

# **Kollektivtrafik för grön nystart**

## **Överlämnad till Riksdagens trafikutskott 2020-09-10**

Säkra kollektivtrafikens samhällsbärande funktion under och efter pandemin! Svensk kollektivtrafik behöver stärkta möjligheter för att kunna säkerställa ett robust system med tillräcklig kapacitet för trygghet och minskad smittspridning av Covid-19, minskat intäktsstapp och ökat kollektivtrafikresande när krisen är över. Ett robust kollektivtrafiksystem som gör att vi tillsammans kan skynda på en grön nystart och omställning till ett hållbart transportsystem och ge människor jämlika förutsättningar till studier och arbete i Coronakrisens spår.

Nu presenterar en enad kollektivtrafiksektor utmaningar och hinder för en framtida attraktiv kollektivtrafik. Men också möjligheter och förslag till åtgärder där vi behöver stöd av nationella beslutsfattare och förslag på åtgärder vi själva vill genomföra.

Förslag och åtgärder som behöver vara på plats med start hösten 2020 om vi ska undvika att backa tio år i tiden. Risken är annars att vi får en nedåtgående spiral med sämre ekonomi, indragna turer och nedlagda linjer som leder till att färre väljer att resa med kollektivtrafiken. Konsekvensen blir ökade klimatutsläpp, minskade arbetsmarknadsregioner och minskad tillgänglighet i hela Sverige.

Svensk Kollektivtrafik

Tågforetagen

Sveriges Bussföretag

## **Res tillsammans utan trängsel i bussar, tåg, hållplatser och stationer**

För att undvika trängsel och smittspridning har kollektivtrafikens aktörer sedan Coronapandemins början uppmanat människor att undvika onödiga resor i kollektivtrafiken. I takt med att samhället söker sig tillbaka till ett nytt normalläge behöver sannolikt fler resa, med reservation för ändrade beteenden såsom ökat hemarbete etc. Samtidigt är det viktigt att beakta Folkhälsomyndighetens tre scenarion för smittspridning av Covid\_19: Molande, explosivt, avtagande. Vilken väg utvecklingen tar påverkar naturligtvis framtida rekommendationer och behov av åtgärder. Oaktat vilket scenario som blir verklighet behöver kollektivtrafiken fortsatt stöd för att återhämta sig från Corona pandemins konsekvenser.

Folkhälsomyndighetens rekommendation om att i första hand välja platsbokade resor fungerar på längre resor med buss och tåg och i den särskilda kollektivtrafiken. Men för resor i den allmänna kollektivtrafiken med obokade resor behöver vi genom olika åtgärder trygga fortsatt resande utan trängsel i bussar, på tåg, vid hållplatser och stationer! Åtgärderna kan delas in i fem avsnitt:

1. Minskad trängsel på tåg och bussar
2. Ett attraktivt utbud trots minskat resande och lägre biljettintäkter
3. Mer kollektivtrafik för pengarna – minska trafik kostnaderna
4. Attraktiv kollektivtrafik för fler resenärer
5. Kontinuitet krävs för att stärka kollektivtrafiken

Argumenten för att genomföra åtgärderna finns i det avslutande avsnittet.

### **1. Minskad trängsel på tåg och bussar**

Många människor, inte minst i samhällsviktiga arbeten, behöver kollektivtrafiken för att kunna ta sig till och från arbetet. Studerande, barn och ungdomar och människor utan egen bil är ofta beroende av kollektivtrafiken för att kunna ha en fungerande vardag. Samtidigt behöver vi alla kunna resa tillsammans utan trängsel i bussar, tåg, på hållplatser och stationer.

