
- Ökat kollektivtrafikresande ska prioriteras i infrastrukturplaneringen
- Omfördela befintlig gatu- och vägkapacitet från bil till kollektivtrafik
- Enklare och effektivare byten
- Parkeringsreglering

Tydliga mål- och åtgärds paket

- Styrmedel som styr rätt

1.2 Övergång till förnybara energislag

Underlätta kollektivtrafikens övergång till icke fossila bränslen

Identifierade hinder och utmaningar

- Kortsiktig och oförutsägbar beskattning av icke fossila bränslen till bussar

Pågående aktiviteter som behöver beaktas

- Utvecklingen mot ökad andel bibränslen inom kollektivtrafiken
- Ständigt förändrad beskattningen av icke-fossila bränslen

Förslag på specifika styrmedel, uppdrag, lagstiftning och myndighetsuppgifter

- Långsiktig, stabil och hållbar beskattning av icke-fossila bränslen



1.3 Elektrifiering och effektiv laddinfrastruktur

Öka andelen elektrifierade fordon inom kollektivtrafiken

Identifierade hinder och utmaningar

- Kostnaderna för investeringar i och ägandet av laddinfrastruktur för bussar

Förslag på specifika styrmedel, uppdrag, lagstiftning och myndighetsuppgifte

- Kommersiella investeringar i laddinfrastruktur för bussar

2. Ett mer transportsnålt samhälle

Öka kollektivtrafikandelen

En ökad kollektivtrafikandel är helt avgörande för övergången till ett mer transportsnålt samhälle. Detta är inte minst tydligt i Trafikverkets rapport "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser" som skulle ingått i verkets inriktningsunderlag inför den kommande infrastrukturpropositionen.

Begreppet transportsnålt samhälle är dock något felvisande eftersom det totala transportarbetet är ungefär detsamma i Trafikverkets basprognos och klimatscenario. Transportsnålt innebär i detta sammanhang mer effektiv logistik och en annan fördelning mellan transportslag och färd sätt. Inom persontrafiken innebär det en ökning av transportarbetet för lokal kollektivtrafik, tåg, gång samt cykel och en minskning av resande med bil.¹ Det politiska stödet skulle öka om "transportsnålt samhälle" döptes om till "transporteffektivt samhälle" eller möjligen till "transportsmart samhälle".

2.1 Identifierade hinder och utmaningar

Den snabba kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken

Flera rapporter har pekat på att kollektivtrafikens kostnader ökar snabbt. Detta leder i sin tur till att kommunernas och landstingens kostnader ökar och att biljettpriserna riskerar att stiga. Flera rapporter har även visat att priserna på kollektivtrafikbiljetter ökar, bl.a. Svensk Kollektivtrafiks biljettprisundersökning 2015. När biljettpriserna höjs minskar resandet med kollektivtrafik.

Enligt SKL² beror kostnadsökningarna på ökat utbud av kollektivtrafik, ökat utbud av tågtrafik och ökade löne- och fordonskostnader. Det är naturligtvis ett problem att kollektivtrafikens kostnader stiger snabbt, men samtidigt behövs det ett bredare perspektiv än att bara titta på kostnaderna. Det ökade utbudet och de stigande fordonskostnaderna har samtidigt ökat nyttan för resenärerna, den samhällsekonomiska nyttan och att kollektivtrafiken i högre grad än tidigare bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.

Det ökade utbudet av kollektivtrafik ökar resenärsnyttan genom bl.a. kortare väntetider och kortare restid, vilket i sin tur ökar kollektivtrafikresandet. När

¹ Trafikverket (2016) Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på infrastrukturen

² SKL (2014) Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kollektivtrafikandelen stiger ökar den samhällsekonomiska nyttan p.g.a. kortare restider, lägre utsläpp, högre trafiksäkerhet osv.

Ökat utbud av tågtrafik får samma effekter som ökat utbud av kollektivtrafik generellt, men i ännu högre grad eftersom tågtrafik har lägre externa effekter än busstrafik och genom att tågtrafiken är snabbare och vidgar arbetsmarknadsregionerna mer än busstrafik. Att vidga arbetsmarknadsregionerna har också varit trafik huvudmännens, och senare de regionala kollektivtrafikmyndigheternas, syfte med att bygga ut de regionala tågsystemen.³

Sedan trafik huvudmännen tog över ansvaret för länsbanorna 1990 har resandet med den regionala tågtrafiken, som framförallt består av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik, ökat med över 200 procent, medan fjärrtrafiken bara har ökat med 34 procent. Tåget har blivit en avgörande faktor för att skapa större arbetsmarknadsregioner.⁴ En annan aspekt är att det ökade antalet avgångar med snabbare tåg och högre komfort, har gjort det mer prisvärt att resa med tåg och att resenärerna får mer för biljettpriserna jämfört med år 1990.⁵

Fordonskostnaderna har bl.a. stigit snabbt eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ställer allt högre krav på miljövänligare bussmotorer och på användning av icke-fossila bränslen. Detta minskar utsläppen av bl.a. växthusgaser och ökar den samhällsekonomiska nyttan. Dessutom ökar kostnaderna när fordonen anpassas till personer med funktionsnedsättningar, vilket ökar nyttan för resenärerna och kan sänka kommunernas kostnader för färdtjänst. Andelen färdtjänstresenärer som reser med kollektivtrafiken har t.ex. ökat från 18,7 % år 2010 till 26,2 % år 2014.⁶

Svensk Kollektivtrafik kommer under 2016 att ta fram en rapport om Mer kollektivtrafik för pengarna angående kostnadseffektiva åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken.

