



NYSTARTSMÅLET

EFFEKTER PÅ KOLLEKTIVTRAFIKENS
KOSTNADER OCH INTÄKTER
2023

NYSTARTSMÅLET

Effekter på kollektivtrafikens kostnader och intäkter

Uppdragsnamn	Nystartsmålet – Kollektivtrafikens kostnader
Uppdragsnummer	10336073
Författare	Martin Klingberg, Erik Johansson, Nikos Papakatsikas, Aaron Åberg
Granskad av	Gustav Sandkvist, Lars Sandberg
Godkänd av	Lars Sandberg

KUND

Svensk Kollektivtrafik Service AB

KONSULT

WSP

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Martin Klingberg, WSP

Martin.klingberg@wsp.com

Erik Johansson, WSP

Erik.a.johansson@wsp.com

Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik

Lars.sandberg@svenskkollektivtrafik.se

FÖRORD

En effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för ett hållbart samhälle. Långt över 90 procent av kollektivtrafiken drivs i dag med el eller förnybara drivmedel. Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller tåget minskar därför sina och samhällets klimatutsläpp.

Kollektivtrafiken vidgar dessutom arbetsmarknadsregionerna och underlättar för företagen att rekrytera rätt kompetens. Det ökar produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten i Sverige.

Utbudet, tillgängligheten och kvalitén i kollektivtrafiken har ökat på senare år. Medvetna satsningar på regional tågtrafik och kapacitetsstark busstrafik har stärkt kollektivtrafikens attraktivitet och bidragit till att ställa om transportsystemet.

För en fortsatt omställning till hållbara transporter behövs nya expansiva och innovativa satsningar på kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafik, har därför tillsammans med Sveriges Bussföretag och Tågföretagen, tagit initiativ *till Nystart av kollektivtrafiken i Sverige*. Nystartsprojektet har tagit fram ett gemensamt mål om att 4 av 10 motoriserade resor ska göras med kollektivtrafik år 2030 och en programförklaring med åtgärder för att uppnå målet.

För att uppfylla målet krävs en stabil finansiering. Tillgänglighet och turtäthet är en förutsättning för goda biljettintäkter. Biljettintäkter som i sin tur möjliggör ett attraktivt utbud som lockar fler resenärer. För att öka turtätheten och tillgängligheten krävs strukturella åtgärder som minskar kollektivtrafikens kostnader och ökar kollektivtrafikresandet och därmed biljettintäkterna.

Svensk Kollektivtrafik har därför låtit WSP beräkna de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och trafikföretagens kostnader och intäkterna för att uppnå nystartsmålet.

Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks projektledare för rapporten

INNEHÅLL

1. INLEDNING	8
1.1 SYFTE	9
1.2 METOD	9
1.2.1 Beräkningsmodell	10
1.2.2 Litteraturstudie	11
1.3 AVGRÄNSNING	11
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	13
2.1 KOLLEKTIVTRAFIKENS KOSTNADS- OCH INTÄKTSUTVECKLING	13
2.2 MARKNADSANDELAR I RESPEKTIVE REGION	15
2.2.1 Resvanor	16
2.3 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER SOM KAN BIDRA TILL EN ÖKAD MARKNADSANDEL	17
3. KOSTNADER FÖR ATT UPPNÅ MÅLSÄTTNINGEN	18
3.1 INGÅNGSVÄRDEN FÖR ATT NÅ 40 % MARKNADSANDEL	19
3.2 KOSTNADER FÖR TRAFIKUTBUDSÖKNING	23
3.2.1 Behov av fordon	25
3.3 INFRASTRUKTURELLA OCH ÖVRIGA KOSTNADER HOS RKM	26
3.4 DEN KOMMERSIELLA KOLLEKTIVTRAFIKEN	28
3.5 SAMMANSTÄLLDA KOSTNADER	30
4. REFORMANALYSER	31
4.1 TA BORT FÖRMÅNSSKATTEN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKKORT	31
4.2 SÄNKT MOMS PÅ KOLLEKTIVTRAFIK	32
4.3 FÖRÄNDRADE START- OCH SLUTTIDER	33
4.4 SAMORDNING AV KOLLEKTIVTRAFIK, SKOLSKJUTS, FÄRDTJÄNST OCH SJUKRESOR	34
4.5 FRAMKOMLIGHETS- OCH TRAFIKPLANERINGSÅTGÄRDER	35
4.6 STATLIGT FINANSIERING AV ERTMS OMBORDUTRUSTNING	36
4.7 SÄNKTA BANAVGIFTER	37
4.8 BEHÅLL SKATTEBEFRIElsen AV FÖRNYBARA DRIVMEDEL	37
5. TÄCKS KOSTNADERNA AV INTÄKTERNA?	38
5.1 BILJETTINTÄKTER 2030	38
5.2 KOSTNADER SOM KAN UPPSTÅ OAKTAT NYSTARTSMÅLET	39
5.3 SAMMANSTÄLLDA KOSTNADER OCH INTÄKTER ÅR 2030 VID MÅLUPPFYLLELSE	40
6. SLUTSATSER	42
7. REFERENSER	44

SAMMANFATTNING

Syftet med denna rapport är att beräkna kostnaderna och intäkterna för att uppnå kollektivtrafikbranschens mål om att 40 procent av de motoriserade resorna ska göras med kollektivtrafik år 2030. Inriktningen för studien har varit att beräkna de direkta kostnaderna som kommer belasta de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de kommersiella aktörer som verkar i Sverige samt om intäkterna täcker kostnaderna.

Förutsägelser om ökade kostnader och intäkter är behäftade med osäkerhet. Beräkningarna bygger på en rad antaganden och har dessutom i några fall redovisats i relativt stora intervall.

Den sammanlagda kostnaden för att uppnå nystartsmålet uppskattas till i storleksordningen 13,7 miljarder kronor år 2030, varav 12,7 miljarder faller på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och 1 miljard på de kommersiella buss- och tåg företagen. Den största posten är ökade kostnader för trafikering om 6,4 miljarder kronor. Beroende på hur ökningen av marknadsandelen fördelar sig mellan olika regioner kommer det uppstå variationer i kostnaderna.

Att på ett tillförlitligt sätt bedöma vilken rimlig nivå varje enskild region kan öka sin marknadsandel är en komplicerad utmaning. Utgångspunkten är att samtliga regioner behöver öka sin marknadsandel på mellan 9–13 procentenheter i förhållande till toppnivån 2019. Samtidigt spelar antalet resor som görs och befolkningen i regionen stor roll. Exempelvis är 1 procentenhets ökning i Stockholm lika mycket "värd" som en ökning med 10 procentenheter i en mindre region, som Kronoberg, i termer av nationella marknadsandelar.

De ökade biljettintäkterna, om målet uppnås i kombination med att samtliga reformer som analyserats i rapporten genomförs, uppgår till 14,3 miljarder kr år 2030, varav tillkommande biljettintäkter uppgår till 8,9 miljarder kronor. Om samtliga reformer skulle genomföras finns det alltså inget behov för staten eller regioner att skjuta till ytterligare driftsbidrag än nuvarande nivåer om kostnadsutvecklingen går i linje med de beräkningar som gjorts i denna analys.

Det har inte gjorts någon analys av sannolikheten för att samtliga reformer kommer att genomföras, men om ingen av de reformer som ingår i analysen genomförs behöver regionerna eller staten skjuta till drygt 5 miljarder kronor för att få balans mellan kostnader och intäkter.

Följande reformer som antingen kan öka biljettintäkterna eller som kan minska kollektivtrafikens kostnader ingår i analysen:

Ta bort förmånsskatten på kollektivtrafikkort

Enligt dagens regelverk ska månadskort och årskort till kollektivtrafiken som en löneförmån förmånsbeskattas fullt ut. Det innebär att en arbetstagare som får ett kollektivtrafikkort av sin arbetsgivare beskattas för kortets värde som om den personen hade fått kontant lön. En slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort beräknas leda till att antalet resor i kollektivtrafiken ökar med 2,8 procent per år. För år 2030 beräknas antalet resor öka med 65,3 miljoner resenärer och biljettintäkterna med knappt 900 miljoner kronor.

Sänkt moms på kollektivtrafik till noll procent

Momsen på persontransporttjänster är idag 6 procent. Om momsen på kollektivtrafik sänks till noll procent, men med bibehållen avdragsrätt för ingående moms, beräknas biljettintäkterna öka med 1,92 miljarder kronor år

2030. Detta förutsätter att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna låter biljettpriserna vara oförändrade.

Förändrade start- och sluttider för skolor, universitet och arbetsplatser

Kollektivtrafikresandet varierar stort mellan olika tider på dygnet. Konsekvenserna av detta är ökade kostnader för kollektivtrafiken i form av att fordonsflottans storlek behöver dimensioneras utifrån när efterfrågan på kollektivtrafikresor är som störst. Dessutom försvåras personalplanering för trafikföretagen och trängsel i rusningstrafik för resenärerna.

För att jämna ut resandet under dygnet är ett förslag att sprida ut start- och sluttider för skolor, universitet och offentliga arbetsplatser för att därigenom minska driftkostnaderna genom att fordonsflottan kan reduceras och användas jämnare över dygnet. Om start- och sluttiderna kan jämnas ut beräknas kostnaderna kunna minska i intervallet 13–26 miljoner kronor.

Samordna skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och kollektivtrafik

Genom att öka samordningen mellan skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och linjelagd kollektivtrafik kan kollektivtrafikens kostnader minska. Med en utökad samordning kan parallella kollektivtrafikresor undvikas samtidigt som belägningsgraden på fordonen ökar. Om samordningen ökar kan kostnaderna minska med cirka 1,1 miljarder kronor år 2030.

Framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder för busstrafiken

Åtgärder som ökar busstrafikens medelhastighet och minskar restiden kan vara mycket effektiva för att sänka kollektivtrafikens kostnader. Hastigheten påverkar driftskostnaderna genom att den påverkar omloppstider och antal fordon och förare som är i drift. En högre körhastighet gör att fordonen kan utnyttjas effektivare, vilket gör det möjligt för färre bussar att köra fler turer. Framkomlighetsåtgärder minskar dessutom drivmedelsförbrukningen, vilket både sänker kostnaderna och minskar klimatutsläppen. Lägre driftkostnader genom kortare körtider möjliggör ökad turtäthet, som ger resenärerna kortare väntetid mellan avgångarna. Restiden har dessutom mycket stor betydelse för resenärerna. Genom att minska restiden går det att öka kollektivtrafikresandet. Beräkningarna visar att framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder som minskar driftstiden med 3 procent skulle kunna minska kollektivtrafikens kostnader med drygt 300 miljoner kronor år 2030.

Statlig finansiering av ERTMS ombordutrustning

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett enhetligt signalsystem för tåg i hela EU. De direkta och indirekta kostnaderna för ERTMS ombordutrustning beräknas till sammanlagt på 4,4 miljarder för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och persontågsföretagen mellan 2020 och 2035. Om staten finansierar dessa kostnader så minskas de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och kommersiella tåg företagens kostnader med 275 miljoner kronor per år.

Sänkta banavgifter

Banavgifter tas ut för att internalisera järnvägstrafikens samhällsekonomiska externa marginalkostnader, exempelvis slitage av infrastrukturen. Under kommande planperiod (2022–2033) beräknar Trafikverket att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tåg företagen kommer att betala 26,9 miljarder kronor i banavgifter. Pandemin fick regeringen att sätta ner banavgifterna med 1,37 miljarder kronor. Om 10 % av denna summa

permanentas kommer persontågstrafikens kostnader kunna minska med 160 miljoner år 2030.

Behålla skattebefrielsen av höginblandade flytande biodrivmedel

Rena höginblandade och flytande biodrivmedel är befriade från skatt fram till sista december 2022. Det är under hösten 2022 ännu oklart om EU-kommissionen kommer att godkänna Sveriges ansökan om fortsatt skattebefrielse. Om skattebefrielsen tas bort kommer kollektivtrafikens kostnader att stiga med 570 miljoner kronor år 2030.

1. INLEDNING

En effektiv och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för ett hållbart samhälle, och det ger möjligheter för människor att bo och leva i både tätorter och landsbygd. Samtidigt är kollektivtrafiken också en grundpelare i omställningen till ett transportsystem som reducerar klimatutsläppen. Redan idag drivs kollektivtrafiken till största del av förnybara drivmedel och el, en utveckling som fortsättningsvis kommer pågå. Att fler människor väljer ett kollektivt färdmedel är positivt ur både ett samhällsekonomiskt och klimatperspektiv. Med ett välfungerande och attraktivt kollektivtrafiksystem finns också stora bidragande effekter kopplat till ett mer rättvist och jämlikt samhälle, det bidrar till en mer tillgänglig arbetsmarknad, till ökad trafiksäkerhet och bättre folkhälsa med mera.¹

Nystart av kollektivtrafiken i Sverige är ett initiativ från Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen. Tillsammans har man enats om en gemensam målsättning, att 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor i Sverige ske med kollektivtrafiken.

Coronapandemin har påverkat samhället i stort och i synnerhet kollektivtrafiken, dels har resandeminskningen haft en stor påverkan på finansiering, dels har pandemin skapat en beteendeförändring där resandet blivit mer oregelbundet.² Kollektivtrafikens marknadsandel har under perioden 2019 – 2021 sjunkit från 32 % till 20 %, vilket är ett betydande tapp. Dessförinnan har det varit en stabil positiv utveckling. Kollektivtrafikresandet under 2022 har börjat återgå till liknande nivåer som innan pandemin, men det är bit kvar³. Kommande år är det sannolikt att pandemin går in i endemisk fas, vilket kommer skapa en förnyad efterfråga på resor när allt fler återvänder till att resa till arbete, skola och fritidsaktiviteter i större utsträckning.

Det finns olika insatser som kan genomföras för att återigen öka och förbättra kollektivtrafikens marknadsandel. Vilka åtgärder och styrmedel som tillämpas påverkar i sin tur kostnaderna, även var och hur marknadsandelen ökar har en påverkan på kostnaderna. Faktorer som kostnad per utbudskilometer och utbudstimma, eller vilken beläggning på bussar och tåg som finns varierar mellan landets 21 regioner.

Denna studie är en av två rapporter där WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik genomför analyser kopplade till *Nystartsmålet*. Den andra rapporten fokuserar på hur mycket Nystartsmålet kan bidra till att reducera klimatgasutsläppen i transportsystemet.

Denna rapport beskriver inledningsvis vilka förutsättningar som används som utgångspunkt för att beräkna och beskriva hur måluppfyllnad nås. För att sedan redovisa de kostnader som uppstår år 2030 för landets RKM:er och den kommersiella sektorn. I och med att kostnaderna ökar finns det skäl att göra reformer inom områden som kan påverka intäkterna och kostnaderna, vilket analyseras i kapitel 4. Därefter summeras kostnaderna, eventuella effektiviseringar och intäkterna, rapporterna avslutas med analyserade

¹ (WSP, 2018)

² (WSP, 2021)

³ (Bussmagasinet, 2022)

slutsatser kopplat till målsättningen, kostnadsberäkningarna och de möjliga reformerna.

1.1 SYFTE

Denna rapport syftar till att utgöra ett kunskapsunderlag för kollektivtrafikbranschen med målsättningen att kvantitativt och kvalitativt beskriva vad det kommer kosta att uppnå 40 % marknadsandel för kollektivtrafiken (antal resor) till år 2030. Marknadsandelen tas fram ur Svensk Kollektivtrafiks kvalitets- och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern.⁴ Dessutom kommer även flertalet olika styrmedel och åtgärder kopplat till kollektivtrafiksystemet att analyseras i syfte att beskriva dess möjligheter att dels bidra till ökad marknadsandel, dels öka finansieringsgraden av kollektivtrafiken till följd av de ökade utgifterna som *Nystartsmålet* kan ge upphov till.