*För att minska trängsel behövs:*

#### **Nationella beslut under pandemin:**

- Regeringen behöver ge Arbetsmiljöverket uppdraget att tydliggöra enhetliga, nationella regler för att förhindra smittspridning för anställda i kollektivtrafiken ur ett arbetsmiljöperspektiv.
- En fortsatt dialog mellan regering, berörda myndigheter som Folkhälsomyndigheten och Trafikverket, företrädare för landets RKM och länstrafikbolag, trafikföretag och andra aktörer är avgörande för att följa utvecklingen och kunna agera på rätt sätt vid rätt tidpunkt. Det är kritiskt att Trafikverket får fortsatt mandat att leda sektorns samverkansmöten rörande krishantering under Coronapandemin.

#### **Nationella beslut efter pandemin:**

- Människors oro för att resa i kollektivtrafiken riskerar att dröja kvar. Här behöver vi kommunicera tillsammans. Vi anser att regeringen ska anslå medel för en informationskampanj i regi av Trafikverket i samverkan med sektorns företrädare med fokus på trygga resor i kollektivtrafiken.

## **Eget arbete av kollektivtrafikens aktörer:**

- Jämna ut peaktider i kollektivtrafiken så att inte trängsel ombord på bussar och tåg uppstår, primärt genom en dialog kring att lägga skolornas scheman så att skolstarter sprids ut under morgonen. Detta behöver initieras på ett strukturerat vis över hela landet.
- Ta fram sektorsövergripande strategier för att undvika trängsel vid ersättningstrafik, inställd trafik etc.
- Initiera ett samarbete för hela kollektivtrafiken med evenemangs- och besöksnäringen rörande hur kollektivtrafik kan utföras med hänsyn till rekommendationerna rörande Covid\_19 under hösten 2020.

## **2. Attraktivt utbud trots minskat resande och lägre biljettintäkter**

Coronapandemin har halverat kollektivtrafikresandet i Sverige. Kollektivtrafikresandet 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 länstrafikbolagen går med en miljard kronor i förlust. Varje månad. För 2020 kan förlusten uppgå till över 9 miljarder kronor. Detta riskerar i sin tur att leda till en nedåtgående spiral av omfattande sparbetning från regioner och kommuner och ytterligare minskat kollektivtrafikresande.

För trafikföretag som är helt beroende av biljettintäkterna, såsom kommersiell buss- och tågtrafik, har det minskade resandet inneburit att viss linjelagd kollektivtrafik helt fått ställas in i perioder.

Järnvägsstationer och bussterminaler förblev öppna men den dramatiska minskningen av antalet resenärer har en stor påverkan på fastighetsägare och näringsidkare vars intäkter är direkt beroende av att potentiella kunder besöker deras butik eller servering.

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.<sup>1</sup> 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 kommer att sänka skattefinansieringen för att täcka ökade kostnader i sjukvården och äldreomsorgen och vikande skatteintäkter genom att ge kollektivtrafiken spara ännu mer på kollektivtrafiken.

Även för den helt kommersiellt finansierade linjelagda kollektivtrafiken är det en utmaning att återgå till trafik i nivå med den som fanns före Coronapandemin och samtidigt upprätthålla möjlighet till social distansering. Den genomsnittliga vinstmarginalen i den svenska bussbranschen är exempelvis 4 procent och att endast köra halvtomma bussar på många turer riskerar att slå ut hela vinsten och därmed riskera företagets långsiktiga överlevnad med konsekvensen att exempelvis landets expressbussar kan försvinna.

---

<sup>1</sup> [SKL \(2019\) Ekonomirapporten, oktober 2019. Om kommunernas och regionernas ekonomi](#)

*För att de kraftigt minskade biljettintäkterna inte ska leda till indragen trafik behövs:*

#### **Nationella beslut under pandemin:**

- Ytterligare statligt ekonomiskt stöd likt regeringens särskilda stöd till kollektivtrafiken<sup>2</sup>. Då blir det, likt i Danmark<sup>3</sup>, möjligt för landets RKM och länstrafikbolag att upprätthålla kollektivtrafikutbudet och inte behöva öka biljettpriserna, och kompensera kontrakterade trafikföretag och minimera riskerna för varsel.
- Ett förlängt omställningsstöd likt det som norska regeringen gett landets expressbussföretag och resenärer för att de ska kunna upprätthålla systemet med gott om plats för alla resenärer som idag behöver expressbussen för långväga resor till studier m.m. över landet<sup>4</sup>.