Brist på kapacitet på spåren

Det finns en betydande kapacitetsbrist på järnvägsnätet. En kapacitetsbrist som hämmar ökningen av tågresandet, leder till förseningar, trängsel och ökade kostnader. Problem som förvärras genom bristande underhåll.

Den viktigaste faktorn för att arbetsmarknadsregionerna ska växa, företagens kompetensförsörjning bli bättre, sysselsättningen öka och tillväxten stimuleras, är kort restid. Upp till en timmes restid åt varje håll är vad många klarar av att arbetspendla om livet i övrigt ska fungera.

Historiskt har bilen haft stor betydelse för att vidga arbetsmarknadsregionerna. Men bilens potential, med en räckvidd utan köer på cirka 10 mil, är till stor del redan utnyttjad. När tåget blev snabbare blev det möjligt att pendla längre sträckor med tåg än med bil. Tåget har härigenom övertagit rollen som förstörare av arbetsmarknadsregionerna.

³ Transportstyrelsens och KTH (2015) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2015

⁴ Nelldal och Wajsman (2015) Person- och godstransporter 2014-2030-2050 – Prognoser för framtida järnvägstrafik, bilaga 14 i Utredningen om järnvägens organisation (2015) En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, SOU 2015:110

⁵ Transportstyrelsens och KTH (2015) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2015

⁶ Svensk Kollektivtrafik, Barometern för anropsstyrd trafik



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Som redan nämnts har det regionala tågresandet fördubblats sedan trafikhuvudmännen tog över ansvaret för länsbanorna. Trafikhuvudmännens, och senare de regionala kollektivtrafikmyndigheternas, syfte med att bygga ut den regionala tågtrafiken har framförallt varit att vidga de regionala arbetsmarknaderna. Men i dag bromsas utvecklingen mot större arbetsmarknader av kapacitetsbristen på järnvägsnätet.

Färska prognoser från såväl Trafikverket som KTH visar att det regionala tågresandet kommer att fortsätta att växa om infrastrukturen byggs ut⁷. Regering och riksdag måste därför anslå riktade pengar till utbyggnad av kollektivtrafiken i de nya länen. Framförallt behövs det särskilda statliga investeringar i banor för regional trafik som ger kort restid, hög turtäthet och hög kapacitet. Därför behöver bl.a. ramen till länsplanerna öka. Dessutom behöver trafiken på många av de banor som Trafikverket kallar lågtrafikerade utvecklas istället för avvecklas.

Bristande punktlighet i järnvägen

Järnvägens punktlighetsproblem är ett allvarligt hinder mot ökat kollektivtrafikresande.

Grundläggande är att förtroendet för tågtrafiken sjunker. Bristande pålitlighet skapar en känsla av osäkerhet, vilket gör att resenärerna lägger till marginaler. En studie om kollektivtrafiken i Stockholm⁸ visade t.ex. att kollektivtrafikresenärerna i genomsnitt lade in en marginal på 8 minuter. Detta leder till en reellt längre restid, vilket påverkar kollektivtrafikresandet negativt. Restiden har stor påverkan på såväl resandet som fördelningen mellan olika färdmedel. Restiden och skillnaden i restid en av de tyngst vägande faktorerna vid valet mellan bil och kollektivtrafik.⁹

Enligt litteraturen på området upplevs förseningstid som mycket besvärande. Det finns studier som pekar på att förseningstid upplevs som upp till 9 gånger så besvärande som åktiden.¹⁰

Den främsta orsaken till bristerna i järnvägens punktlighet är det eftersatta underhållet och trängseln på spåren. Det är därför mycket viktigt att regering och riksdag i den kommande nationella planen ökar anslagen till underhållsåtgärder så att det eftersatta underhållet kan arbetas bort under den kommande planperioden.

2.1 Pågående aktiviteter som behöver beaktas

Trafikverkets regeringsuppdrag om kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål

Kollektivtrafiken är enligt regeringen ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktig hållbar tillväxt i hela landet. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Trafikverket har därför fått ett regeringsuppdrag om att bidra till att skapa förutsättningar för att kollektivtrafikbranschen ska nå sitt övergripande mål om att kollektivtrafikens

⁷ SOU (2015) En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110)

⁸ Transek (2006) Vaneresenärernas värdering av förseningar och trängsel i Stockholms lokaltrafik. Transek rapport 2006:12

⁹ Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning, Lunds Universitet, Trafik och väg. Bulletin 286

¹⁰ K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt, K2 Research 2015:2



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

marknadsandel ska fördubblas på sikt och att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020 jämfört med 2006. Trafikverket ska senast den 31 oktober 2016 redovisa hur dess verksamhet förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafikbranschen att nå sitt fördubblingsmål. I detta arbete är det mycket viktigt att Trafikverket utgår från den kunskap som finns i branschen samt den omfattande forskning som finns om hur kollektivtrafikresandet och kollektivtrafikandelen kan ökas.¹¹

Incitamenten för att välja kollektivtrafik framför bil måste stärkas

Regeringen gör en markering i den ekonomiska vårpropositionen för 2016 att de ekonomiska incitamenten måste stärkas för att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen då det är möjligt. Hur de ekonomiska incitamenten för att välja kollektivtrafiken ska stärkas framgår dock inte i propositionen. Även här är det nödvändigt att utredaren utgår från den omfattande forskning som finns om hur incitamenten för att välja kollektivtrafiken framför bil kan stärkas.