Den frågeställning som analysen utgått ifrån är följande:

Hur mycket kommer det att kosta att uppnå kollektivtrafikbranschens mål om att 40 procent av de motoriserade resorna ska göras med kollektivtrafik år 2030?

Kostnaderna ska beräknas dels totalt, dels för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, den helt kommersiella kollektivtrafiken och staten.

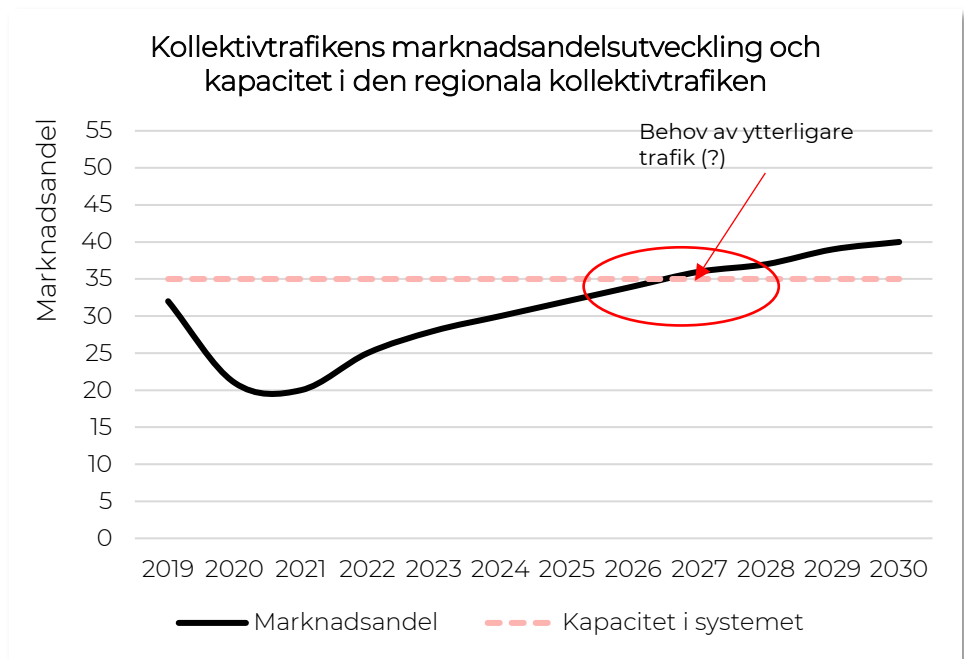
1.2 METOD

Denna rapport består av två huvuddelar. Där den första delen fokuserar på att beskriva hur stora kostnader som kommer påföras de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid en måluppfyllelse om 40 % marknadsandel. Den andra delar syftar till att beskriva olika reformer som kan bidra till att täcka den ökande kostnadsbilden som en ökad marknadsandel och fler resenärer resulterar i.

För att kunna göra dessa bedömningar och beräkningar har WSP tagit fram ett Excelbaserat beräkningsverktyg. Indata till verktyget kommer huvudsakligen ifrån publicerade data från myndigheten Trafikanalys och deras sammanställningar över den regionala kollektivtrafiken på årsbasis. I tillägg har även beläggningsdata (sittplatsutnyttjandet inom olika kollektiva färdmedel) inhämtats ifrån tre olika regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Genomförda beräkningar sker på regional nivå för samtliga färdmedel inom respektive kollektivtrafiksystem. Vilket resulterar i att det är det totala resandet och trafikutbudet som analyseras, både i ett nuläge och för att nå målsättningen om 40 % marknadsandel. Förvisso kan dessa resultat bli lite trubbiga eftersom de enbart säger att det finns en behovsbild som behöver uppnås, inte hur eller om det är möjligt att köra mer trafik. Att titta på enskilda linjer, eller delsystem bedöms vara för detaljerat i avseende att marknadsandelen ska nås på nationell nivå. Det är troligt att det utbud som framförts 2019–2021 kan hantera en ökande mängd resenärer (om man tittar på systemen som sin helhet), när exakt nytt utbud behöver tillföras är komplicerat att säga eftersom det beror på så många olika faktorer.

⁴ (Svensk Kollektivtrafik, 2022a)



Figur 1 Kollektivtrafikens tänkbare utveckling avseende marknadsandel i antal resor och när ny kapacitet behöver tillföras systemet (Utvecklingen är ett antagande för nå målsättningen)

Den andra delen av studien, som fokuserar på att beskriva olika tänkbare reformer, har genomförts som en litteraturstudie. Värderna och indata har sedan tillämpats i förhållande till framräknade resandevolymer om måluppfyllelse nås.

1.2.1 Beräkningsmodell

En högre marknadsandel både kräver och medför behov av ett större kollektivtrafikutbud som kan hantera ett ökat antal resenärer. I stort sett betyder detta fler avgångar och ett större utbud i fler reserelationer. En beräkning av de ökade kostnaderna kan baseras på ökningen av det utbudet som behövs mätt i fordonskilometer och de tilläggskostnader som det innebär.

Samtidigt finns det flera sätt att nå den önskade marknadsandelen på 40 %. Några tänkbara vägar dit är antingen en mindre ökning i de största regionerna, där andelen redan är hög, eller en kraftig ökning i de mindre regionerna, där kollektivtrafik inte är så attraktiv eller en kombination av dessa strategier.

För att kunna genomföra analysen har WSP byggt ett beräkningsverktyg, som utifrån historiskt data av kostnader för utbud och av efterfrågeutvecklingen, kan användas för att 1) ta fram möjliga kombinationer av regionsmässiga ökningarna för att uppnå kollektivtrafikandelens målsättningen, 2) beräkna de ungefärliga kostnadsnivåer som detta innebär, 3) experimentera med olika åtgärder och jämföra kostnadsbördan.

Kollektivtrafikefterfrågan för varje region, mätt i antalet resor, skrivs fram till 2030, dels baserat på befolkningsökning i varje region, vilket ökar efterfrågan för alla färdmedel, dels på en justerbar ökning i marknadsandelen. Vilket är viktigt för att härleda antalet resor som behöver tillkomma och motsvara 40 % marknadsandel för de motoriserade resorna.

Trafikeringskostnader och utbudskilometer under de senaste 5 åren används för att beräkna vad driften av en genomsnittlig fordonskilometer kostar per

region. Med stor sannolikhet kommer driftkostnaderna för kollektivtrafiken att stiga till 2030 till följd av rådande omvärldsfaktorer, som exempelvis ökade energi- och drivmedelspriser. Bland annat har priset på HVO, som är ett drivmedel som används i stor utsträckning i kollektivtrafiken, ökat med drygt 200 procent sedan 2019.⁵ Att uppskatta och prognosticera prisutvecklingen för dessa faktorer är ett komplicerat arbete, och har inte varit möjligt att genomföra i denna analys. Men det är likväl viktigt att de tas i beaktning. Kostnaderna år 2030 kommer därför redovisas i 2019 års prisnivå eftersom det varit basåret för beräkningarna.

Den ökade efterfrågan betyder att även utbudet behöver öka och de ytterligare fordonskilometerna som krävs kan översättas till kostnader givet den enhetskostnaden per region. Även om beräkningarna utgår ifrån respektive region kommer den totala kostnaden till största utsträckning redovisas i en nationell kontext. Kostnaden per regionen är beräknad genom att dividera trafikeringskostnaderna med all kollektivtrafik i regionen, för att få en rättvisande bild eftersom kostnaderna varierar beroende på färdmedel. Att framföra spårtrafik är dyrare än busstrafik.

Om allt fler väljer att resa kollektivt är det naturligt att utbudet och trafiken behöver dimensioneras utifrån nya förutsättningar som driver ökade kostnader. Samtidigt är det viktigt att belysa att med en ökad marknadsandel tillförs nya resenärer systemet, som i sin tur genererar biljettintäkter. Historiska intäkter per påstigning används som mått för att beräkna storleken av den här intäktskällan, vilken subtraheras från de totala kostnaderna.

Sammanfattningsvis kommer kostnadsutvecklingen beskrivas i olika scenarier, som beskrivs mer i detalj i kapitel 3. Anledningen är att det är komplicerat att fastställa *hur* utvecklingen kommer att ske, att redovisa flera möjliga utvecklar bedöms ge en mer rättvisande bild.

1.2.2 Litteraturstudie

Analyserna av styrmedlen görs i hög grad med nyckeltal och estimat från tidigare studier. I vissa fall har styrmedlen analyserats i detalj av en tidigare rapport som då har använts som källa. Det har inte funnits resurser inom ramen för denna rapport att ta fram egna djuplodade analyser på varje reform.

Beräkningarna av reformerna bygger antingen på inbesparing av kostnader, dvs lägre utgifter för kollektivtrafiken, eller på ökade biljettintäkter som följd av fler resande. De siffror som presenteras kan ses som den ekonomiska potentialen för respektive reform, med en bedömning om vad som kan vara rimligt. Det är, för det första, inte alltid troligt att varje reform genomförs. För det andra kan storleken på beloppen vara osäker om reformen väl genomförs.

1.3 AVGRÄNSNING

Beräkningsmodellen som tillämpas i beräkning av kostnaderna utgår primärt ifrån offentlig statistik som rapporterats in till Trafikanalys, per region med utgångspunkt att statistiken är tillförlitlig. Med anledningen av kollektivtrafikens omfattning och att målsättningen är att studera kostnadsbilden på ett nationellt snitt är det den samlade kollektivtrafiken, dess utbud, kostnader och intäkter per region som ingår i beräkningsverktyget. Det har inte varit möjligt att studera enskilda trafikslag, delsystem eller linjer i de olika regionerna.

⁵ (Svensk kollektivtrafik, 2022b)

Det är troligt att det kommer krävas olika typer av insatser för att nå en ökad marknadsandel utöver ett utökad utbud. Exempel på detta kan vara marknadsföring, olika kampanjer, subventionering av biljetter eller dylikt. Inom ramen för analysen har detta inte ingått att studera, men är likväl viktigt att belysa och studera. Till viss del kan delar av detta innefattas i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna *övriga kostnader*, men har inte varit möjligt att bryta ner på detaljnivå. På samma sätt är det viktigt att säkerställa ett mer tillförlitligt, attraktivt och robust transportsystem, för båda järn- och vägtrafiken. Ansvarsfördelningen för att vidmakthålla och förbättra infrastrukturen landar framför allt på statliga- och kommunala aktörer. Dessa kostnadsposter är betydande, men mycket svåra att bryta ner på dels enskilda kommuner eller objekt. Det som är än mer komplicerat är att förstå vilken effekt olika åtgärder har på resandet, och i sin tur marknadsandelen. I den nya nationella planen för transportinfrastrukturen avsätter regeringen totalt 881 miljarder kronor, som fördelas på bland annat drift, underhåll och utveckling av hela transportsystemet under perioden 2022–2032.⁶ En del av de åtgärder som planeras kan ha en positiv effekt på kollektivtrafikens marknadsandel, dock påpekar Trafikverket att överflyttningseffekterna oftast är relativt små.⁷ Det är alltså troligt att fler åtgärder än enbart ny och förbättrad infrastruktur krävs för att nå måluppfyllelse.

Det pågår en hel del satsningar och utveckling inom olika kollektivtrafikslag runt om i Sverige, bland annat utbyggnad av tunnelbana i Stockholm, satsningar på kapacitetsstark busstrafik i flera tätorter och förbättrade regionala tågförbindelser. De många olika utvecklingsobjekten kommer troligen ha en positiv påverkan på resandet, färdmedelsvalet och kollektivtrafikens marknadsandel. Dessutom är troligt att flera av de pågående utbyggnader som finns inom kollektivtrafiksystemet bär kostnader som redan tagits, och som kommer bidra till en ökad marknadsandel. Det ska dock sägas att analysen inte tittar på enskilda delsystem utan utgår ifrån respektive regions totala kollektivtrafik som sedan summeras på regional nivå.

Vad gäller bedömningarna av reformer för att öka biljettintäkter och minska kostnader för kollektivtrafiken undersöks potentialen för de listade reformerna och styrmedlen. Det har inte varit möjligt inom uppdraget att bedöma hur det påverkar resenärer i andra avseenden eller hur det påverkar andra aktörer än RKM och den kommersiella buss- och tågtrafiken.

Analysen utgår endast ifrån den regionala kollektivtrafiken på land (buss, spårväg, tåg, tunnelbana) samt kommersiell buss- och tågtrafik. Skärgårdsbaserad kollektivtrafik ingår inte i analysen.

⁶ (Regeringskansliet, 2022)

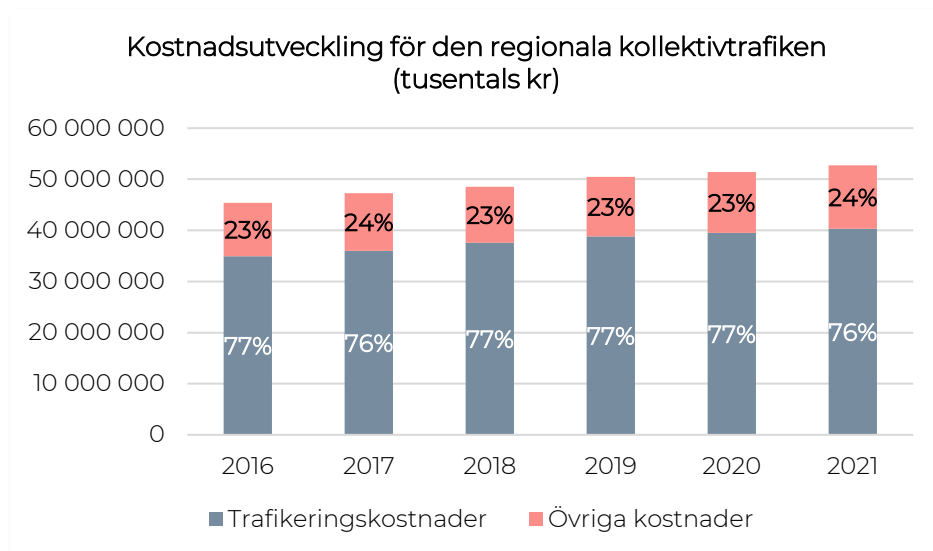
⁷ (Trafikverket, 2021)

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Denna studie syftar till att beräkna kostnaden för att uppnå målet om att år 2030 ska 40 procent av de motoriserade resorna göras med kollektivtrafik, samt en prognosticerad utveckling under åren fram till dess. Det finns givetvis olika sätt att nå denna målsättning, att uppskatta hur resandet fördelar sig mellan olika regioner, att fastslå vilka kostnader och intäkter som är troliga samt vilka faktorer som krävs för att nå målet.

2.1 KOLLEKTIVTRAFIKENS KOSTNADS- OCH INTÄKTSUTVECKLING

Den regionala kollektivtrafikens kostnads- och intäktsstruktur de senaste åren är av särskild relevans för att förstå vilka möjligheter som finns för att utveckla systemet i linje med målsättningen. Dels för att säkerställa att tillräcklig kollektivtrafik finns för fler resenärer, för att utveckla nya attraktiva och effektiva lösningar, var pengarna går till och hur intäktsstrukturen ser ut. Majoriteten (99,8 % av busstrafiken⁸ och 92,4 % av tågtrafiken⁹) bedrivs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, vilket påverkar detaljeringsnivån i statistiken över kostnaderna. I kostnadsstatistiken från Trafikanalys¹⁰ utgör *trafikeringskostnader* ca 77 % av de samlade kostnaderna för Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter. I denna kostnadspost återfinns flera olika delar, som personalkostnad, drift av trafik, underhåll av fordon, drift av depåer med mera. Resterande kostnader i övrigt posten är till största del drift av den regionala förvaltningen och i viss mån infrastrukturella kostnader. SKR har tidigare konstaterat¹¹ att det finns variation i hur olika RKM rapporterar in sina kostnader, vilket har lett till att fördelningen inte stämt. Oaktat att det kan finnas brister pekar sammanställningen på att majoriteten av utgifterna går till att bedriva kollektivtrafiken.