#### **Nationella beslut efter pandemin:**

- Konsekvenserna av pandemin kommer ge avtryck under många år framöver. Det är viktigt att de stödåtgärder som ges under pandemin fortsätter en tid efter att pandemin är över. Annars kommer krisen att fördjupas och effekten av satsade medel undergrävs.

#### **Eget arbete av kollektivtrafikens aktörer:**

- Skynda på arbetet med att utveckla branschens upphandlingsformer och rekommendationer i nästa generation av modellavtal för kollektivtrafiken inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik med erfarenhet ur Coronakrisen<sup>5</sup>.
- Vi har lösningar i form av plexiglasskydd etc. Dessa hanteras i dagsläget olika Arbetsmiljöverkets beslut är kopplade till individuella företag.

### **3. Mer kollektivtrafik för pengarna – minska trafik kostnaderna**

Vi som ansvarar och bedriver kollektivtrafik i Sverige vill skapa en attraktiv kollektivtrafik. Idag ser vi att vi skulle kunna använda våra samlade resurser mer effektivt och på så sätt få mer kollektivtrafik för de pengar som satsas av olika aktörer. Men vi förfogar inte själva över alla de faktorer som styr trafik kostnaderna.

*För att minska trafik kostnaderna behöver vi:*

#### **Nationella beslut under pandemin:**

- Regeringen behöver intensifiera sitt arbete för att Sverige ska behålla skattenedsättningen på höginblandade biodrivmedel.
- Ta bort skatten på el som används i bussar och skapa samma skatteundantag på el som för spårtrafiken

---

<sup>2</sup> <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/07/regeringsbeslut-om-stod-till-kollektivtrafiken/>

<sup>3</sup> <https://www.bussmagasinet.se/2020/06/covid-19-full-kompensation-till-kollektivtrafiken-i-danmark/>

<sup>4</sup> <https://www.bussmagasinet.se/2020/07/mangmiljonstod-till-expressbussar-i-norge/>

<sup>5</sup> <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/>

- Staten måste ta kostnaderna för ERTMS-ombordutrustning och dessutom skjuta på övergången till ERTMS i Sverige och ta fram en realistiskt införandeplan, koordinerad med EUs viktigaste medlemsstater och våra grannländer.
- Agera för ändrade banavgifter genom att
  - 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 från regionerna
  - Slopa, pausa eller reducera banavgifterna – regeringen behöver intensifiera sitt arbete gentemot EU-kommissionen och utnyttja de möjligheter som redan ges till reducerade banavgifter och bör därutöver verka för långsiktigt lägre banavgifter inom EU.
- Rikta särskilda öronmärkta medel för framkomlighetsåtgärder för busstrafiken på statliga vägar, såsom kollektivtrafikkörfält och signalprioritering
- För att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta att utvecklas och öka sin marknadsandel av resandet krävs beslut nu om kraftiga investeringar i ny kapacitet. Svensk infrastruktur behöver kapacitetshöjande åtgärder även i städerna.

#### **Nationella beslut efter pandemin:**

- Samordnad planering av vägarbeten mellan å ena sidan Trafikverket, underhållsföretagen och landets kommuner och å andra sidan RKM samt trafikföretagen.
- Samordna planeringen av banunderhållet, bl.a. behöver staten genom Trafikverket planera underhållet tillsammans med RKM samt trafikföretagen och järnvägsbranschen.