Utvärdering och uppföljning av kollektivtrafiklagen

Regeringen aviserar i den ekonomiska vårpropositionen för år 2016¹² att kollektivtrafiklagen ska ses över eftersom EU väntas fatta beslut om en ny kollektivtrafikförordning sommaren 2016. I översynen är det enligt regeringen viktigt att analysera vilka effekter kollektivtrafiklagen har haft för resenärer, samhällets kollektivtrafikplanering och för kostnaderna.

Kollektivtrafiklagen, som infördes 2012, innebar fyra stora förändringar jämfört den tidigare trafik huvudmannalagen

1. Modernisering av lagstiftningen och anpassning till EU:s regelverk, bl.a. i syfte att göra det lättare för kollektivtrafiken att bidra till de transportpolitiska målen och andra samhällsmål
2. Öppna marknaden för kommersiell busstrafik
3. Administrativa hinder för länsöverskridande trafik togs bort
4. Öka den politiska styrningen och samordningen

Riksdagens trafikutskott har nyligen gjort en uppföljning kollektivtrafiklagen¹³. Syftet med uppföljningen var att ge trafikutskottet ett kunskapsunderlag för beredningen av frågor som rör kollektivtrafik och särskilt lagen om kollektivtrafik. Utskottet skulle enligt arbetsplanen för uppföljningen följa upp lagens effekter ur ett resenärsperspektiv när det gäller bl.a. samordning, bytespunkter, biljett- och betalsystem, kostnadsutveckling för resenärerna och fördubblingsmålet.

Trafikutskottets har tyvärr i sin uppföljning, liksom Trafikanalys i en tidigare utvärdering av kollektivtrafiklagen¹⁴, uteslutande fokuserat på öppnandet av

¹¹ Det finns flera bra litteraturgenomgångar och kunskapsöversikter, bl.a. Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning och K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt, K2 2015:2

¹² Regeringens proposition 2015/16:100 2016 års ekonomiska vårproposition

¹³ Sveriges riksdag (2016) Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, rapport 2015/16: RFR14

¹⁴ Trafikanalys (2014) En förbättrad kollektivtrafik? – utvärdering av två reformer, Rapport 2014:13



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kollektivtrafikmarknaden. Hur den nya lagen påverkat kollektivtrafikens möjligheter att bidra till de transportpolitiska målen och andra samhällsmål saknas näst intill helt och lagens effekter på den politiska styrningen och samordningen behandlas bara översiktligt, liksom effekterna av de borttagna administrativa hindren för länsöverskridande trafik.

Backcastingstudie om fördubblad kollektivtrafikandel

Svensk Kollektivtrafik och Partnersamverkan för utvecklad kollektivtrafik har gett konsultföretaget WSP i uppdrag att göra en backcastingstudie om fördubblad kollektivtrafikandel till år 2030. Metoden innebär att man utgår från en given målbild, i detta fall målet om fördubblad marknadsandel till år 2030 jämfört med år 2006, och beskriver vilka åtgärder och styrmedel som krävdes för att uppnå målbilden. Studien kommer även att innehålla en bedömning av styrmedlens och åtgärdernas effekt på de transportpolitiska målen, klimatmål och arbetsmarknadsregionernas storlek. Rapporten kommer att presenteras under Almedalsveckan i början av juli.

Infrastrukturplaneringen

Den kommande nationella planen för transportsystemets utveckling kommer att ha stor betydelse för övergången till ett mer transportsnålt samhälle och en ökad kollektivtrafikandel.

I den ekonomiska vårpropositionen gör regeringen en markering om att den regionala tågtrafiken ska stärkas i den nationella planen. Med anledning av den kommande propositionen om ekonomiska ramar för den nationella planen för perioden 2018-2029 skriver regeringen att "Regional tågtrafik och företagets godstransporter behöver stärkas. Infrastrukturen ska stödja de regionala trafikhuvudmännens målsättning att fördubbla andelen resor som sker i kollektivtrafiken."¹⁵

I inriktningsunderlaget utgick Trafikverket från FFF-utredningens och Trafikverkets klimatscenario istället för att, som regeringen föreskriver i direktiven, göra modellbaserade prognoser utifrån antaganden om ytterligare styrmedel och åtgärder för att minska utsläppen av klimatgaser.

Klimatscenariot hade som målsättning att minska utsläppen av växthusgaser med 80 % till år 2030 jämfört med år 2010 och till noll år 2050. Enligt scenariot behöver den lokala kollektivtrafiken öka med ca 100 % och persontransporterna på järnväg med ca 40 % till år 2030, jämfört med basprognosen. För att klara så stora ökningarna av kollektivtrafik krävs ett kraftigt ökat utbud av kollektivtrafik och för järnvägens del stora kapacitetsökningar i förhållande till befintlig och planerad infrastruktur i den befintliga nationella planen. Trafikverket bedömer dock att det inte är möjligt att åstadkomma väsentliga kapacitetsökningar i järnvägssystemet till år 2030 inom de angivna ekonomiska ramarna. Svensk Kollektivtrafik anser därför att de ekonomiska ramarna för investeringar som ökar kapaciteten för regional kollektivtrafik måste höjas.