Figur 2 Kostnadsutveckling för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (Tusentals kr)
(Trafikanalys)

⁸ Trafikanalys Regional linjetrafik 2021

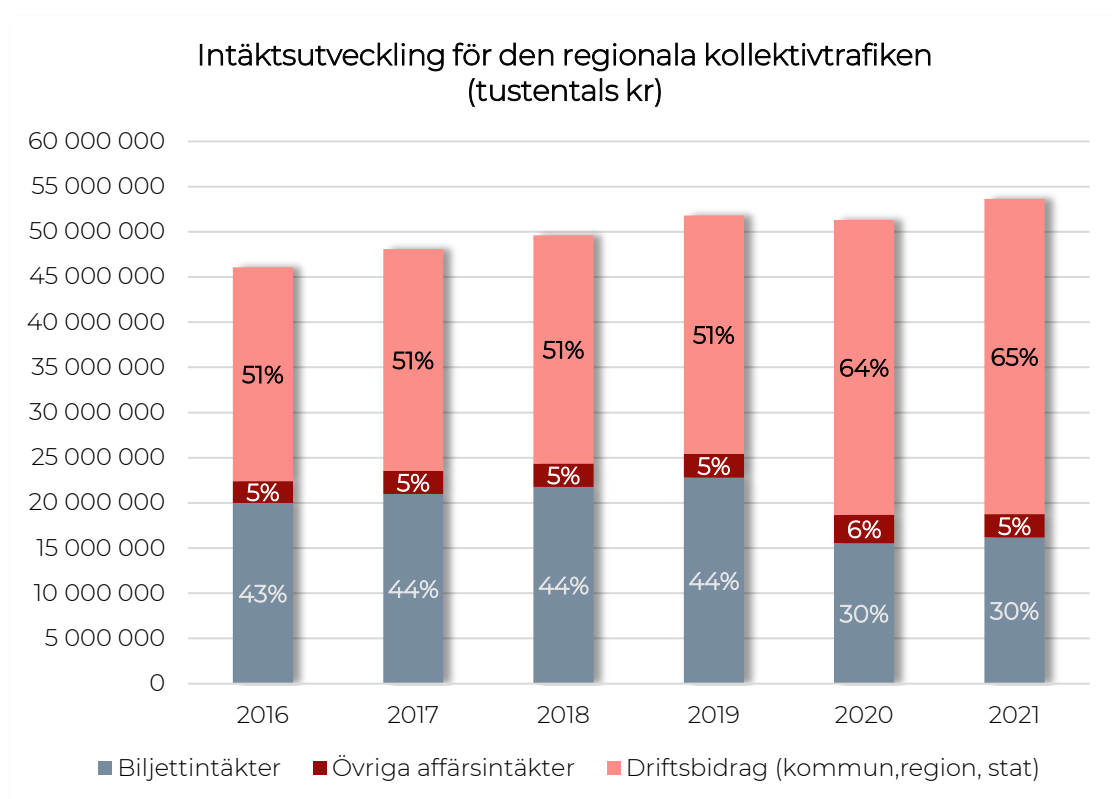
⁹ Trafikanalys Bantrafik 2021

¹⁰ (Trafikanalys, 2020)

¹¹ (SKR, 2017)

Mellan 2016 och 2021 har fördelningen mellan de olika kostnadsposterna, *trafikeringskostnader* och *övriga samt infrastrukturella kostnader* förhållit sig på liknande procentuella nivåer. Under samma period har kostnaderna ökat med 6,1 miljarder (13 %) från 45,4 miljarder till 51,7 miljarder år 2021.

Intäcksströmmarna hos RKM kommer primärt ifrån tre källor vilka är biljettintäkter, driftsbidrag från region, kommun och stat samt övriga affärsintäkter, vilket i första hand är olika former av reklam. Fördelningen skiljer sig mellan olika regioner, där större regioner med ett mer omfattande kollektivtrafiksystem oftast har större inkomster i den senare kategorin räknat i kr, medan vissa regioner inte har några alls. På samma sätt skiljer sig även intäcksfördelningen mellan trafikintäkter och bidrag åt mellan olika regioner, där ett par likt Stockholm, Kalmar, Skåne, Halland (nivå år 2019) hade större intäktbas i trafikintäkter än driftsbidrag. På en övergripande nivå fördelar sig kostnaderna på



Figur 3 Intäcksutveckling för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (Tusentals kr)
(Trafikanalys)

Förhållandet mellan de olika intäktsposterna var fram till att pandemin slog till procentuellt stabilt med ca 50 % driftsbidrag och 50 % affärsintäkter. I samband med pandemin förändrades detta markant till följd av förändrade resandemönster, framför allt ett avsevärt mycket lägre resande. För att stävja detta stora intäktsbortfall beslutade regeringen att ge riktade stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna under 2020 och 2021.¹² Under åren 2016-2021 har de totala intäkterna också ökat, med drygt 5,2 miljarder, vilket motsvarar 11 %. Fram till att pandemin inträffade sågs en positiv utveckling i biljettintäkterna, som sedan minskade kraftigt under 2020-2021. På ett

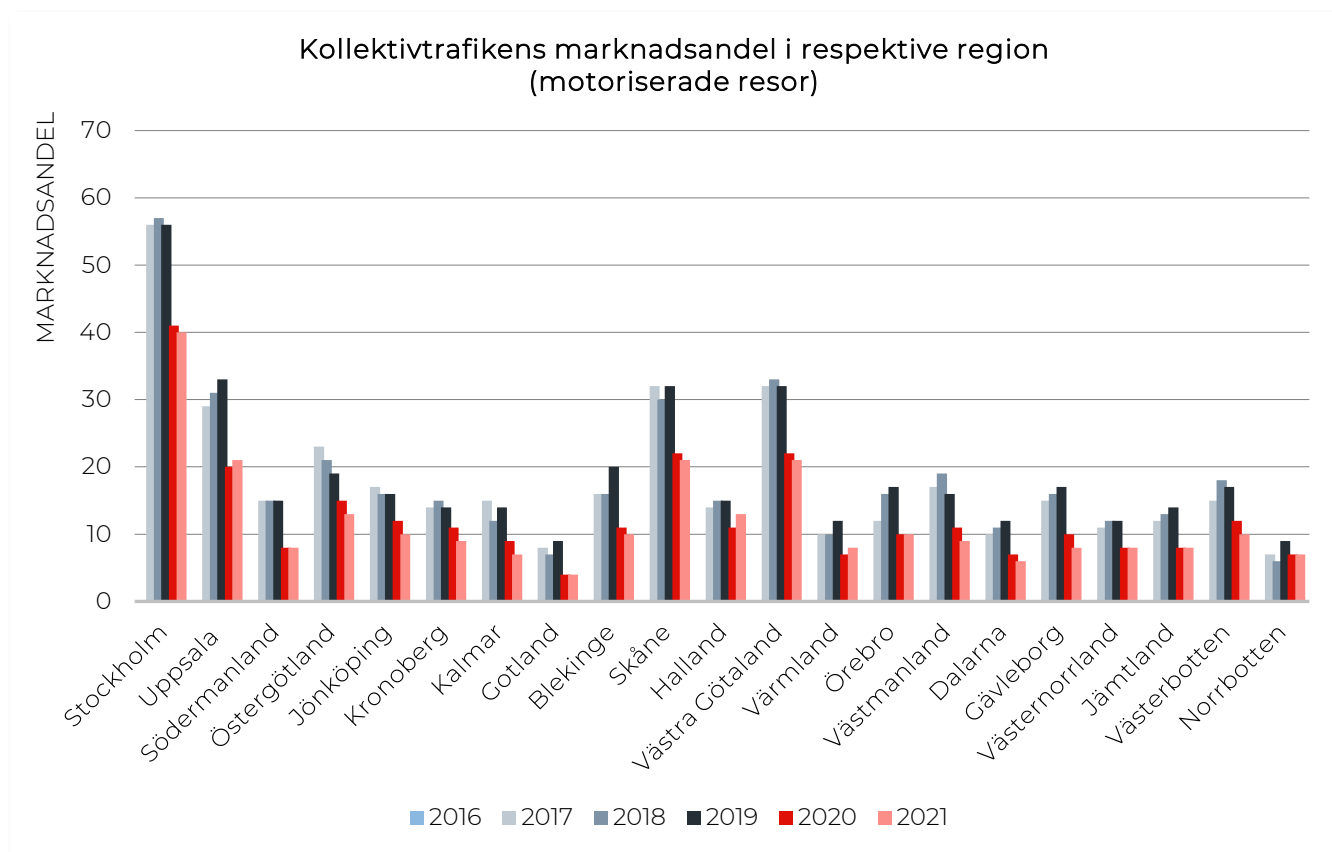
¹² (Regeringskansliet, 2022)

övergripande plan ligger intäkterna och kostnaderna på samma nivåer runt 51-52 miljarder under helårsbasis för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter.

2.2 MARKNADSANDELAR I RESPEKTIVE REGION

Den nuvarande och historiska utvecklingen av marknadsandelen är en viktig pusselbit för att förstå hur och var det finns potential att utveckla kollektivtrafiksystem i syfte att attrahera fler resenärer. Med en utökad målsättning om 40 % marknadsandel av de motoriserade resorna på nationell nivå (antal resor) kommer det sannolikt krävas att samtliga regioner förbättrar och ökar antalet resenärer och vinner marknadsandel ifrån bilen.

Under 2019 uppmättes den högsta nationella marknadsandelen på 32 % av de motoriserade resorna, under 2020-2021 sjönk andelen till ca 20 %. Det har dock skett en återhämtning under inledningen av 2022, för månaderna mars-maj låg den genomsnittliga marknadsandelen på drygt 28 %, ¹³ vilket pekar på att kollektivtrafiken kan få en relativt snabb och bra återhämtning i en post-pandemisk fas.



Figur 4 Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor i respektive region (Kollektivtrafikbarometern)

Under 2019 var det enbart fyra regioner som hade en marknadsandel för kollektivtrafiken på över 30 % (Stockholm, Uppsala, Skåne och Västra Götaland). Resterande regioner har i genomsnitt 15 % marknadsandel bland de motoriserade resor, men variationen är relativt stor mellan olika regioner. Vilka faktorer som påverkar kollektivtrafikandelen i respektive region skiljer sig

¹³ (Svensk Kollektivtrafik, 2022a)

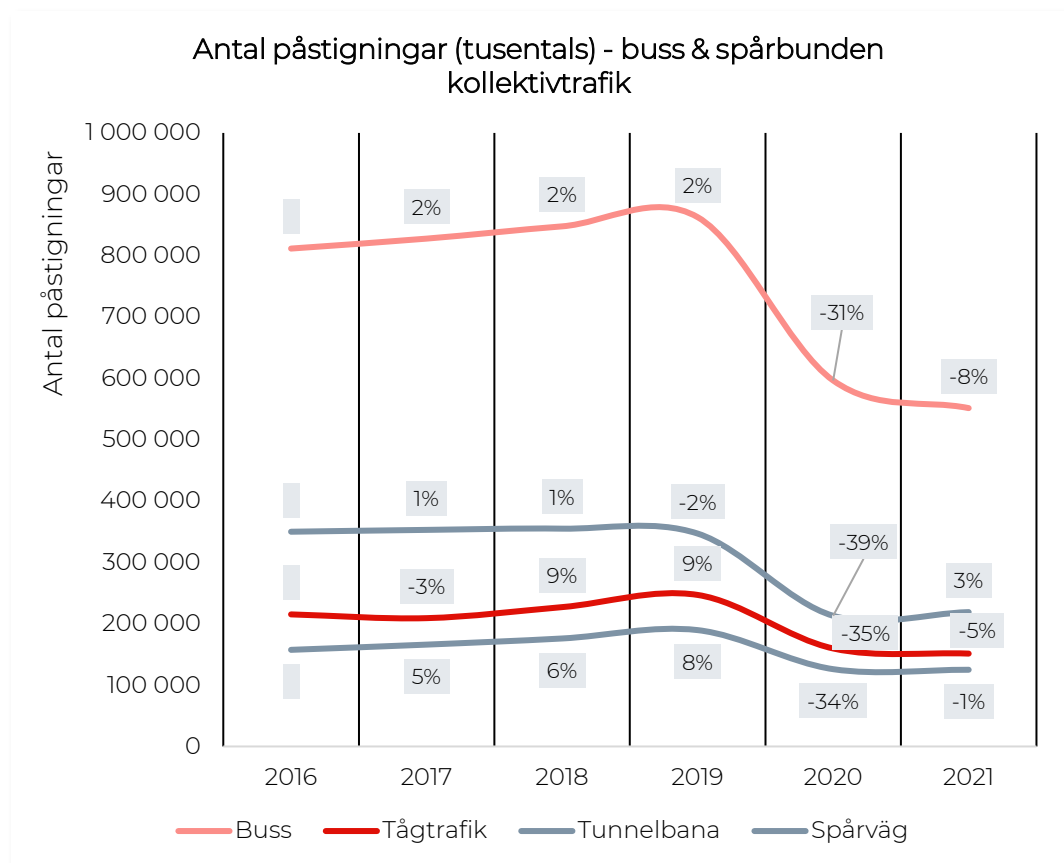
åt och behöver studeras i djupare detalj än vad som varit möjligt inom ramen för denna studie.

2.2.1 Resvanor

Under åren innan pandemin ökade både marknadsandelen och antalet påstigningar inom den regionala kollektivtrafiken. En tydlig trend inom det regionala resandet är att allt fler reser med spårbunden trafik och längre sträckor, både mätt i antalet påstigningar och mätt i personkilometer. Mellan 2016 och 2019 ökade antalet påstigningar inom busstrafiken med 6 %, medan motsvarande siffra var 15 % för den spårbundna kollektivtrafiken. Under samma period ökade antalet personkilometer för buss med 2 % och med den spårbundna med 12 %.¹⁴ Det troliga är att allt fler personer väljer kollektivtrafiken för att pendla längre sträckor, exempelvis med pendel- och regionaltåg.

Regioner som uppvisar högre andel resor med tågtrafik är de med väl utbyggd pendeltågstrafik till eller från större regionala tätorter, som exempelvis Stockholm, Skåne, Västra Götaland, Halland, Kronoberg och Östergötland för att nämna några.

Trots den positiva trenden inom den spårbundna kollektivtrafiken är busstrafiken fortfarande det dominerade färdmedlet. Drygt 80 % av samtliga påstigningar på årsbasis sker inom den lokala- och regionala busstrafiken.



Figur 5 Antal påstigning inom buss, respektive spårbunden kollektivtrafik 2016-2021 (Trafikanalys)

¹⁴ (Trafikanalys, 2020)

2.3 INFRASTRUKTURÅTGÄRDER SOM KAN BIDRA TILL EN ÖKAD MARKNADSANDEL

Runt om i Sverige pågår det både utbyggnad och planeras för utbyggnad av kapacitets- och attraktivitetshöjande åtgärder som kan bidra till en utvecklad kollektivtrafik och ökad marknadsandel. Som beskrivits i figur 5 var det framförallt det regionala tågresandet som ökade mest under åren innan pandemin. Med ett större utbud av tågtrafik är det troligt att denna trend kan hålla i sig. Det är dock mycket komplicerat att spå hur resandet och transportarbetet kommer utveckla sig under de kommande åren med en försämrad konjunktur, ökade priser på drivmedel samtidigt som samhället har gått in i en post-pandemisk fas, framförallt med ökat distansarbete. Något som varit särskilt tydligt inom den grupp som tidigare pendlade längre sträckor med tåg.¹⁵

I tabell 1 har ett axplock av olika projekt listats som torde skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande. Det är inte möjligt att beskriva enskilda objekts påverkansgrad eller om pågående aktiviteter är tillräckliga. Utöver dessa namngivna åtgärder pågår det flera olika projekt och insatser för att främja kollektivtrafiken i olika grad. Syftet med att redovisa dessa planerade åtgärder och utvecklingsprojekt är att beskriva att vissa kostnader redan tagits hos kommuner, regioner och staten som kan ha en positiv effekt på marknadsandelen. Det är dock inte infrastrukturen i sig som kommer vara den dominerande faktorn, utan vilka effekter som uppstår. Det är viktigt att se det som en helhet, dels behövs infrastruktur som bidrar till ökad tillgänglighet, ökat utbud och kapacitet samt restidförbättringar, dels är det lika viktigt med styrmedel som är bilhämmande. Det är kombinationen av styrmedel och åtgärder som är det viktiga.