#### **Eget arbete av kollektivtrafikens aktörer:**

- Redan nu pågår ett ambitiöst utvecklingsarbete hos flera RKM och trafikföretag där man tar fram nya tjänster, exempelvis olika appar, som visar aktuell trängsel i kollektivtrafiken. Så har bl a Skånetrafiken och Nobina gjort. Genom det branschgemensamma utvecklingsarbetet inom Samtrafiken AB pågår också flera projekt kring delning av data för att utveckla nya användarvänliga tjänster för kollektivtrafikens resenärer.

#### **4. Attraktiv kollektivtrafik för fler resenärer**

Människor väljer hur de reser utifrån olika grunder. Kollektivtrafiken måste vara attraktiv – bekväm, prisvärd etcetera.<sup>6</sup> Mycket kan vi själva styra – men inte allt.

#### **För att öka kollektivtrafikens attraktivitet behövs:**

#### **Nationella beslut under pandemin:**

- Att regeringen inför en framtida proposition noga beaktar de olika branschorganisationernas synpunkter i utredningen om ett nationellt biljettsystem<sup>7</sup>

<sup>6</sup> K2 (2015) Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt. K2 RESEARCH 2015:2

<sup>7</sup> <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2020/04/sou-202025/>

- Att regeringen ersätter reseavdraget med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor.
- Att stadsmiljöavtalen delas upp i två olika potter mellan gods- och persontransporter så att satsningar på en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik kan tydliggöras och förstärkas. Regelverket behöver också utvecklas och förenklas så att det blir enklare att söka för angelägna kollektivtrafikprojekt. Det bör också bli möjligt att lämna in ansökningar från fastighetsägare att genomföra åtgärder, exempelvis cykelparkering vid fastigheter i kollektivtrafiknära lägen.

#### **Nationella beslut efter pandemin:**

- Att förmånsbeskattningen av kollektivtrafikkort som anställda får som löneförmån tas bort
- Att subventionen av förmånsbil tas bort
- Öka efterlevnaden av förmånsbeskattningen av fri och subventionerad parkering vid arbetet
- Att staten genomför punktlighetsåtgärder för tågtrafiken
- Att vi kollektivtrafiken får nollmoms med bibehållen avdragsrätt för ingående moms

#### **Eget arbete av kollektivtrafikens aktörer:**

- Digitala lösningar från RKM och trafikföretag gör det allt enklare för resenärerna att planera en bekväm resa
- Fordonen i kollektivtrafiken blir allt tystare och utrustas med wi-fi
- Den linjelagda kollektivtrafiken är ledande i samhällets omställning till ett hållbart samhälle:
  - Tågtrafiken i Sverige körs idag helt på el, förutom de banor som Trafikverket inte elektrifierat.
  - Tunnelbanan i Stockholm och spårvagnar runt om i landet körs helt på el.
  - Busstrafiken körs idag till över 85% helt förnyelsebart. Räknar man enbart in de bussar som går i offentligt upphandlad trafik blir siffran över 90%. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och bussbranschen arbetar nu för att ytterligare driva på denna utveckling. Bland annat vill vi att regeringen fattar beslut om slopad elskatt på bussar i syfte att jämställa beskattningen för alla kollektivtrafikens fordon.

### **5. Kontinuitet krävs för att stärka kollektivtrafiken**

Återhämtningsfasen för den svenska kollektivtrafiken efter Coronakrisen kommer att vara under en lång tid. Men det är viktigt att den inte blir längre än vad som behövs! Därför är det väsentligt att de insatser som görs, t.ex. statlig ekonomiskt stöd, inte är för svaga eller kortsiktiga. Det

kommer ta tid att öka kollektivtrafikresandet, särskilt sedan både nationella och regionala myndigheter upprepat ”res helst inte med kollektivtrafiken” under en stor del av 2020.