Trafikverkets slutsats är att ett ökat fokus på klimatpåverkan kan motivera höjd prioritet för åtgärder som förbättrar förutsättningarna för lokal och regional kollektivtrafik¹⁶ och att det kan vara motiverat med ökad statlig medfinansiering till

¹⁵ Regeringens proposition 2015/16: 2016 års ekonomiska vårproposition

¹⁶ S. 56, Trafikverket (2015) Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kollektivtrafik, t.ex. genom stadsmiljöavtalen. Vi anser att Trafikverket har alltför låg ambitionsnivå när det gäller kollektivtrafikåtgärder. Svensk Kollektivtrafik anser att fokuseringen på minskade utsläpp av växthusgaser måste öka, vilket i sin tur innebär att åtgärder som förbättrar förutsättningarna för lokal och regional kollektivtrafik måste få betydligt högre prioritet än i dag, bl.a. genom ökade investeringar i banor med regional tågtrafik, och att staten ska öka medfinansieringen till kollektivtrafik¹⁷, t.ex. till busskörfält, hållplatser, bytespunkter, BRT-anläggningar m.m.

Det är viktigt att kollektivtrafikens fordonssflotta ställs om till förnybara drivmedel. Det behövs därför en ökad statlig medfinansiering, utöver det stöd som redan finns.

Uppföljning och fortsättning av Stadsmiljöavtalen

Regeringen har avsatt 2 miljarder kr under 2015-2018 till stadsmiljöavtal. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Det är därför viktigt att följa upp effekterna av stadsmiljöavtalen när det gäller ökad kollektivtrafikandel och energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser. Det är också viktigt att stadsmiljöavtalen får en fortsättning efter år 2018

Boverket ska tillsammans med bl.a. Trafikverket därför ta fram ett reviderat ramverk och förordning till Stadsmiljöavtalen.¹⁸ Arbetet ska avslutas innan sommaren 2017 för att det ska vara möjligt att ansöka om medel för stadsmiljöavtal under 2018.

2.3 Förslag på specifika styrmedel, uppdrag, lagstiftning och myndighetsuppgifter

Inför ett färdmedelsneutralt och avståndsberoende reseavdrag

Att ersätta dagens reseavdrag med ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag är ett effektivt sätt öka kollektivtrafikandelen och minska koldioxidutsläppen.

WSP visar i en forskningsrapport¹⁹ att om reseavdraget görs avståndsberoende och därmed färdmedelsneutralt (istället för att som dagens mestadels stödda bilresor) skulle transportarbetet för arbetsresor med kollektivtrafik öka med 40 procent i Mälardalen och 75 procent Norrland, medan transportarbetet för arbetsresor med bil skulle minska med 10-11 procent. I Mälardalen skulle ett avståndsberoende reseavdrag leda till en minskning av koldioxidutsläppen med 7 procent. I Norrland skulle och minskningen av koldioxidutsläppen bli försumbar eftersom minskningen av bilresandet är liten. Ett avståndsberoende reseavdrag skulle även öka befolkningen och antalet sysselsatta i Mälardalen, medan befolkningsutvecklingen i Norrland skulle bli positiv i hälften av kommunerna och negativ i hälften av kommunerna. Ett avståndsberoende reseavdrag skulle även öka tillgängligheten

¹⁷ S. 57, Trafikverket (2015) Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

¹⁸ Miljömålsrådet (2016) Miljömålsrådets gemensamma åtgärdslista 2016

¹⁹ WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

och inkomsterna i Mälardalen och ha en positiv, men försumbar, effekt på tillgängligheten och de samlade inkomsterna i Norrland.

Även ett borttagande av reseavdraget skulle påverka färdmedelsfördelningen. Ett borttagande av reseavdraget skulle enligt WSP:s beräkningar minska transportarbetet med bil för arbetsresor med 23 procent i Norrland och 19 procent i Mälardalen (oräknat den minskning som kommer av ändrat lokalisering). I Norrland skulle transportarbetet för arbetsresor med kollektivtrafik öka med 5 procent, medan transportarbetet i Mälardalen skulle minska med 3 procent. Sammantaget medför detta att utsläppen av koldioxid skulle minska stort, med 16 procent i Mälardalen respektive Norrland. WSP:s rapport pekade dock på att ett borttagande av reseavdraget i hela Sverige till stor del skulle få negativa effekter på befolkningsutvecklingen, antalet sysselsatta, de sammanlagda inkomsterna och på tillgängligheten i Norrland och Mälardalen.

Alla reseavdragssystem består av ett antal komponenter, vilka komponenter som ingår varierar i olika länder och har varierat i Sverige över tid, men följande finns, eller är tänkbara: Nedre respektive övre gräns för avståndet, nedre respektive övre gräns för kostnaderna, avdragsgillt belopp per mil, schablonkostnad eller verklig kostnad, tidsvinstkrav jämfört med kollektivtrafik, geografisk differentiering och någon form av miljökomponent, t.ex. att reseavdrag för bil begränsas till personer som reser med miljöbil. Det behövs ytterligare analyser av hur de olika komponenterna kan användas för att kalibrera systemet i förhållande till målen om minskad energiförbrukning, minskade koldioxidutsläpp, ökad kollektivtrafikandel och andra politiskt beslutade mål.

En stor del av reseavdragen görs i dag i Mälardalen och i de andra två storstadsregionerna där det finns en väl utbyggd kollektivtrafik, samtidigt som det ofta hävdas att det är viktigt att behålla dagens reseavdragssystem för att personer som bor i glesbygd eller i områden som saknar, eller bara har mycket begränsad, kollektivtrafik inte ska drabbas av ökade kostnader. Det behövs därför ytterligare analyser av om och hur ett glesbygdsreseavdrag kan vara utformat.