Tabell 1 Ett urval av kollektivtrafikfrämjande åtgärder som byggs och planeras

Region	Pågående eller planerad utbyggnad	Planeras / under utredning
Stockholm	Utbyggnad Tunnelbana- och spårvägstrafik	Nya stombusslinjer och utbyggnad av lokalbanor
VGR	Västlänken	Metro- och citybuss koncept, Götalandsbanan, Utbyggd spårväg
Skåne	4-spår (utbyggnad stambanor), BRT utveckling i Malmö och Helsingborg, Regional BRT	
Uppsala	Spårvägsutbyggnad	
Regionöverskridande	Ostlänken, Norrbotniabanan, utbyggnad av stambanor (generellt)	BRT-satsningar i mellanstora tätorter ¹⁶ , Kapacitetshöjande åtgärder järnväg

¹⁵ (WSP, 2021)¹⁶ Exempelvis Örebro, Västerås, Kalmar m.fl.

¹⁶ Exempelvis Örebro, Västerås, Kalmar m.fl.

3. KOSTNADER FÖR ATT UPPNÅ MÅLSÄTTNINGEN

Det finns sannolikt flera olika metoder och kostnadsposter att analysera och beräkna för att fastställa vad det kommer kosta att uppnå målsättningen om 40 % marknadsandel bland de motoriserade resorna för kollektivtrafiken. Denna analys fokuserar huvudsakligen på de direkta kostnader som kommer att påverka Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter fram till år 2030. I figur 6 redovisas de kostnadsposter som WSP analyserat och beräknat. Flera av kostnadsposterna bygger på antaganden kring en möjlig utveckling. Givet hur vissa komponenter kommer att utvecklas i praktiken är det troligt att viss variation kan uppstå i hur stora olika kostnader faktiskt blir eller hur de fördelar sig. Det finns stora osäkerheter, exempelvis i hur stor marknadsandelsutveckling som sker i respektive region. Detta påverkar i sin tur kostnadsbilden, eftersom kostnaderna (och även biljettintäkterna) för att framföra kollektivtrafik skiljer sig åt mellan de olika regionerna.

Utöver de kostnader som uppstår för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer det krävas investeringar i både direkt och indirekt infrastruktur som påverkar kollektivtrafiken. Dessa kostnader hamnar i stor utsträckning utanför RKM:s vanliga driftbudget, både till följd av att de kräver en stor investeringsutgift, men framför allt på grund av ägarförhållande och vem som har rådighet över respektive delsystem, vilket skiljer sig åt mellan olika regioner.

- **Direkt infrastruktur:** Depåanläggningar, bussterminaler, spårinfrastruktur för tunnelbana och spårvagn,
- **Indirekt infrastruktur:** Statlig och kommunal väganläggning, nationell järnvägsanläggning

Dessa kostnader är komplicerade att dels beräkna, dels uppskatta i vilken omfattning av ny eller utvecklad infrastruktur som krävs. Till viss del kommer kostnadsposter som faller inom de indirekta kostnaderna att rymmas inom de utgifter som återfinns i den nationella infrastrukturplanen som omfattar 881 miljarder kronor fram till 2033.¹⁷ Om dessa planerade investeringar är tillräckliga eller hanterar de behov som kollektivtrafiken för att nå målsättningen är svårt att säga. Rörande de direkta kostnaderna för anläggningar som nyttjas enbart av kollektivtrafiksystemet rör det både ny- och reinvesteringar. Även i denna kategori skiljer sig ägarförhållandet åt i olika delar av landet, vilket försvårar en kostnadsberäkningsanalys. Med en växande kollektivtrafik kommer det krävas både mer och ny kapacitet i depå- och terminalanläggningar.

¹⁷ (Regeringskansliet, 2022)



Figur 6 Kostnadsposter som ingår i analysen för att nå 40 % marknadsandel för kollektivtrafiken

I kostnadsberäkningsanalysen ingår det fem olika delar, se figur 6. Primärt är det tre delar som ligger till grund för kostnadsuppskattningen av att nå målsättningen.

1. Ökad marknadsandel och fler resenärer kräver utökad trafik
 - a. Utökad trafikering med fler fordonskilometer resulterar i sin tur att fler fordon krävs
2. RKM:s infrastruktur- och övriga kostnader ökar till följd av trafik- och resandeökningar
3. Övriga kostnadsposter som påverkar RKM fram till 2030 (t.ex. införande av ERTMS)

Andra kostnadspåverkande variabler som exempelvis ökande drivmedelspriser, räntekostnader, försämrad konjunktur och inflation har inte inkluderats i analysen. Dels på grund av osäkerheterna kring hur dessa faktorer kan komma att utvecklas, dels deras volatilitet när analysen genomförs vilket skapar en stor osäkerhet. Troligen kommer dessa faktorer att få en stor effekt på den generella kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiksystemet och det behöver tas höjd för det.

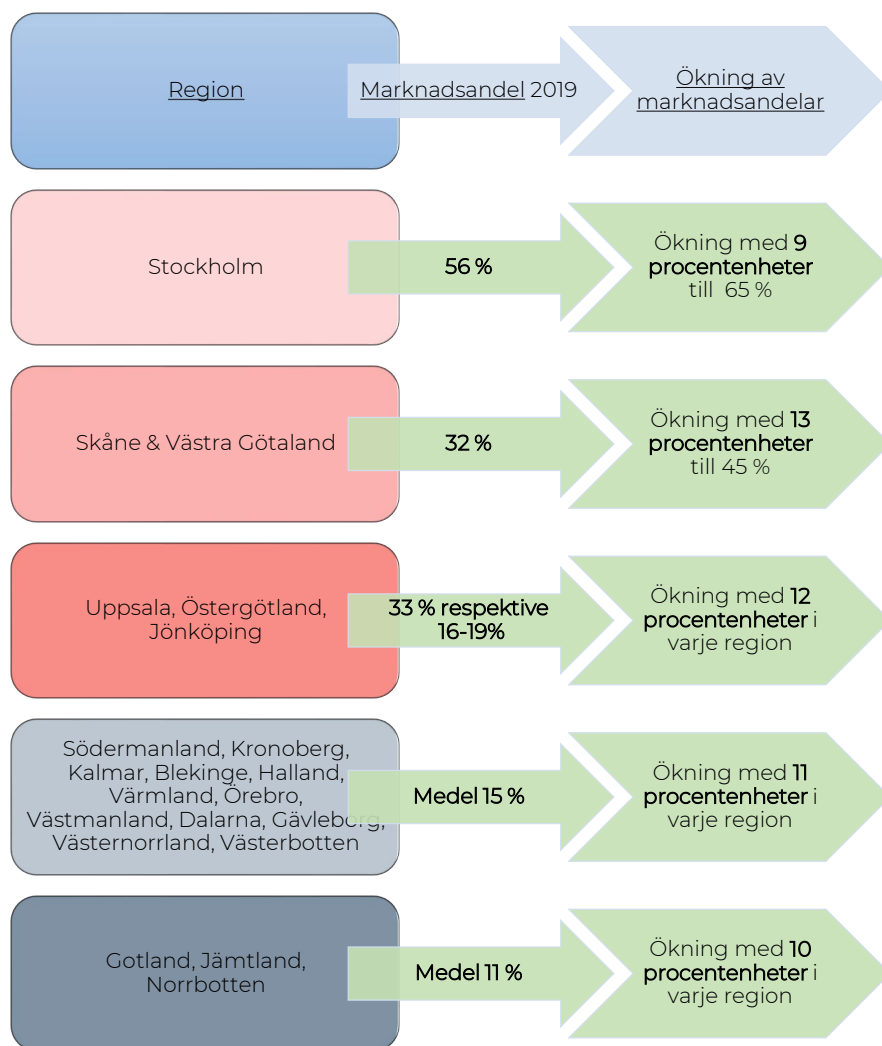
3.1 INGÅNGSVÄRDEN FÖR ATT NÅ 40 % MARKNADSANDEL

Utgångspunkten är att marknadsandelen för kollektivtrafiken år 2030 ska vara 40 % av de motoriserade resorna, dvs att måluppfyllnaden är nådd. För att beräkna hur stora trafikeringkostnaderna kommer vara har WSP tagit fram ett beräkningsverktyg som räknar fram marknadsandelsökningen tillsammans med antalet tillkommande resenärer och behovet av ett utökat utbud, vilket resulterar i en sammanställning över hur stora kostnaderna blir för trafiken. Som basår har 2019 använts, och en uppräknings per region har tillämpats.

Att fastställa vilken marknadsandelsutveckling som är rimlig i respektive region är inte lätt, det finns flera parametrar som styr och som påverkar en tänkbar utveckling, så vissa antaganden har varit tvungna att göras. Utgångspunkten har varit vilken marknadsandel som fanns i regionen 2019 (eftersom det var den högst uppmätta marknadsandel samtidigt som utbudet till stor utsträckning behållits till 2021). Därefter har regionerna delats in i olika kategorier baserat på en översiktlig och trolig potentiell överflyttning till kollektivtrafik från bil. Där faktorer som mängden invånare, antalet påstigningar, antal större tätorter, pendlingsmöjligheter till utom- eller inomregionala arbetsmarknader med mera ingått. Syftet har varit att i största möjliga mån ge regioner med liknande förutsättningar samma marknadsandelsökning mätt i procentenheter. Indelningen är grov och övergripande men bedöms spegla möjligheterna på ett någorlunda rättvisande sätt där samtliga regioner ökar sin marknadsandel i liknande intervall på mellan 9 – 13 procentenheter. Det är helt enkelt för komplicerat att på ett rättvisande sätt mer detaljerat beskriva de lokala förutsättningarna för samtliga 21 regioner.

När man studerar marknadsandelar på en nationell nivå behöver man också förstå att antalet resor som sker och befolkningen i regionen spelar stor roll. 1 procentenhets tillväxt i exempelvis Stockholm är lika mycket "värd" som 10 procentenheters tillväxt i en mindre region som Kronoberg, i termer av den nationella marknadsandelen. Beroende på hur målsättningen nås, det vill säga hur marknadsandel växer i olika regioner så kommer kostnaderna för trafikutbudet och även intäkterna variera.

Det går givetvis att göra en mängd iterationer med hur marknadsandelarna ska öka på olika vis i olika regioner för att nå målsättningen. Marknadsandelen om 40 % kan nås på olika sätt. Exempelvis skulle 40 % kunna nås om samtliga av de regionerna med större mängd invånare än de andra (Stockholm, Uppsala, Skåne, Västra Götaland, Östergötland samt Halland och Jönköping) öka sin marknadsandel med 15-20 procentenheter, medan övriga 14 regioner inte behöver öka alls. Ett sådant scenario bedöms dock inte sannolikt. Att samtliga regioner gemensamt ökar sin marknadsandel bör både vara troligare, möjligtvis med något större variation än som tillämpats i dessa beräkningar.

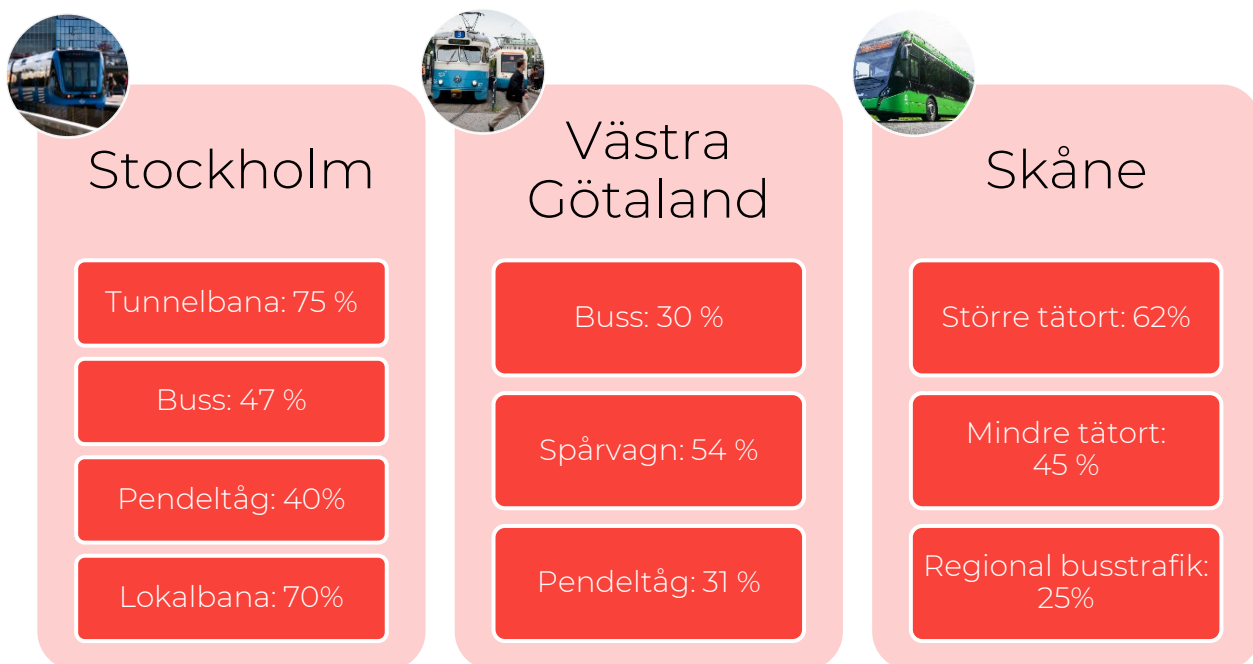


Figur 7 Tillämpade marknadsandelsökningar i regioner för att nå målsättning om 40 %

I ett andra steg används en trängsel- och belägningsfaktor för att avgöra när och om det behövs ytterligare trafikutbud i samband med att marknadsandel ökar, eftersom det medför ett ökat antal resenärer inom trafiksystemet. Ett antagande som gjorts inom ramen för trängseln är att det inom befintligt utbud (nivå 2019) finns ledig kapacitet för att rymma ett ökat antal resenärer). Det vill säga att det först vid en specifik belägningsgräns krävs ytterligare trafikutbud för att härbärga en ökad mängd resenärer.

Belägningsnivån inom trafiksystemet beräknades per region genom att dela det totala kollektivtrafikresor (mätt i personkilometer) genom det totala utbudet i säteskilometer. Dessa siffror stämde sedan av med faktiska belägningsnivåer i rusningstrafiken för Region Stockholms olika trafiksystem, Västra Götaland och Skåne (större tätort, mindre tätort och regional busstrafik).¹⁸ Genom att använda differentierade belägnings-siffror för olika typer av trafikslag kan dessa i sin tur appliceras på samtliga regioner, till exempel används belägnings-siffrorna för Skånes regionala busstrafik och mindre tätorter på regioner som Västerbotten, Värmland och Kalmar. Belägnings-siffrorna avser hur stor del av sittplatserna som utnyttjades under morgonens rusningstrafik.