*För att säkerställa och stärka kollektivtrafiken och säkra fortsatt förtroende behövs kontinuitet:*

#### **Nationella beslut under pandemin:**

- Regeringen behöver förlänga det öronmärkta stöd till landets regionala kollektivtrafikmyndigheter som beslutades den 11 maj

#### **Nationella beslut efter pandemin:**

- Följdforskning behöver initieras för att ge kunskap om lämpliga åtgärder och underlag för vetenskapligt grundade strategier på efter pandemin. Här kan utökade och destinerade anslag till K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, utgöra en viktig del<sup>8</sup>
- Föra dialog med myndigheter och Regeringskansliet för att stärka kollektivtrafikens förutsättningar, till stor del baserat på de resonemang som förs i TRAST och KolTRAST.
- Regeringen bör ge Trafikanalys i uppdrag att göra en riskanalys av samhällseffekterna av utebliven transportpolitisk måluppfyllelse gällande hänsynsmålet och tillgänghetsmålet vid minskad kollektivtrafik.

#### **Eget arbete av kollektivtrafikens aktörer:**

- Nyttja de etablerade samverkansforum och nätverk vi har för att utbyta erfarenheter, sprida kunskap och diskutera förslag på åtgärder så att nyttan träffar rätt.
- Fortsätta branschens partssammansatta arbete inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik i syfte att ta tillvara kunskap, innovationer och utveckling från alla branschens aktörer och därmed skapa resurser för ett kontinuerligt utvecklingsarbete.

---

<sup>8</sup> <http://www.k2centrum.se/>

# Ord på vägen framåt

En stor del av resenärerna kommer sannolikt att återvända till kollektivtrafiken när pandemin är över, men förmodligen inte alla. Hur stort resenärstappen blir är i dag omöjligt att säga. Om en försämrad ekonomi hos såväl offentliga aktörer som trafikföretag har lett till indragen kollektivtrafik och höjda biljettpriser kommer det att ta många år att komma tillbaka till samma nivåer som innan coronakrisen. Till detta kommer att det finns risk för att en kvardröjande lågkonjunktur som kommer att minska kollektivtrafikresandet med ökade klimatutsläpp och krympande arbetsmarknadsregioner som följd. Riksdagens och regeringens agerande under krisen avgör Sveriges återhämtning och gröna omstart efter pandemin. Samtidigt har vi aktörer inom kollektivtrafiken också ett stort ansvar för att återfå kollektivtrafikresenärerna och öka kollektivtrafikresandet ytterligare.

## **Ökat resande med kollektivtrafiken - en positiv trend som bröts av Corona**

Varje år görs 1,6 miljarder resor med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik, vilket motsvarar 96 % av bussresorna och 88 % av tågresorna. De senaste åren (2006-2019) har kollektivtrafikens marknadsandel ökat från 18 till 31 procent<sup>9</sup>. Därtill kommer den linjelagda buss- och tågtrafik som körs av kommersiella aktörer, såsom expressbussar och nationell tågtrafik. Kollektivtrafikresandet har under Corona pandemin minskat från 31 procent av det motoriserade resandet 2019 till 15,7% procent i maj enligt Kollektivtrafikbarometern.

Kollektivtrafiken är också en stor arbetsgivare, med över 36 000 arbetstillfällen över hela Sverige. Exempelvis så har bussbranschen har ca 19 500 anställda inom linjetrafiken. Inom persontrafik på järnväg arbetar nästan 12 000 människor. Inom spårvägstrafiken arbetar ca 1 500 och inom tunnelbanan ca 2 700 personer. Skärgårdstrafiken har 1 500–2 000 ombordanställda<sup>10</sup>. Men vi har redan sett stora varsel pga. neddragen trafik i Corona-krisens spår.<sup>11</sup>

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.