Dessutom behövs det djupare analyser av ett avståndsberoende reseavdrags effekter på koldioxidutsläppen eftersom koldioxidutsläpp är överskattade i WSP:s analys²⁰. Orsaken är att de antagit att kollektivtrafikens energianvändning och koldioxidutsläpp kommer att öka i takt med att antalet passagerarkilometer ökar. I verkligheten kommer, åtminstone en del av de tillkommande resenärerna, att rymmas inom den befintliga trafiken.

Avveckla systemet med förmånsbilar

Regeringen bör avveckla systemet med förmånsbil, alternativt införa motsvarande förmånsregler för kollektivtrafikkort som subventioneras av arbetsgivaren. Ett första steg kan vara att ta bort möjligheten för arbetsgivare att betala drivmedlet för den anställde, den s.k. komplementregeln. Dessutom bör inte värdet av fri parkering och trängselskatt få ingå i förmånsvärdet, vilket det gör i dag.

²⁰ WSP (2012) Reseavdraget och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – Effektiva styrmedel som ger önskad effekt?



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Arbetsgivare har i dag möjlighet att erbjuda sina anställda en bil. Systemet gynnar stora och motorstarka bilar och stimulerar till ett ökat bilresande genom att marginalpriset för ytterligare resor ofta är noll eller bara kostnaden för drivmedel. Systemet kan även bidra till att skapa inlåsnings effekter genom att det inte ger några incitament att byta till kollektivtrafik och cykel.

Bilen ägs av företaget, men utnyttjas av den anställde för resor i tjänsten och privat. I dag finns ca 230 000 förmånsbilar i trafik. Av nybilsförsäljningen utgörs omkring 50 000 av förmånsbilar, eller ca 17 % av antalet nyregistrerade bilar (2012). De senaste åren har antalet förmånsbilar ökat mer än dubbelt så snabbt som fordonsflottan som helhet. Mellan 2005 och 2015 ökade antalet förmånsbilar med 30 %, jämfört med 13 % för fordonsflottan som helhet.

Eftersom bilförmånen beskattas som lön beror den slutgiltiga kostnaden för den anställde på vilken skattesats den han eller hon har. Arbetsgivaren kan också göra ett avdrag på nettolönen. I genomsnitt subventionerar arbetsgivaren förmånsbilar med 49 %. Subventionsgraden uppskattades år 2013 till 40-68 % jämfört med om bilen hade ägts privat och sedan dess har det blivit ännu billigare.²¹

Motsvarande skatteregler gäller inte när arbetsgivare istället subventionerar kollektivtrafikkort till sina anställda. Ett borttagande av förmånsbeskattningen av kollektivtrafikbiljetter skulle få mycket stora effekter på kollektivtrafikresandet och färdmedelsfördelningen. WSP konstaterade i en forskningsrapport²² att resandet med kollektivtrafik vid arbetsresor skulle öka med mellan 16 och 68 %, och med bil minska med mellan 0,3 % till 7 %, om förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort tas bort, beroende hur reglerna utformas.

Följ Skatteverkets regler för förmånsbeskattning av parkeringsplats vid arbetsplats

Utbudet och priset på parkering mycket starkt styrmedel för färdmedelsvalet (se vidare under rubriken Parkeringsreglering). Om en arbetsgivare tillhandahåller gratis parkering ska detta tas upp som en löneförmån om ska beskattas. Men det har visat sig väldigt svårt att kontrollera att så sker. Förmånsbeskattningen av arbetsplatsparkering har stor potential att minska arbetspendlingen med bil.²³ Biltrafiken till och från Stockholms innerstad skulle enligt en studie minska med 2-17 % över dygnet och med 5-40 % under rusningstid om Skatteverkets regler för förmånsbeskattning av gratis parkering vid arbetsplatser skulle tillämpas korrekt.²⁴ Skatteverkets regler för förmånsbeskattning av gratis parkering vid arbetsplats måste följas för att öka kollektivtrafikandelen.

²¹ Ynnor (2013) Beskattning av förmånsbilar. Underlag till utredningen om fossilfri fordonsflotta i Sverige, WSP (2015) Kostandseffektiv styrmedelsanvändning – en analys av olika vägar för att minska transporterens klimatpåverkan och "Stora subventioner för tjänstebilar skadar klimatet", artikel på DN-debatt den 14 maj 2016 av tre forskare på IVL Svenska Miljöinstitutet

²² WSP (2012) Reseavdrag och slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikbiljetter – effektiva styrmedel som ger önskad effekt?

²³ Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur?

²⁴ Stjärnekull och Widell (2008) Förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering - trafikeffekter



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Höj skatter och avgifter på att äga och köra bil

Kostnaden för att äga och köra bil påverkar människors val mellan bil och kollektivtrafik. Enligt K2²⁵ indikerar utländska studier att 10 % ökning av drivmedelskostnaderna leder till ca 7 % ökat kollektivtrafikresande, medan svenska studier snarare visar en ökning kring 1 %. Studier av trängselskatteförsök visar dock större effekter. Dessa visar att ca 10 % av arbetsresorna kan föras över till kollektivtrafiken.

Syftet med den senaste höjningen av skatterna på diesel och bensin var bl.a. att öka kollektivtrafikandelen. Men det de höjda skatterna på diesel och bensin har samtidigt två negativa effekter på kollektivtrafiken. För det första minskar skattehöjningarna på diesel och bensin möjligheten för Sverige, enligt EU:s regler, att ha låga skatter på icke-fossila bränslen.