¹⁸ Belägningsstatistik för dessa tre regioner var det som inom ramen fanns som tillgänglig statistik.



Figur 8 Beläggning (sittplatsutnyttjande morgonens rusningstrafik) i Stockholm, Västra Götaland, Skåne fördelat på olika färdmedel (2019)¹⁹

Beräkningarna sker på en regionalövergripande nivå, vilket leder till att den sammanvägda beläggningen i hela trafiksystemet per region tillämpats. Syftet är att avgöra när ett utökat utbud krävs allt eftersom marknadsandelen ökar och fler resenärer ska samsas ombord fordonen. Referensnivån för beläggningen och dess utveckling är 2019 i förhållande till beläggningen vid måluppfyllelse.

- För Region Stockholm är en beläggingsgräns om 59 % satt.
- För regionerna Västra Götaland, Skåne, Uppsala, Östergötland, Jönköping en beläggingsgräns om 45 % satt.
- För resterande regioner är en beläggingsgräns om 30 % satt.

Eftersom beräkningarna sker på en regionalnivå och avser all trafik, oavsett färdmedel eller riktning så är gränsen satt lägre än 100 %, på så vis tar formeln hänsyn till att resandet inte är dubbelriktat och ojämnt fördelat mellan dels olika färdmedel, linjer och reserelationer. Hänsyn tas också till den befintliga beläggingsgränsen för att bibehålla en viss komfortfaktor. Antaganden görs därför att i regioner med hög marknadsandel och stort resande finns det bland resenärerna en större vana och acceptans med högre beläggning än de regioner med låg marknadsandel och lägre resande.

Det är den regionala kollektivtrafiken som kommer behöva stå för huvuddelen att nå målsättningen. Samtidigt finns det skäl att även lyfta in den kommersiella kollektivtrafiken i form av buss och tåg, som primärt är långväga resande med god potential att bidra positivt till ökande marknadsandelar. Dock ska det tilläggas att den kommersiella kollektivtrafiken står för en väldigt liten del av det totala kollektiva resandet. Totalt antal påstigande för kommersiell buss och tågtrafik återfinns via Trafikanalys statistik, däremot är statistik inte tillräckligt detaljerad för att göra liknande beräkningar som för den regionala kollektivtrafiken, eftersom den är summerad på aggregerad nivå. För att

¹⁹ (SL, Västtrafik, Skånetrafiken)

bedöma kostnadsutvecklingen behöver linjesträckning, körtider och utbudet för den kommersiella kollektivtrafiken definieras, vilket gjorts med hjälp av trafikanalysverktyget Sampers²⁰, som innehåller utbudet på de kommersiella linjerna. Antagande om beläggning för tågen har satts till 65 %²¹ (dvs att 65 % av sittplatserna är utnyttjande på alla tåg under helårsbasis). Denna överslagsberäkning är ganska grov och baseras framförallt på snabbtåg, men ger ändå en bild över förhållandet mellan den kommersiella och regionala tågtrafiken. Det torde finnas en stor variation i beläggningsnivåerna, både beroende på reserelationen och när på dygnet avgången sker men blir för detaljerat eftersom reseefterfrågan inte heller har studerats.

Sammanställningen av den kommersiella buss- och tågtrafiken återfinns nedan. Sammanfattningsvis går det att konstatera att antalet påstigningar i den kommersiella trafiken i Sverige är ungefär lika stort som det regionala resandet i Jönköpings län. Efterfrågan på långväga resor är till skillnad från regionala resor mycket svår att bedöma.

- Den kommersiella busstrafiken hade 2019 ca 3,5 miljoner²² resenärer vilket är drygt 0,4 % av antalet påstigande resenärer inom busstrafiken.
- Med den kommersiella tågtrafiken skedde det 27 miljoner resor 2019²³, vilket motsvarar 10 % av det totala antalet påstigande resenärer inom tågtrafiken.

3.2 KOSTNADER FÖR TRAFIKUTBUDSÖKNING

De beräkningar och summor som kommer att presenteras i följande kapitel utgår ifrån officiell statistik från Trafikanalys över kostnader, intäkter och utförd trafik samt marknadsandel från Svensk Kollektivtrafik och beläggningsdata från SL, Västtrafik och Skånetrafiken. De enda antaganden som gjorts av WSP är kopplat till framskrivningen av marknadsandel i respektive region, vilken beläggning som ska finnas och behov av ytterligare trafikutbud, vilket mynnat ut i tre scenarier för hur stora kostnaderna blir avseende trafikeringen.

I samtliga scenarier ökar marknadsandelen i enlighet med figur 7.

→ **Scenario 1 – Basscenario**

Marknadsandelarna ökar med i genomsnitt 10 % per region för att nå 40 %. En högre acceptans av trängsel ombord fordonen tillåts eftersom det i beläggningsciffrorna pekar på att det i en stor mängd regioner finns ledig kapacitet i fordonen. Det vill säga att fler personer reser kollektivt, men att trafikutbudet behöver öka när det bedöms vara fullt ombord fordonen. Det torde vara så att en stor del av de bussar, tåg, spårvagnar och tunnelbanor som trafikerar i Sverige har ledig kapacitet och att det skulle kunna vara möjligt att öka marknadsandel åtminstone ett par procentenheter inom nuvarande trafikutbud.

²¹ (Trafikverket, 2020)

²¹ (Trafikverket, 2020)

²² (Trafikanalys, 2020)

²³ (Trafikanalys, 2019)

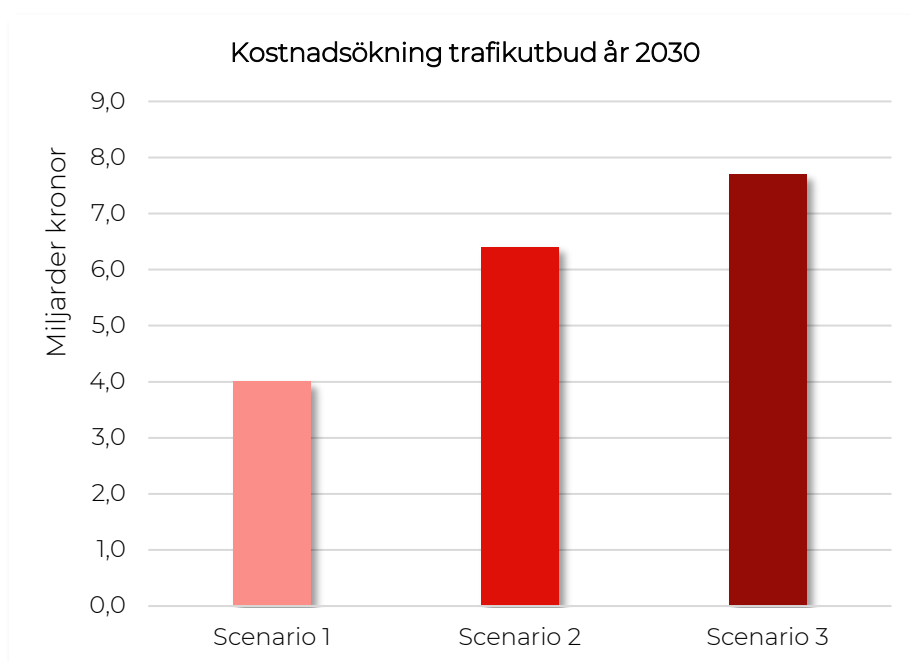
→ **Scenario 2 – Beläggning som 2019**

I scenario två är principen likadan som i scenario 1, med skillnaden att den beläggning (trängseln ombord) som tillåts är samma som under 2019. Detta resulterar i att det krävs ytterligare ökning av trafikutbudet för att bibehålla beläggningsnivåerna. Anledningen är att kollektivtrafiken ska bedömas som lika attraktiv 2030 som 2019.

→ **Scenario 3 – Ytterligare utbudsökning med 10 %**

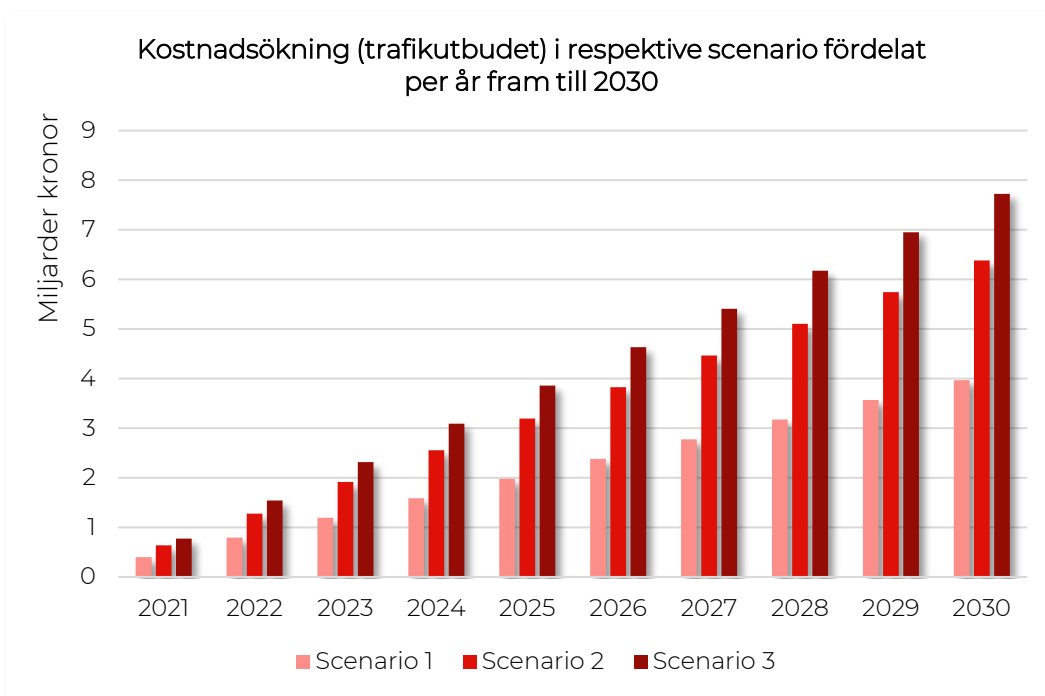
Scenario 3 utgår också ifrån samma principer som de två tidigare, men med skillnaden att ytterligare 10 % utbudsökning ingår i beräkningen. Anledningen till detta är dels att resandet troligtvis kommer fördela sig ojämnt (att det behövs mer trafik i rusning i vissa riktningar), dels att det kan komma krävas åtgärder i systemet för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Scenario 3 är alltså en vidareutveckling av scenario 2, men med 10 % utökad trafikutbud.

Dessa tre scenarier leder till olika stor ökning av trafikutbudet, vilket i sin tur resulterar i olika stora kostnadsökningar. Hur stor kostnadsökningen blir är komplicerat att bedöma, men det är troligt att utfallet ligger någonstans i detta spann. Under perioden 2019-2021 har trafikeringskostnaderna för samtliga RKM:er legat på drygt 39 miljarder kronor. En ökning i spannet 4 – 8 miljarder är ca 15 %, vilket skulle resultera i att trafikeringskostnaderna för den regionala kollektivtrafiken skulle uppgå till ca 45 miljarder kronor.



Figur 9 Scenarier kostnadsökning trafikutbud år 2030 för samtliga RKM

Att tillkommande resenärer börjar nyttja kollektivtrafiksystemet och att marknadsandelen når 40 % kommer inte ske över en natt. Det är mer troligt att det sker en succesiv ökning. På samma sätt behöver trafikutbudet också öka och förbättras succesivt, dels för att hantera tillkommande resenärer, dels för att skapa ett än mer attraktivt färdmedelsval. Därför är det troligt att kostnaderna på samma sätt ökar succesivt fram till 2030.



Figur 10 Kostnadsutveckling jämfört med 2019 i scenarier fram till 2030

Den sammanlagda kostnadsökningen under perioden fram till 2030 skulle i så fall fördela sig enligt figur 10. Vilket i kronor motsvarar en totalt ökning om 20-40 miljarder för hela den analyserade perioden beroende på scenario.

- Scenario 1 innebär en total kostnadsökning om ca 22 miljarder under perioden 2021-2030
- Scenario 2 innebär en total kostnadsökning om ca 35 miljarder under perioden 2021-2030
- Scenario 3 innebär en total kostnadsökning om ca 42,5 miljarder under perioden 2021-2030

3.2.1 Behov av fordon

De beräkningar som redovisats i figur 9 och 10 påvisar att det kommer krävas utbudsökningar för att hantera en ökad marknadsandel, både för att tillgodose resmöjligheter för tillkommande resenärer och för att skapa ett attraktivt trafiksystem. Attraktiviteten i detta fall handlar framför allt om tillgänglighet och komfort och att resenärerna värderar kollektivtrafiken som ett bättre alternativ än bilen i större utsträckning. Dessa utbudsökningar leder till att det behövs ytterligare fordon. Med hänsyn till att målsättningen ska nås redan till 2030 har vi antagit att det huvudsakligen är busstrafiken som kommer behöva stå för den stora utbudsökningen. Det pågår i viss utsträckning också olika projekt runt om i landet som syftar till att öka kapaciteten i spårtrafiken i både i nya och befintliga reserelationer. Utgångspunkten är att fler fordon kommer krävas, med att det i stor utsträckning blir busstrafiken som står för majoriteten till följd av de långa ledtiderna att införskaffa fler spårfordon. Busstrafiken är också i mycket större utsträckning flexibel än vad spårtrafik är, även om det finns flaskhalsar i väginfrastrukturen också. Dock kommer det ökande resandet fram till 2030 fördelas mellan både buss- och spårbunden kollektivtrafik.

Genom att dividera antalet utförda buss-kilometer med antalet fordon som finns per region (hämtat ifrån FRIDA²⁴ och kontakt med Trafikförvaltningen SL vars fordon saknas i databasen) får man ut ett riktvärde i form av x-utbudskilometer som varje buss kör per år. Detta resulterar i att det grovt räknat krävs 1 ny buss per varje 60 000 utökning av antalet utbudskilometer. Kostnaden för en ny buss är beroende av vilken typ av fordon som avses, exempelvis är inköpskostnaden av en biogas eller biodieselbuss mycket lägre än en el-buss. En biogas eller biodieselbuss kostar uppskattningsvis mellan 2,4 – 3,4 miljoner kronor beroende på storlek, medan en elbuss ligger i spannet 5,6 – 7 till 8 miljoner beroende på storlek och vilken typ av laddning som krävs.²⁵

I dagsläget finns det ca 10 000 bussar²⁶ inom de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik. I det framräknade basscenariot skulle det krävas drygt 3 000 fler fordon, vilket betyder att antalet bussar behöver öka med ca 30 %. Även om det fortfarande är en relativt liten del av den svenska bussflottan som består av elbussar så satsar allt fler RKM på att övergå till elbussar vid upphandling av busstrafik.²⁷ I följande beräkning har WSP utgått ifrån att hälften av dessa 3 000 tillkommande bussar är el och resterande 1 500 drivs på biogas eller biodiesel.

Investeringsutgiften för dessa tillkommande fordon landar på 14,8 miljarder kronor fram till 2030. Utöver denna investeringspost kommer det även behöva reinvesteras i den fordonspark som körs i dagsläget. De utgifterna ryms inom trafikeringskostnaderna och ingår således i kostnaderna för trafiken.

Eftersom denna utgift endast utgår ifrån en ökad mängd bussar inom kollektivtrafiksystemet är det troligt att kostnadsbilden kommer se annorlunda ut i verkligheten. Det är sannolikt att investeringar kommer ske i spårbunden kollektivtrafik med fler och kapacitetsstarka fordon också, vilket dels medför att färre bussar kan komma och krävas samtidigt som även dessa fordon har ett inköpspris.