## **Kollektivtrafikens nytta i samhället måste fortsatt säkras**

Hållbara städer och en attraktiv gles- och landsbygd bygger på att det fortsatt finns en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar till att nå Sveriges transportpolitiska mål<sup>12</sup>,

---

<sup>9</sup> [Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019](#)

<sup>10</sup> [WSP \(2017\) Kollektivtrafikens samhällsnytta](#)

<sup>11</sup> <https://www.bussmagasinet.se/2020/06/nya-nerskarningar-i-skane-bergkvarabuss-varslar-90-bussforare/>

<sup>12</sup> Regeringens proposition 2008/09:93

<https://www.regeringen.se/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>



ökad produktivitet, sysselsättning och tillväxt i ekonomin<sup>13</sup>, samt regional utveckling minskad trängsel och ökad tillgänglighet<sup>14</sup>.

Utbudet i kollektivtrafiken har ökat på senare år. Medvetna satsningar på framför allt regional tågtrafik och moderna fordon såsom elbussar och uppgraderade tåg har köpts in för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och bidra till en hållbar omställning för ett klimatsmart transportsystem.

Statistik från Kollektivtrafikbarometern visar att resenärernas förtroende för kollektivtrafiken inte har minskat under Coronakrisen. Det kommer fortsatt att finnas stort behov av kollektivt resande både hos individer och samhället. Samtidigt uppmanas vi att inte resa kollektivt. Det finns en risk för att motstridiga budskap skapar osäkerhet hos kollektivtrafikens resenärer. Kollektivtrafikens aktörer vill nu arbeta för att säkerställa ett robust system med tillräcklig kapacitet för att inte göra avkall på trygghet och bidra till minskad smittspridning.

Redan 2008 tog aktörerna i kollektivtrafiken ett gemensamt initiativ genom att bilda Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Det övergripande målet är att kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel. En fördubbling av kollektivtrafiken bidrar till att nå angelägna samhällsmål när det gäller miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Därför arbetar en enad bransch mot visionen ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”<sup>15</sup>. Bakom Partnersamverkan står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tågföretagen, Sveriges Kommuner och Regioner samt Trafikverket och Jernhusen. Nu går vi vidare och krok armar för att tillsammans arbeta för en svensk kollektivtrafik med tillräcklig kapacitet för att inte göra avkall på trygghet och bidra till minskad smittspridning. Men liksom 2008 behöver vi nu 2020 stöd av våra beslutsfattare på nationell nivå för att kunna bibehålla ett robust system med tillräcklig kapacitet för trygghet och minskad smittspridning av Covid\_19!

### **Vad kan kollektivtrafiken bidra med vid återstarten 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.<sup>16</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>17</sup> och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna leder i dag utvecklingen mot en fossilfri transportsektor. 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 ännu inte elektrifierat. Eftersom kollektivtrafiken har

---

<sup>13</sup> [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#), WSP (2019) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna landstingen och regionerna,

<sup>14</sup> [WSP \(2019\) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna landstingen och regionerna](#), [WSP \(2017\) Kollektivtrafikens samhällsnytta](#)

<sup>15</sup> <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/om-oss/mal-och-vision/>

<sup>16</sup> [WSP \(2019\) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#)

<sup>17</sup> [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)

minskat sina klimatutsläpp så mycket uppnås i dag den största climateffekten genom ökad kollektivtrafikandel. Mellan 2006 och 2019 hade kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ökat från 18 till 31 procent.<sup>18</sup> Med tio år kvar till 2030 hade kollektivtrafikbranschen uppnått två tredjedelar av det fördubblingsmål som sattes inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

På samma sätt som en ökad kollektivtrafikandel bidrar till en god spiral ger dess motsats risk för en nedåtgående spiral om inte åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft snabbt kommer på plats. Sämre ekonomiska förutsättningar kan ge indragna turer eller nedlagda linjer som leder till att människor väljer bort bussen eller tåget. Det ger ökade klimatutsläpp och minskad tillgänglighet. En utveckling som nu hösten 2020 i Coronakrisens spår är reell och riskerar att göra så att de omfattande satsningar på kollektivtrafiken som gjorts de senaste tio åren undergrävs!

---

<sup>18</sup> [Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019](#)