För det andra ökar skatthöjningarna på diesel, som används i bussar, och bensin, som används i mindre kollektivtrafikfordon, kollektivtrafikens kostnader utan att stimulera kollektivtrafiken att öka investeringarna i fordon som drivs med icke fossila bränslen, vilket tillsammans med andra kostnadsökningar medför att biljettpriserna kan behöva höjas eller att trafik behöver dras in om inte kommuner och landsting ökar sin finansiering av kollektivtrafiken. När biljettpriserna höjs och/eller utbudet av kollektivtrafik minskas så sjunker kollektivtrafikresandet. Skattehöjningarna stimulerar inte heller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, RKM, att öka sina investeringar i fordon som använder HVO, RME, biogas, etanol eller el som drivmedel. Övergången till icke-fossila drivmedel drivs istället av en politisk vilja hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att gå över till en fossilfri fordonsflotta för kollektivtrafiken.

Utveckla och förstärk Stadsmiljöavtalen

De nuvarande stadsmiljöavtalen bör utvecklas och förstärkas genom betydligt större statliga anslag. Denna satsning bör vara i paritet med de norska bymiljöavtalen.

Trafikverket har i en rapport pekat på behovet av en tydlig målsättning för utveckling av stadsmiljön, t.ex. ett stadsmiljömål om ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel. Detta mål kan sedan vara utgångspunkten för stadsmiljöavtalen och planeringen av infrastrukturen.²⁶

I samma rapport framhåller Trafikverket att det kommer att finnas stora behov av att satsningar på att utveckla infrastrukturen för kollektivtrafik, gång och cykel i och kring städer. Ett sätt är en ökad satsning på stadsmiljöavtal för de 30 största städerna kompletterad med statlig medfinansiering i resten av landet. Det kommer även att behövas åtgärder på det statliga vägnätet för kollektivtrafik, gång och cykel. Eftersom utveckling av hållbara städer och finansiering av kollektivtrafik ingår i dag inte i Trafikverkets uppdrag bör Trafikverkets uppdrag ändras.

Ökat kollektivtrafikresande ska prioriteras i infrastrukturplaneringen

Det finns en stor potential att öka kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen genom infrastrukturåtgärder. Den pågående statliga

²⁵ K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt

²⁶ Trafikverket (2016) Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

infrastrukturplaneringen bör därför användas för att öka tåg- och kollektivtrafikresandet.

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs mycket kraftfulla satsningar på lokala och regionala kollektivtrafikåtgärder i infrastrukturplaneringen. Regeringens skrivning i den ekonomiska vårpropositionen om att "Regional tågtrafik och företagens godstransporter behöver stärkas. Infrastrukturen ska stödja de regionala trafikhuvudmännens målsättning att fördubbla andelen resor som sker i kollektivtrafiken" måste förverkligas.

Vi delar slutsatserna i Trafikverkets rapport "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser"²⁷, som skulle ingått i verkets inriktningsunderlag, om att bl.a. följande åtgärder krävs för att klimatmålen ska kunna nås:

- Kraftfull satsning på utformning av infrastruktur i städerna för gående, cyklister, kollektivtrafik och samordnade godstransporter
- Investeringar i infrastruktur inriktas på en framtid med minskande bil- och lastbilstrafik, kraftigt ökad kollektivtrafik samt transporter på järnväg och sjöfart
- Fördubbling sker av utbudet av kollektivtrafik med buss och spårväg, 54 % ökning av utbudet på järnväg och 37 % ökning av utbudet av tunnelbana jämfört med prognos. Jämfört med år 2010 innebär det en ökning av persontrafiken på järnväg med 128 % och för tunnelbana med 76 % till år 2030.

I Inriktningsunderlaget öppnar Trafikverkets för ökad statlig medfinansiering till lokal och regional kollektivtrafik när de skriver att ett ökat fokus på klimatpåverkan kan motivera höjd prioritet för åtgärder som förbättrar förutsättningarna för lokal och regional kollektivtrafik och att det kan vara motiverat med ökad statlig medfinansiering till kollektivtrafik, t.ex. genom stadsmiljöavtalen.²⁸ Detta är positivt. Utöver det som redan nämnts behöver staten öka medfinansieringen till busskörfält, hållplatser, bytespunkter, BRT-anläggningar m.m.

Svensk Kollektivtrafik anser även att det måste anslås riktade pengar till utbyggnad av kollektivtrafiken i de nya större regionerna som kommer att ersätta dagens län. Framförallt behövs det särskilda statliga investeringar i banor för regional trafik som ger kort restid, hög turtäthet och hög kapacitet. Därför behöver bl.a. ramen till länsplanerna öka. Dessutom behöver trafiken på många av de banor som Trafikverket kallar lågtrafikerade utvecklas istället för avvecklas.

För att arbeta bort det eftersatta järnvägsunderhållet under den kommande planperioden behöver anslagen till järnvägsunderhåll ökas.

Det är även viktigt att kollektivtrafikens fordonsflotta ställs om till förnybara drivmedel. Det behövs därför en ökad statlig medfinansiering, utöver det stöd som redan finns.

Svensk Kollektivtrafik anser också att Trafikverket måste ändra arbetssätt inom infrastrukturplaneringen, istället för att som i dag arbeta prognosstyrt måste regeringen ge Trafikverket i uppdrag att arbeta målstyrt.