Avslutningsvis är det viktigt att poängtera att dessa kostnader sannolikt ryms i de kostnader som redovisas i *figur 10. Kostnadsutveckling i scenarier fram till 2030*. Detta på grund av att de kostnader som ingår i RKM:s trafikeringskostnader ska täcka samtliga utgifter de upphandlade operatörerna bär, däribland fordonsinköp.

3.3 INFRASTRUKTURELLA OCH ÖVRIGA KOSTNADER HOS RKM

För att säkerställa målsättningen om en marknadsandel om 40 % för kollektivtrafiken är det inte enbart utbudet som behöver ökas. Infrastrukturens roll är minst lika viktig för att garantera bättre framkomlighet, tillförlitlighet som reducerar förseningar och att terminaler-, spår-, och depåer kan tillgodose behovet för fordonen med mera.

Det är komplicerat att värdera hur mycket olika regionala, kommunala och statliga aktörer spenderar på infrastrukturella investeringar som berör kollektivtrafiken. De kostnader som rapporteras in till Trafikanalys rörande

²⁴ (Svensk kollektivtrafik, 2022c)

²⁵ (Trafikförvaltningen, 2018)

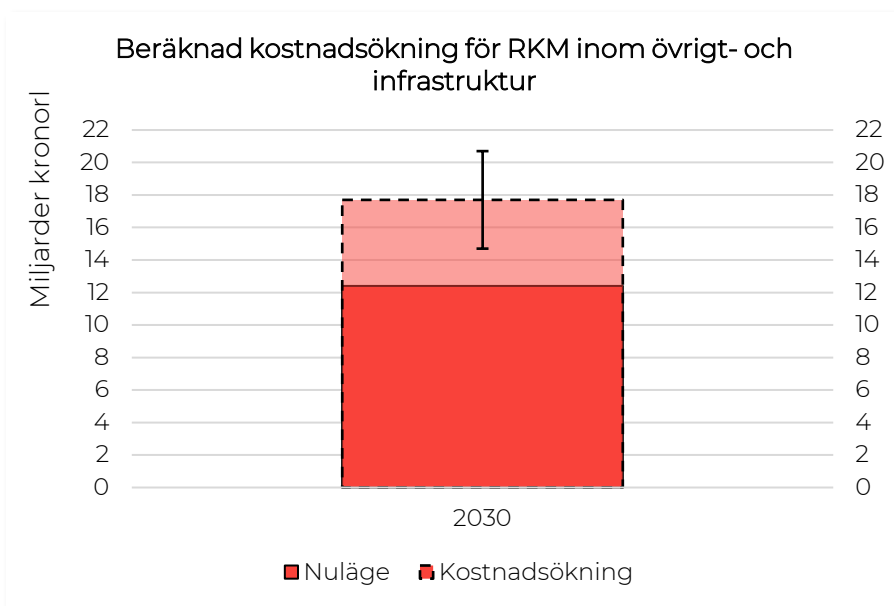
²⁶ (Svensk kollektivtrafik, 2022c)

²⁷ (Åslund Vendela, Pettersson-Löfstedt Fredrik, Danielsson Hans, 2022)

infrastruktur och övriga kostnader har haft vissa brister²⁸ rörande hur de fördelar sig, det vill säga att kostnadsposter som sannolikt rör infrastruktur kan ha redovisats som *övrigt* och vice versa. RKM:s infrastrukturella kostnader är de kapitalkostnader som rör drift och underhåll av fasta trafikanläggningar. Medan övriga kostnader rör marknadsföring, administrativa kostnader, kontrollverksamhet och trafikinformation. Oavsett hur dessa kostnader fördelar sig i praktiken kommer det krävas ytterligare utgifter inom posterna för att tillgodose en ökad användning av kollektivtrafiksystemet och en större mängd utförd trafik. Eftersom det är komplicerat att bryta ur delar i dessa kostnader antas det att kostnaderna förmodligen ökar i historisk takt med visst ökade anslag till följd av A) ökad mängd trafik och B) större organisation för att omhänderta skiftet samt C) ökad mängd investeringar.

Mellan åren 2016 - 2020 ökade de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader inom det som klassificerats som *övrigt* och infrastruktur i genomsnitt med 3,2 % per år och uppgick under 2021 till 12 miljarder. Exakt vilka utgifter som finns i dessa två kategorier är en utmaning att bryta loss. Likväl hur kostnaderna kommer utveckla sig är väldigt svårt att sja om, därför har tre olika scenarier tagits fram i likhet med beräkningarna av trafikdriftskostnaderna.

- **2 % kostnadsökning per år** – Den genomsnittliga trafikutbudsökningen för att nå målet är ca 2 %. Så lågt beräknat skulle kostnaderna för övrigt kategorin följa samma kurva.
- **4 % kostnadsökning per år** – Den genomsnittliga kostnadsutvecklingen under perioden 2016 – 2020 låg på 3,2 % dock med stor variation mellan vissa år. På grund av att utbudet behöver öka har därför siffran skrivits upp till 4 %. Dels följa den historiska utvecklingen, dels skapa utrymme för ökade investeringar och en större organisation hos RKM.
- **6 % kostnadsökning per år** – En högre kurva som syftar till att illustrera en kostnadsutveckling som kan behövas för att säkerställa tillräcklig kapacitet och tillgänglighet i kollektivtrafiken eftersom systemet växer.



Figur 11 Beräknad kostnadsökning inom posterna Övrigt och infrastruktur hos RKM

²⁸ (SKR, 2017)

Eftersom det är svårt att spåra exakt vad som rymts i varje enskilda region inrapporterade siffror är det också komplicerat att bedöma vilken utveckling som troligen kommer att ske. Utgångspunkten att kostnaderna kommer att öka är mest sannolikt, men i vilken nivå är mer svårbedömt, det är även troligt att de kommer öka i varierande takt mellan olika regioner.

En 2 % ökning per år skulle innebära att kostnaderna för övrigt och infrastruktur hamnar på 2,5 miljarder mer än 2021, med en 4 % ökning är motsvarande siffra 5 miljarder och med en 6 % ökning 8,5 miljarder. Totalt sett skulle det innebära att utgiftsposterna för övrigt- och infrastruktur uppgår till mellan 15-21 miljarder år 2030 beroende på hur utvecklingen ter sig.

3.4 DEN KOMMERSIELLA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Kostnaderna och storleken för den kommersiella kollektivtrafiken, mätt i antalet resenärer samt dess påverkan på marknadsandelen är komplicerade att både uppskatta och beräkna, vilket beror på att trafiken bedrivs på kommersiell basis och offentlig statistik inte finns att tillgå i stor utsträckning. Trafikanalys har i sina publikationer uppgifter på antalet påstigande och utförda kilometer totalt sett, men inte kostnader eller intäkter. Enligt Trafikanalys gjordes 27 miljoner resor i den kommersiella tågtrafiken 2019.²⁹

I Trafikanalys statistik över antalet påstigande 2019 uppgick antalet påstigningar inom kommersiell busstrafik till ca 3,5 miljoner. I tågtrafiken var motsvarande siffra 27 miljoner resor. Sammanlagt rör det sig alltså om ca 30 miljoner resor, vilket motsvarar 1,6 % av samtliga kollektiva resor på årsbasis.

Givet det antal kilometer som Trafikanalys publicerar för den kommersiella busstrafiken (11 miljoner) är det möjligt att överslagsmässigt även få ut antalet timmar genom att dela kilometer med en genomsnittlig hastighet. Vi antar att den genomsnittliga hastigheten är 50 km per timme (inklusive stopp för på- och avstigning etc.), vilket resulterar i ca 220 000 timmar per år. Antalet timmar och kilometer multipliceras sedan med Asek-kalkylvärden³⁰ för långväga busstrafik, vilket är 359 kr per timme och 5,29 kr per kilometer, vilket ger en total kostnad på ca 140 miljoner per år. Eftersom dessa kostnader enbart berör själva trafiken (dock med vissa overheadkostnader) saknas vissa kostnadsposter. Det som framför allt saknas är kapitalkostnaderna för fordon, depåer och lokaler, vilket är väldigt svårt att uppskatta. WSP är medvetna om att dessa kostnader sannolikt är mycket lågt räknade, troligen är de i en storleksordning som är minst dubbelt så stor.

Genom dataunderlaget ifrån Sampers har det gått att få ut antal turer, linjelängd och linjetid för den tågtrafik som framförs på kommersiell basis. Multiplicerat med en årsfaktor om 308³¹ fås den totala framförda kilometern och antalet timmar ut. Dessa har sedan multiplicerats med Asek-kalkylvärden för tågtrafiken. Eftersom vi inte vet exakt vilken typ av tåg som används på varje enskild linje (det är olika kostnader beroende på tåg) så har ett medelvärde använts, inklusive banavgifter). Dessa är 33,5 kr per kilometer och 4 233 kr per timme.³² Detta skulle resultera i att den kommersiella tågtrafiken årligen kostar ca 3 miljarder kronor att trafikera. På samma sätt som för

²⁹ (Trafikanalys, 2019)

³⁰ (Trafikverket, 2020)

³¹ (Nelldal, Andersson, & Fröidh, 2018)

³² (Trafikverket, 2020)

busstrafiken är denna siffra troligen exklusive en del overhead-, investerings- och kapitalkostnader. Kostnaden genom antalet resenärer motsvarar 100 kr på påstigande. Som referens omsatte enbart SJ 2019 drygt 8,6 mdkr, samtidigt kör SJ-koncernen också upphandlad trafik (de uppskattar sin marknadsandel av upphandlad tågtrafik till drygt 40 % i Sverige).³³ Sannolikt är den beräknade kostnaden på 3 mdkr något lågt räknat.

Sammanlagt uppskattas kostnaden för den kommersiella kollektivtrafiken med buss och tåg uppgå till lågt räknat drygt 3,2 miljarder kronor per år, vilket motsvarar ca 6 % av de kostnader som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bär varje år. I tillägg bedöms den kommersiella kollektivtrafiken endast stå för mindre än 2 % av det totala kollektiva resandet. Resor som sker inom den kommersiella trafiken är efterfrågestyrd på ett annat sätt än de som sker inom den regionala kollektivtrafiken, vilket gör det än mer svårbedömt vilken roll denna trafik kan ta för att öka marknadsandelen.

Det finns dessvärre för lite underlagsstatistik för att tillämpa en liknande beräkningsmodell som för den regionala kollektivtrafiken. Antalet resor som sker på årsbasis är jämförbart med antalet resor inom exempelvis Jönköpings län och Region Östergötland. För att få en uppskattning om vilken påverkan den kommersiella trafiken kan tänkas ha på marknadsandelen och dess utveckling mot målsättningen om 40 % behöver flera antaganden göras.

På samma sätt som analysen utgår ifrån att det finns ledig kapacitet i den regionala kollektivtrafiken behöver man utgå ifrån att det finns ledig kapacitet att tillgå i även den kommersiella trafiken, förvisso torde det skilja sig åt mellan olika relationer, tider och färdmedel. Där vissa relationer mellan storstäder är högre belastade och andra mindre. Vad som är en tänkbar utveckling av efterfrågan till 2030 går inte att svara på i denna analys utan den får utgå ifrån att efterfrågan på långväga resor sker på ett övergripande plan. Den ökade efterfrågan omvandlas till fler resor och fler utförda kilometer, primärt genom en ökning inom tågtrafiken.

Den kommersiella trafiken utgör en viktig del i transportsystemet, men står bara för en mycket liten del i förhållande till den nationella marknadsandelen. Utifrån genomförda beräkningar utgör de kommersiella resorna 1,8 % av samtliga påstigningar inom kollektivtrafiksystemet, vilket resulterar i att den kommersiella kollektivtrafiken har begränsade möjligheter att i större omfattning påverka utvecklingen av marknadsandelen. Resonemanget utgår ifrån den kommersiella kollektivtrafiken i stor utsträckning ser likadan ut år 2030 som innan pandemin, fast med ett ökat turutbud i relationer med hög efterfrågan.

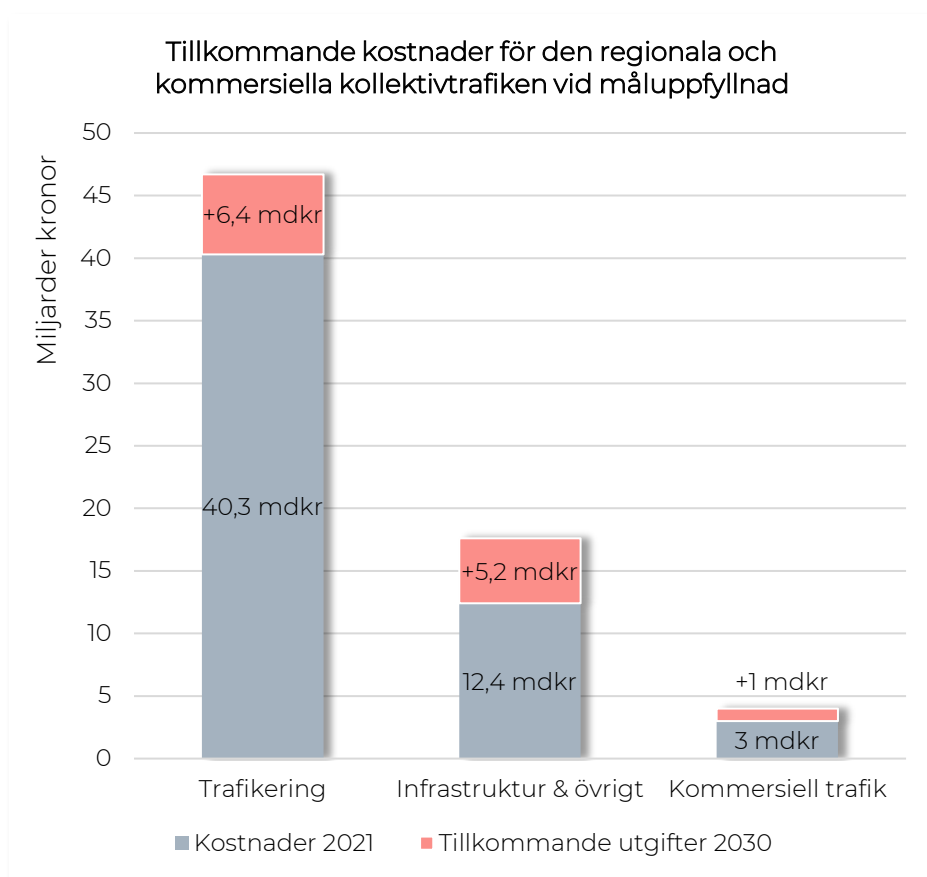
För att nå 40 % marknadsandel krävs det i flera av regioner en mycket kraftig resandeutveckling, uppemot 50–60 % ökning (inkl. befolkningsökning) om hela ökningen ska ske genom ökat kollektivtrafikresande och ingenting genom minskat bilresande. Antar vi att den kommersiella kollektivtrafiken får samma ökning motsvarar det drygt 15 miljoner fler resor till en kostnad som uppgår till minst 1 mdkr, vilket innebär att fler avgångar behöver trafikeras. Detta inkluderar en ökning av beläggningen ombord i fordonen, vilket gör att även effektiviteten ökar.

³³ (SJ, 2020)

3.5 SAMMANSTÄLLDA KOSTNADER

Utgångspunkten för analysen är de kostnader som uppstår för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de kommersiella aktörerna inom långväga buss- och tågtrafik. Som beskrivits i de inledande kapitlen kommer det givetvis krävas investeringar i infrastrukturen, men där är det andra statliga, regionala och kommunala aktörer som har ansvaret. Som konstaterades är det mycket komplicerat att analysera vilka kostnader som dessa aktörer bär kopplat till kollektivtrafikens infrastruktur, vilket leder till att det finns utgifter som kommer behövas, men som inte ingår i denna analys. Likväl är det svårt att bryta ner till kostnader som RKM bär till olika poster, vilket föranlett att det primärt är två huvudposter som beskrivs. Hur mycket *trafikeringskostnaderna* behöver öka för att kunna hantera resandeökningen som följer med ökad marknadsandel, samt antaganden kring hur posten *övrigt- och infrastruktur* utvecklas till 2030.