²⁷ S. 68-69

²⁸ S. 56-57, Trafikverket (2015) Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029



Omfördela befintlig gatu- och vägkapacitet från bil till kollektivtrafik

När körfält för bilar görs om till kollektivtrafikkörfält och när gatuparkeringar tas bort får kollektivtrafiken bättre framkomlighet och kortare restid samtidigt som biltrafiken får längre restider. Holmberg²⁹ pekar på att restiden påverkar både kollektivtrafikresandet som fördelningen mellan färdmedel starkt.

Det framgår av den klimatrappport som skulle ingått i Trafikverkets inriktningsunderlag att det kommer att uppstå kraftigare behov av att öka kapaciteten för kollektivtrafiken genom att ta utrymme från biltrafiken och att ännu tydligare prioritera busstrafiken för att klimatmålet ska uppnås.³⁰

Enligt K2³¹ verkar styrmedlet ha en god potential för överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik. Studier av omfördelning av vägkapacitet från bil till kollektivtrafik i Warszawa och Paris, liksom studier som bygger på trafikprognosmodeller pekar på betydande överflyttningspotential. K2 pekar dock på att Trafikverket kategoriserar kollektivtrafikkörfält som ett administrativt styrmedel och inte som en infrastrukturåtgärd.

Ett annat sätt att omfördela gatukapacitet är att införa bilfria stadskärnor. Bilfria stadscentra har prövats i ett antal svenska kommuner, i allmänhet under särskilda kampanjveckor. En studie från Rom visade att restriktioner för privat biltrafik under dagtid, i kombination med en trängselavgift, resulterade i en minskning av biltrafiken med 20 % och en ökning av kollektivtrafikresandet med 6 % under tiden då restriktionen gällde.

Enklare och effektivare byten

Resenärerna upplever byten som något negativt. I relationer där man tvingas byta kan upp mot 20 procent av de potentiella resenärerna avstå från att välja förbindelsen. Kollektivtrafikandelen på sådana relationer blir därför lägre. Bytestid och väntetid upplevs även som mer negativt än åktid sittande i fordonet.³² De negativa inslagen av med att byta minskas om bytet går fort och är tryggt. Det är därför viktigt med väl utformade bytespunkter med tidtabellspassning, korta gångavstånd och bra skyltning för att öka kollektivtrafikresandet.

Även gångtiden till och från en bytespunkt, liksom väntetiden, upplevs som mer negativ än åktiden i fordonet. Därför är det även viktigt att skapa goda förutsättningar för att ta sig till hållplatser och stationer med anslutande färdmedel.

Parkeringsreglering

Utbudet av parkeringsplatser bör minskas och parkeringsavgifterna höjas för att öka kollektivtrafikandelen. Utbudet och priset på parkering är ett mycket starkt styrmedel för färdmedelsvalet.³³ Vilken effekt höjda parkeringsavgifter får på bilresandet beror på avgiftsnivåns storlek och i hur stort område som avgifterna införs. Enligt K2, som refererar till en mängd analyser på området, så leder en ökning av parkeringsavgiften med 10 % till en minskning av antalet bilresor med 3 % (genomsnittselasticitet på -0,3). Priskänsligheten tycks öka vid

²⁹ Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur?

³⁰ Trafikverket (2016) Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen

³¹ K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt

³² K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt

³³ Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur?



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

arbetsplatsparkering (elasticitet på -0,4 anges som riktmärke i flera studier) och minska vid besöksparkering³⁴.

K2 refererar även till en internationell jämförelse av 44 europeiska städer³⁵ som visar att tillgång till parkering vid arbetsplatsen är en av de viktigaste faktorerna som påverkar resandefördelningen mellan kollektivtrafik och bil.

Kollektivtrafikandelen av det motoriserade resandet till en stads centrum beräknades i studien till 40 % om antalet parkeringsplatser per arbetsplats understiger 10 %, men under 10 % om tillgången på arbetsplatsparkering överstiger 50 %.

Kommunerna kan påverka utbudet av parkeringsplatser genom utfärdande av parkeringsnormer, dvs. krav på hur mycket parkering som ska anläggas i samband med nybyggande av bostäder och arbetsplatser. Kommunerna kan också påverka antalet parkeringsplatser och nivån på parkeringsavgiften på parkeringar som ligger på kommunal mark och kommunala gator. Kommunerna har med andra ord ett kraftfullt redskap om de vill ändra färdmedelsfördelningen. Se även förmånsbeskattning av parkeringsplats vid arbetsplats ovan.

2.5 Tydliga mål- och åtgärds paket

Styrmedel som styr rätt

Staten bör ta ett helhetsgrepp om de ekonomiska styrmedel som motverkar utvecklingen mot minskade klimatutsläpp genom att de stimulerar till ökat bilresande och större bilar osv. I detta åtgärds paket bör åtminstone ett avståndsberoende reseavdrag, ett borttagande av systemet med förmånsbil och beskattningen av fri parkering vid arbetsplats ingå.

3. Övergång till förnybara energislag

Underlätta kollektivtrafikens övergång till icke fossila bränslen

Att underlätta kollektivtrafikens övergång till icke fossila bränslen bör prioriteras särskilt inom ramen för övergång till förnybara energislag.

3.1 Identifierade hinder och utmaningar

Kortsiktig och oförutsägbar beskattning av icke fossila bränslen till bussar

Beskattningen av icke-fossila bränslen är kortsiktig och oförutsägbar i dag.

Ständigt förändrade skatteregler för icke fossila drivmedel skapar stor osäkerhet om vilka villkor som kommer att gälla för beskattningen av biobränslen. Regeringen har sedan 1995 fattat beslut om att skattebefrielse på biodrivmedel. För att få genomföra skattebefrielsen måste Sverige få ett statsstödsgodkännande från EU. Ett villkor för att få detta statsstödsgodkännande är att biodrivmedel inte får överkompenseras jämfört med fossila motsvarigheter. EU:s regler tar inte hänsyn

³⁴ K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt

³⁵ Norheim (2006) Kollektivtransport i nordiske byer – marknadspotensial og utfordringer framöver. Urbanet analyse nr 2:2006



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

till skillnader i koldioxidutsläpp genom att energiskattedirektivet saknar uppdelning i energi- och koldioxidskatt. Besluten har avsett korta perioder på några få år.³⁶

EU-kommissionen godkände under 2015 de svenska ansökningarna om förlängt statsstöds godkännande av skattelättnaderna för flytande biodrivmedel, HVO, t.o.m. utgången av 2018 och för biogas t.o.m. utgången av 2020. Detta ger de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ytterligare ett par års frist, men det är ingen långsiktig lösning och ger inte nödvändiga stabila regler vid investeringsbeslut. Detta skapar fortsatt osäkerhet. En osäkerhet som ökar kollektivtrafikens kostnader och hämmar kollektivtrafikens övergång till en icke fossil fordonsflotta.

3.2 Pågående aktiviteter som behöver beaktas

Utvecklingen mot ökad andel biobränslen inom kollektivtrafiken

Andelen fossilfritt bränsle för bussarna i kollektivtrafiken har ökat kraftigt från 28 procent 2011 till 66 procent år 2015. Ökningen är störst för biodiesel (RME och HVO) och biogas, medan användandet av etanol stagnerar. Två tredjedelar av busstrafiken för Svensk Kollektivtrafiks medlemmar drivs alltså fossilfritt.³⁷ Till detta kommer den eldrivna tåg-, tunnelbane- och spårvägstrafiken som drivs med grön el. Andelen busstrafik som drivs med icke fossila bränslen ska jämföras med andelen biodrivmedel inom hela vägtransportsektorn, där den i slutet av år 2015 uppgick till 14,2 %.³⁸

Investeringarna i bussar som drivs med icke-fossila bränslen har samtidigt drivit upp kollektivtrafikens kostnader. Se vidare ovan under rubriken Den snabba kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens kostnader för biobränslen stiger även på grund av skattehöjningarna på diesel och bensin eftersom nivån på skattelättnaderna på biobränslen sätts i relation till diesel- och bensinskatten.

Ständigt förändrad beskattningen av icke-fossila bränslen

I den ekonomiska vårproposition skriver regeringen att "målsättningen är att så snabbt som möjligt under mandatperioden få regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel."³⁹ Uppfyllandet av denna målsättning behöver följas och beaktas.

3.3. Förslag på specifika styrmedel, uppdrag, lagstiftning och myndighetsuppgifter

Långsiktig, stabil och hållbar beskattning av icke-fossila bränslen

För att inte hämma kollektivtrafikens övergång till en icke fossil fordonsflotta och öka kollektivtrafikens kostnader bör långsiktiga, stabila och hållbara regler för beskattning av biobränslen komma på plats så snart som möjligt. I detta sammanhang är det viktigt att reglerna utformas i samarbete med kollektivtrafikbranschen.

³⁶ WSP (2015) Kostnadseffektiv styrmedelsanvändning – en analys av olika vägar för att minska transporternas klimatpåverkan

³⁷ Fordonskilometer med förnybara bränslen, enligt Svensk Kollektivtrafiks fordonsdatabas Frida

³⁸ Trafikverket (2016) Vägtrafikens utsläpp, PM 2016 02 23

³⁹ S.24, Regeringens proposition 2015/16: 2016 års ekonomiska vårproposition



4. Elektrifiering och effektiv laddinfrastruktur

Öka andelen elektrifierade fordon inom kollektivtrafiken

Att öka andelen elektrifierade fordon inom kollektivtrafiken bör prioriteras särskilt inom ramen för elektrifiering och effektiv laddinfrastruktur. Ökad elektrifieringen av kollektivtrafiken kan ökas på två sätt, dels genom att öka andelen spårburen kollektivtrafik och dels genom att investera i fler eldrivna bussar och taxibilar. Som redan nämnts ökar resandet med regional tågtrafik.

4.1 Identifierade hinder och utmaningar

Kostnaderna för investeringar i laddinfrastruktur för bussar

En ökad andel helt eldriven busstrafik kommer att medföra omfattande investeringar i laddinfrastruktur till höga kostnader.

4.3 Förslag på specifika styrmedel, uppdrag, lagstiftning och myndighetsuppgifter

Kommersiella investeringar i laddinfrastruktur för bussar

Investeringarna i laddinfrastruktur för bussar måste öka. Det är viktigt att investeringarna i laddinfrastruktur för bussar görs av kommersiella villkor så att inte kommuner eller regionala kollektivtrafikmyndigheter behöver genomföra omfattande investeringskostnader. Kommersiella aktörer kan skapa andra finansieringslösningar och skapa nya kombinationer av tjänster än offentliga aktörer. Alternativet är att staten ska bidra till en stor del av investeringskostnaderna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna äger laddstationerna.

Svensk Kollektivtrafik ser fram emot att delta i det fortsatta arbetet med strategin för en fossilfri transportsektor.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD

Kontaktuppgifter

Helena Leufstadius, VD, 072-718 08 65, helena.leufstadius@svenskkollektivtrafik.se

Lars Sandberg, Analytiker, 076-798 39 98, lars.sandberg@svenskkollektivtrafik.se