Utifrån de antaganden och beräkningar som gjorts för analysen har följande kostnadsutveckling prognosticerats för Sveriges RKM:er för att nå måluppfyllelse om 40 % marknadsandel. Kostnaderna summeras till de sammanlagda kostnaderna år 2030. Värdena för kostnadsposterna *Trafikering* och *infrastruktur & övrigt* är hämtade ifrån scenario 2 för respektive beräkning.



Figur 12 Tillkommande kostnader per år för den regionala och kommersiella kollektivtrafiken vid måluppfyllnad år 2030. Den kommersiella trafikens kostnader är lågt räknat

Som redovisats i kapitel 3.2 *Kostnader för trafikutbudsökning* och 3.3 *Infrastrukturella- och övriga kostnader hos RKM* har genomförda beräkningar landat i ett spann. Att prognosticera och anta helt rätt förutsättningar är en svår uppgift, givet de förutsättningar och antagande som gjorts bedömer WSP att

medelvärde (dvs scenario 2 i respektive kostnadspost) sannolikt är den mest rättvisande uppskattningen av kostnadsökningen. De spann som redovisades var för trafikeringen -2,4 mdkr till +1,3 mdkr och för infrastruktur och övrigt -2,8 mdkr till +3,3 mdkr. För den kommersiella trafiken har inga spann i kostnaderna beräknats.

Sammanfattningsvis resulterar måluppfyllelsen i att kostnaderna för kollektivtrafiken ökar med ca 12,6 mdkr på årsbasis, vilket motsvarar 23 % ökning ifrån dagens kostnadsbild. Kostnadsökningen kommer naturligtvis variera mellan olika regioner, där vissa komma bära en högre procentuell kostnadsökning än andra.

4. REFORMANALYSER

Detta avsnitt sammanställer undersökningar och beräkningar av åtgärder och reformer som antingen kan öka biljettintäkterna, bland annat genom att öka kollektivtrafikresandet, eller som kan minska kollektivtrafikens kostnader. Redovisningen och beräkningarna baseras på tidigare studier, officiell statistik från Trafikanalys och egna antaganden. I bruttolistan till reformanalyserna ingick reseavdraget. Eftersom Riksdagen i juni beslöt ersätta reseavdraget med en färdmedelsneutral och avståndsberoende skattereduktion när denna analys gjordes så har reformen inte analyserats. Under hösten 2022 har den nya regeringen föreslagit att reseavdraget ska behållas och höjas för bilpendlare.

I avsnittet ingår inte att redovisa hur riktade statsstöd till kollektivtrafiken kan bidra till intäkterna. Detta hanteras som en restpost i sammanhanget när jämförelse mellan kostnaderna för att uppnå nystartsmålet jämförts med intäkterna och potentialen av dessa åtgärder.

4.1 TA BORT FÖRMÅNSSKATTEN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKKORT

Med dagens regelverk förmånsbeskattas kollektivtrafikkort som en löneförmån. Det innebär att en arbetstagare som får ett kollektivtrafikkort av sin arbetsgivare beskattas för kortets värde som om den personen hade fått kontant lön.³⁴ Enligt en tidigare studie av WSP beräknas en slopad förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort leda till att antalet resor i kollektivtrafiken ökar med 2,8 procent per år.³⁵ Vilket i sin tur kommer att bidra till ökade biljettintäkter.

Genom att utgå från det totala antalet påstigande 2019 och uppräknings till 2030 med en genomsnittlig ökning med 2,8 procent per år förväntas därmed det totala antalet resor i kollektivtrafiken öka med sammanlagt cirka 671 miljoner. Varav 474 miljoner av dessa resor tillkommer perioden 2023-2030. Denna siffra avser antalet påstigande i samtliga regioner på riksnivå, mest troligt är att ökningen kommer variera mellan olika län.

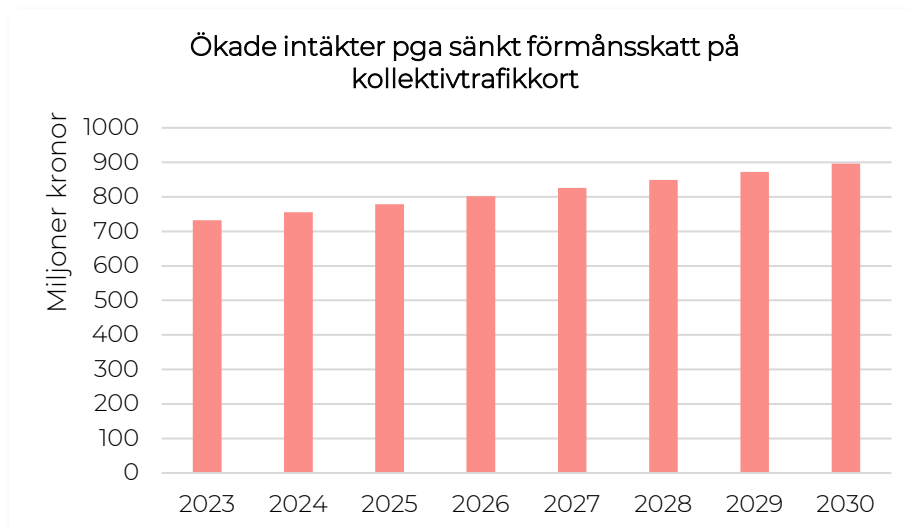
År 2019 var den genomsnittliga intäkten per påstigande knappt 14 kronor över hela landet.³⁶ Genom att multiplicera detta med det förväntade totala antalet

³⁴ (WSP, 2021)

³⁵ (WSP, 2020)

³⁶ (Trafikanalys, 2020)

resor mellan 2019 och 2030 bör intäkterna således öka med cirka 9,3 miljarder kronor under samma period. Motsvarande siffra för åren 2023 – 2030 förväntas uppgå i cirka 7,2 miljarder kronor, se Figur 13. För året 2030, stapeln längst till höger, förväntas intäkterna att öka med cirka 896 miljoner kronor.



Figur 13. Ökade intäkter som ett resultat av sänkt förmånsskatt på kollektivtrafikkort fram till 2030. Antal nya resor är multiplicerad med genomsnittsintäkten på knappt 14 kronor.

4.2 SÄNKT MOMS PÅ KOLLEKTIVTRAFIK

Momsen på persontransporttjänster är idag 6 %. Det finns en önskan från kollektivtrafikbranschen om att sänka denna momssats till noll.³⁷ Ett liknande förslag, men som bara ska gälla tillfälligt, har lagts av den finska regeringen.³⁸

För denna reform görs, i denna rapport, antagandet att RKM inte förändrar priserna som en följd av att momsen tas bort.³⁹ Givet att RKM låter priserna vara oförändrade kan man utgå från de sammanlagda trafikintäkterna för år 2019 som var knappt 23 miljarder kronor. Denna intäktssiffra inkluderar inte momsen, vilket har stämmts av med statistikansvarig på Trafikanalys som i sin tur har bekräftats av uppgiftslämnare på RKM.⁴⁰

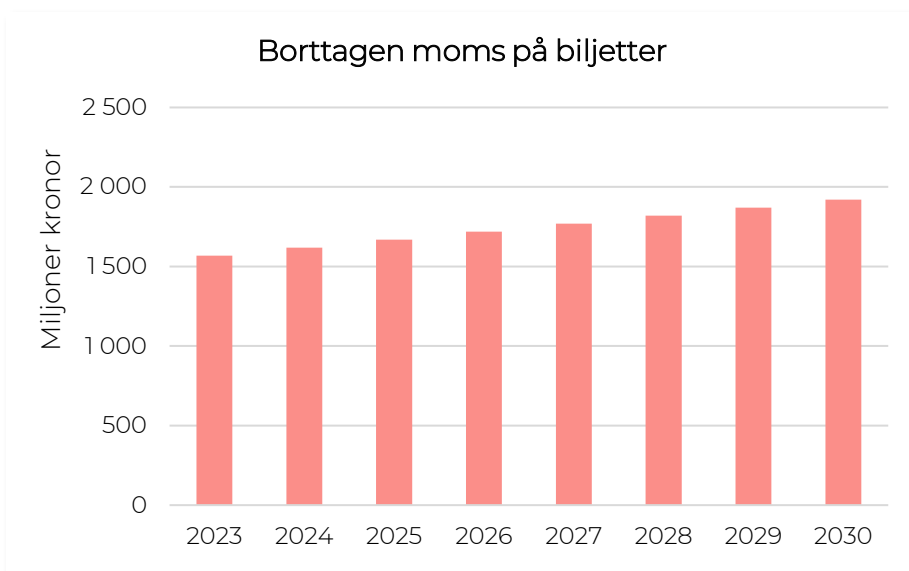
Givet framskrivningen av antal resande, 2 333 miljoner påstigande 2030, och en intäkt per påstigande (på knappt 14 kronor) beräknas totala biljettintäkter för åren fram till 2030. De totala biljettintäkterna förväntas då motsvara nästan 32 miljarder. Om så är fallet motsvarar en moms på 6 % 1,92 miljarder kronor år 2030, som Figur 14 redovisar.

³⁷ (Svensk Kollektivtrafik, 2021)

³⁸ (Förlaget Taxi idag AB, 2022)

³⁹ Reformen kommer även omfatta den kommersiella tåg- och busstrafiken men eftersom det inte finns någon offentlig statistik om biljettintäkterna har dessa intäkter inte kunnat beräknas.

⁴⁰ Denna kontakt togs i samband med tidigare uppdrag (WSP, 2021)



Figur 14. Potentiell intäktsökning av att moms på persontrafik tas bort

4.3 FÖRÄNDRADE START- OCH SLUTTIDER

Kollektivtrafikresandet sker idag med stora variationer mellan olika tider på dygnet.⁴¹ Konsekvenserna av detta resmönster innebär ökade kostnader för kollektivtrafiken i form av att fordonsflottans storlek behöver dimensioneras utifrån när efterfrågan på kollektivtrafikresor är som högst. Ytterligare konsekvenser är försvårad personalplanering för trafikföretagen och trängsel i rusningstrafik för resenärerna.

För att jämna ut resandet under dygnet är ett förslag att sprida ut start- och sluttider för skolor, universitet och offentliga arbetsplatser. Detta kan leda till minskade driftkostnader genom att fordonsflottan kan reduceras och användas jämnare över dygnet. I tidigare studier har antaganden gjorts om att ungefär en sjättedel av alla driftkostnader i den regionala kollektivtrafiken används för att tillgodose högre utbud i rusningstrafik.⁴²

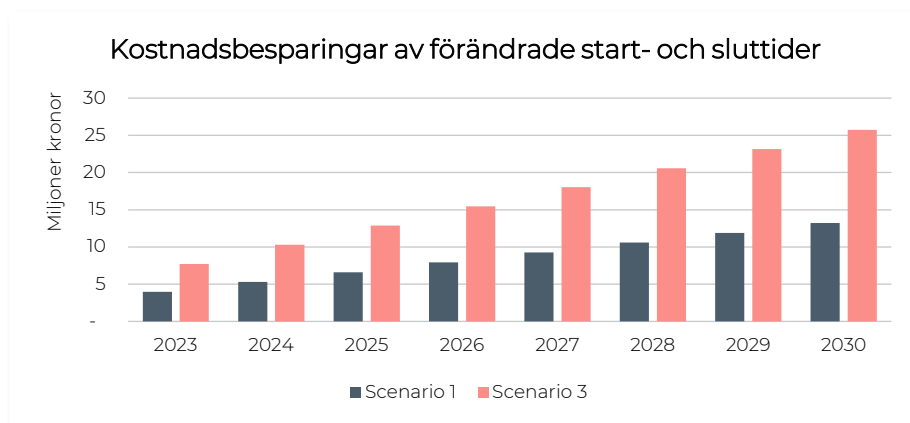
För scenario 1 och scenario 3 som presenteras i avsnitt 3.2 bedöms de totala driftskostnaderna år 2030 vara knappt 4 miljarder och drygt 7,7 miljarder kronor respektive. För att beräkna eventuell kostnadsbesparing används två bedömningar – i det ena antas den sjättedel av driftkostnaderna som utgör rusningstid att minska med två procent och i det andra med fem procent.⁴³

Som ett resultat beräknas den totala kostnadsbesparingen att uppgå i ett intervall på mellan 13,2 och 25,7 miljoner kronor år 2030 om driftkostnaderna minskar med två procent. Respektive intervall vid en driftkostnadsminskning på fem procent uppgår till mellan 33 och 64,3 miljoner kronor. I Figur 15 illustreras kostnadsbesparingarna per år givet antaganden om minskade driftkostnader på två procent medan Figur 16 illustrerar kostnadsbesparingar om fem procent.

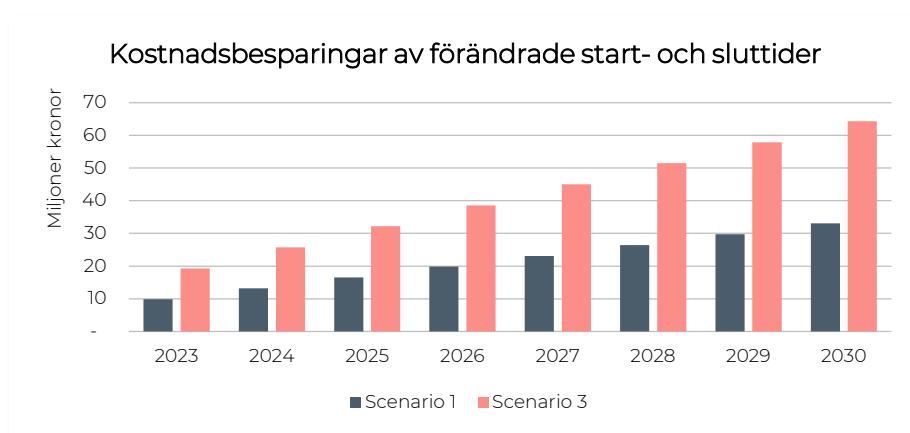
⁴¹ (Svensk Kollektivtrafik, 2021)

⁴² (WSP, 2021), (SKR, 2012)

⁴³ I WSP:s (2021) rapport om kollektivtrafiken post corona antogs 5 %, här beräknas både det scenariot och ett försiktigare scenario. Idén är inte att påstå att dessa scenarier är de sanna vilket är mycket svårt att veta) utan att visa på storleksordningen på kostnadsbesparingen.



Figur 15. Kostnadsbesparing om 2 % av den sjättedel som utgör driftskostnaderna i rusningstid.



Figur 16. Kostnadsbesparing om 5 % av den sjättedel som utgör driftskostnaderna i rusningstid.

4.4 SAMORDNING AV KOLLEKTIVTRAFIK, SKOLSKJUTS, FÄRDTJÄNST OCH SJUKRESOR

Genom att öka samordningen mellan skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och linjelagd kollektivtrafik kan kollektivtrafikens kostnader minska. Med en utökad samordning kan parallella kollektivtrafikresor undvikas samtidigt som belägningsgraden på fordonen ökar.⁴⁴ Svensk Kollektivtrafik bedömer att samordning kan bidra med en besparingspotential på runt 25 till 30 procent av de kostnaderna för skolskjuts, färdtjänst och sjukresor.⁴⁵

För att beräkna potentiell kostnadsbesparing som ett resultat av samordning av kollektivtrafik kommer här tre olika scenarier att redovisas. Den första scenariot antar en besparingspotential om 10 procent, den andra 25 procent och den tredje 30 procent.

Enligt utredningen om samordning av särskilda persontransporter (SOU 2018:58) kostade landets samlade färdtjänst cirka 2,9 miljarder kronor, skolskjutsar cirka 3,8 miljarder kronor och sjukresor cirka 1,9 miljarder kronor år 2016.⁴⁶ Summan var drygt 8,5 miljarder kronor. Hur detta förändras över åren är vanskligt att säga. Trafikanalys statistik över färdtjänst indikerar att

⁴⁴ (Svensk Kollektivtrafik, 2021)

⁴⁵ (SKR, 2014)

⁴⁶ (Utredningen om samordning av särskilda persontransporter, 2018)

antal resor legat relativt stabilt mellan 2011 och 2019 (för att sen minska kraftigt på grund av Covid).⁴⁷

Det är dock inte samma sak som att kostnaderna legat konstant. Om vi antar att kostnaderna följer inflationsmålet på två procent räknas de upp till en nivå på 11,2 miljarder år 2030. Troligtvis är det många faktorer som påverkar kostnaderna för särskilda persontransporter, men denna beräkning ger en indikation om storleksordningen. Man kan argumentera att kostnaderna ökar mer än inflationen, t.ex. på grund av höga energipriser. Med det i bakhuvudet kan man tolka beräkningarna som ett lägre intervall.

Om man, år 2030, kan sänka kostnaderna (för färdtjänsten, skolskjutsarna och sjukresorna) med 10, 25 respektive 30 procent blir utfallen följande:

- 10 %: 1 124 miljoner kronor
- 25 %: 2 811 miljoner kronor
- 30 %: 3 373 miljoner kronor

4.5 FRAMKOMLIGHETS- OCH TRAFIKPLANERINGSÅTGÄRDER

Åtgärder som ökar den genomsnittliga hastigheten och därmed minskar restiden kan både sänka kollektivtrafikens kostnader och öka dess attraktivitet. Sådana typer av åtgärder kan bland annat uttryckas i form av anläggning av busskörväg, signalprioritering för kollektivtrafik i korsningar, ombyggnad av korsningar och minskning av parkeringsplatser.⁴⁸

Hastigheten påverkar driftkostnaderna genom att den påverkar omloppstider och antal fordon och förare som är i drift.⁴⁹ Tidigare studier har estimerat att 10 procent ökad hastighet kan ge omkring 9 procent lägre kostnader för kollektivtrafiken.^{50 51} Alternativt kan kortare körtider möjliggöra ökad turtäthet, som ger resenärerna kortare väntetid mellan avgångarna. Restidsvinsten i sig har stor betydelse för resenärerna. Genom att minska restiden går det att öka kollektivtrafikresandet.⁵²

För att beräkna besparingspotentialen för framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder behöver en genomsnittlig drifttid skattas för att kunna beräkna en driftkostnadsminskning. I detta fall har data för antalet utbudskilometer för vägtrafik samlats in för åren 2011 till 2021. Tidigare studie från WSP har antagit att den genomsnittliga hastigheten för busstrafik ligger på cirka 35 kilometer per timme.⁵³ Genom att dividera antalet utbudskilometer med den genomsnittliga hastigheten bör därmed en genomsnittlig drifttid i timmar kunna beräknas. Vidare antas att dessa åtgärder kan bidra med en drifttidsminskning på tre procent över landet och att den genomsnittliga kostnaden per vagnstimme ligger på 350 kronor per timme (i häradet mellan kostnaden för bussar i tätortstrafik och bussar i regional trafik enligt ASEK 7). För att kunna skatta en driftkostnadsminskning för år 2030 multipliceras

⁴⁷ (Trafikanalys, 2022)

⁴⁸ (Hedegaard Sørensen & Pettersson, 2018)

⁴⁹ Detta innebär också minskat utsläpp från busstrafiken.

⁵⁰ (Norheim, 2017)

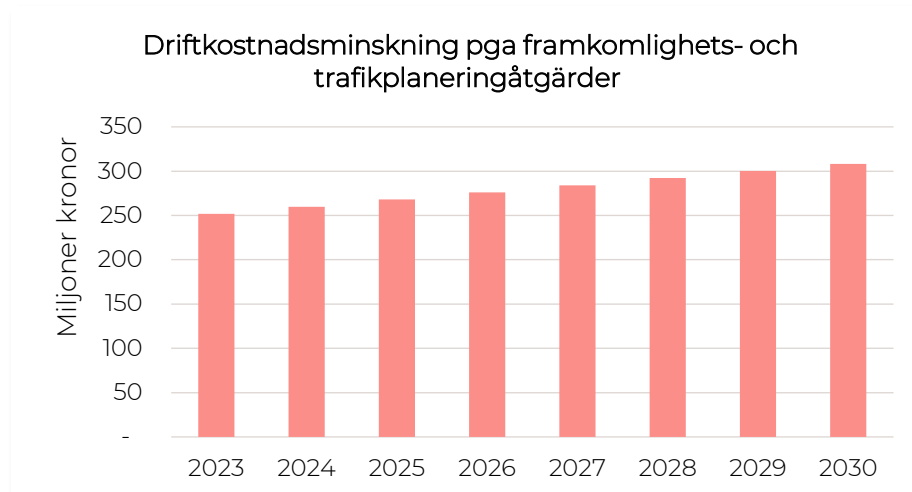
⁵¹ (SKR, 2012)

⁵² Se vidare (Sandberg, 2017)

⁵³ (WSP, 2021)

antalet påstigande år 2030 med kvoten mellan utbudskilometer och antalet påstigande för år 2019.

Enligt våra beräkningar som har utgått från antagandena presenterade ovan skulle framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder kunna leda till en kostnadsminskning på cirka 308 miljoner kronor år 2030. Mellan 2023 och 2030 beräknas en total driftkostnadsminskning på cirka 2,2 miljarder kronor för hela perioden.



Figur 17. Driftkostnadsminskningar per år som resultat av framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder mellan 2023 – 2030.

4.6 STATLIG FINANSIERING AV ERTMS OMBORDUTRUSTNING

ERTMS, som står för European Rail Traffic Management System, är ett enhetligt signalsystem för tåg i hela EU. Målsättningen med ERTMS är att skapa ett interoperabelt system för signalering, kontroll och kommunikation som ska leda till minskade underhållskostnader för trafikföretagen, bättre kapacitet och ökad järnvägssäkerhet.

Konsultföretaget Ramboll har emellertid funnit att kostnaderna för persontrafikföretagen kommer uppgå till 6,2 miljarder kronor mellan 2020 och 2035 som en direkt effekt av införandet. I dessa direkta effekter utgör finansieringen av ombordutrustningen hälften, 3,1 miljarder, och framtida uppdateringar 1,8 miljarder.⁵⁴

Utöver de direkta effekterna av att införa ERTMS beräknar Ramboll även indirekta effekter. Storleken på de indirekta effekterna beror på i vilken mån trafikföretagen skjuter över kostnaderna på resenärerna. Ramboll antar att persontrafikföretagen för över 67 % av kostnaderna till resenärerna⁵⁵, vilket ger en kostnadsöverföring på 4,1 miljarder. Som en följd av detta beräknas tågresandet minska med 1,3 procent, vilket motsvarar 2,3 miljarder i minskade biljettintäkter.⁵⁶

⁵⁴ (Ramboll, 2020)

⁵⁵ Överföringsandelen baseras på ett antagande om 2 konkurrerande bolag per delmarknad.

⁵⁶ Denna överföring är alltså rent samhällsekonomiskt lika med noll. Här är dock fokuset på kollektivtrafikens ekonomi, inte på resenärernas välfärd.

De direkta och indirekta kostnaderna blir sammanlagt på 4,4 miljarder för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och persontågsföretagen mellan 2020 och 2035 som i den analyserade reformen ska överföras till staten. Det innebär en årlig kostnadsbesparing för RKM och för de kommersiella tåg företagen uppgår till 275 miljoner kronor.

4.7 SÄNKTA BANA VGIFTER

Banavgifter tas ut för att internalisera järnvägstrafikens samhällsekonomiska externa marginalkostnader⁵⁷, exempelvis trängsel på spåren och infrastrukturslitage. Det här innebär naturligtvis en utgift för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de kommersiella tåg företagen. Totalt under nästkommande planperiod (2022–2033) beräknar Trafikverket att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tåg företagen kommer att betala banavgifter för 26,9 miljarder kronor.⁵⁸

Frågan är hur mycket banavgiften kan tänkas bli sänkt.⁵⁹ Regeringen sänkte banavgifterna under pandemin för RKM med 1,37 miljarder kronor,⁶⁰ vilket Svensk Kollektivtrafik önskar permanenta. Med en rak uppräknings om 2 procent per år blir det 1,64 miljarder kronor år 2030.

Man kan också tänka sig en mer marginell sänkning av banavgifterna, eftersom det vore att gå emot principen om samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning om banavgifterna togs bort helt. Om banavgifterna reduceras med 10 procent av den summan som man nedsatte banavgifterna med under pandemin blir det 164 miljoner kronor i minskade kostnader för tågaktörerna år 2030.

4.8 BEHÅLL SKATTEBEFRIELSEN AV FÖRNYBARA DRIVMEDEL

Svensk Kollektivtrafik uppger att ett borttagande av skattereduktionen på biodrivmedel skulle leda till ökade kostnader om 760 miljoner kronor per år, givet att drivmedelsandelarna är konstanta över tid.⁶¹ Denna siffra nämns även i regeringens promemoria "Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel" från den 27 december 2021. Beloppet motsvarar en ökning av trafikeringkostnaderna för buss år 2021 på drygt 3 procent. Regeringen menar dock att den slutliga kostnaden kan bli lägre eftersom utsläppsminskningar har ett värde i reduktionsplikten, vilket förutsätter att man inte övergår till fossil diesel.

Hur bussflottans sammansättning med avseende på drivlina kommer att se ut år 2030 är svårt att veta. Trafikanalys bedömer att andelen elbussar kommer vara betydligt högre än idag, närmare 40 procent, medan bussar med dieselmotorer (som kan köras på HVO) kommer att utgöra cirka 50 procent.⁶² Resterande del är gas. Det är rimligt att anta att alla bussar som inte går på el drivs av någon form av biodrivmedel. 2019 års drivmedelsandelar i

⁵⁷ (Trafikanalys, 2022)

⁵⁸ (Trafikverket, 2021)

⁵⁹ Trafikanalys uppger att internaliseringsgraden, för ovan angivna banavgift, är 75 %. Det innebär att marginalkostnaden för negativa externa effekter betalas till tre fjärdedelar av banavgifterna.

⁶⁰ (Regeringskansliet, 2021)

⁶¹ (Svensk Kollektivtrafik, 2021)

⁶² (Trafikanalys, 2020)

busstrafiken var enligt Energimyndigheten 38 % HVO, 27 % Biogas, 23 % RME, 1 % el och resten, 11 % sannolikt fossil diesel.⁶³ Svensk kollektivtrafik beräknade att 95 procent av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik år 2021 drevs med förnybara biodrivmedel.⁶⁴

Regeringspromemorian som nämns ovan föreslår att ren HVO och ren FAME får betala samma skatt som diesel om 4,74 kr/l 2021. Vad gäller bränsleförbrukning anger ASEK att en lastbil upp till 16 ton förbrukar 0,164 liter per kilometer, medan motsvarande siffra för bussar inte finns.⁶⁵ Antagligen drar en buss, som behöver bromsa och accelerera oftare, en högre bränsleförbrukning. Därför antas 0,33 liter per kilometer, eller cirka dubbelt så hög förbrukning som den för medeltunga lastbilar. Givet dessa parametrar och en tillryggalagd sträcka på totalt 640 miljoner kilometer bedöms skattekostnaden bli cirka 610 miljoner kronor.⁶⁶ Beräkningen baseras på att de fordonskilometer som går på antingen HVO eller RME (61 % av alla fordonskilometer 2019) beskattas.

En framskrivning till 2030 är svår. Man kan bedöma hur många fler fordonskilometer som körs, nästan 90 miljoner fler kilometer. Däremot är det svårt att veta hur stor skatten kommer vara, sannolikt högre än år 2021. Det är också svårt att veta hur bränsleförbrukningen kommer att effektiviseras, sannolikt är den bättre. Skattesatsen och effektiviseringen drar alltså åt olika håll. Om man för enkelhetens skull antar att de tar ut varandra, och antar att 60 % av alla fordonskilometer körs med HVO år 2030 (dvs övriga med el), blir skattekostnaden 571 miljoner kronor.

Detta belopp kommer alltså stiga med skatt per liter, men minska med antal liter per kilometer.

5. TÄCKS KOSTNADERNA AV INTÄKTERNA?

5.1 BILJETTINTÄKTER 2030

En ökad marknadsandel kommer resultera i fler påstigningar och fler nya resenärer börja nyttja kollektivtrafiksystemet. Det kommer i sin tur ge upphov av ökade biljettintäkter. Prisstrategier kan bli en viktig del i att göra kollektivtrafiktrafiken än mer attraktiv och samtidigt bygga en robust intäktsbas, men hur detta kan tänkas utvecklas är svårbedömt. För att beräkna hur stora biljettintäkterna kan tänkas vara har därför den genomsnittliga intäkten per resa för varje region använts, i förhållande till mängden tillkommande resor som sker i de enskilda regionerna 2030. Den nuvarande genomsnittliga intäkten per resa är 14 kr, i en nationell kontext.⁶⁷

Med de förändringar som beskrivits kring resandet och ökade marknadsandelar i *kapitel 2. Förutsättningar* kommer det behöva ske ca 670 miljoner fler resor inom den regionala kollektivtrafiken för att nystartsmålet ska uppnås. År 2019 skedde ca 1,7 miljarder resor, vilket innebär att det är en

⁶³ (Energimyndigheten, 2021)

⁶⁴ (Svensk Kollektivtrafik, 2022d)

⁶⁵ (Trafikverket, 2020)

⁶⁶ Körsträcka enligt Trafikanalys (2020)

⁶⁷ (Trafikanalys, 2022)

betydande ökning av resor som krävs. Tillkommande resor ligger på samma nivå i samtliga kostnadsscenarioer eftersom samma andels ökning av marknadsandelen återfinns i regionerna.

De tillkommande resorna uppskattas generera drygt 8,9 miljarder i ökade biljettintäkter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Denna summa utgår från samma biljettprisstruktur som 2019. År 2019 uppgick biljettintäkterna till 22,8 miljarder kronor.

Biljettintäkterna inom den kommersiella trafiken har inte beräknats, dels på grund av avsaknaden av underlag och statistik, dels på grund av att prissättningen är dynamisk, vilket komplicerar en eventuell beräkning.

5.2 KOSTNADER SOM KAN UPPSTÅ OAKTAT NYSTARTSMÅLET

Denna analys syftar till att beskriva och beräkna vilka kostnadsökningar som uppstår vid måluppfyllelse om 40 % marknadsandel 2030 för den motoriserade trafiken. Till stor del vilar analysen på historiska data och antaganden kring potentiell utveckling givet de underlag som finns att tillgå i nuläget. Mycket av analysen bygger på kostnads- och intäktsbilden år 2019 som sedan applicerats i en kontext år 2030.

Oavsett hur kollektivtrafiksystemet utvecklar sig under kommande 10-årsperiod kommer branschen troligen att belastas med diverse ökade kostnader. ERTMS kommer fortsätta att införas och från och med 1 januari 2023 kanske skattebefrielsen på rena och höginblandade flytande biodrivmedel tas bort. Sedan 2019 har priset på HVO stigit med nästan 200 procent. Dessa kostnader har utelämnats i analysen eftersom de påverka kollektivtrafiken oaktat om måluppfyllnad nås. Dock är de viktiga att ha i åtanke och kommer bara redovisas i tabellform.

Tabell 2 Kostnader som uppstår och påverkar kollektivtrafikaktörerna oaktat nystartsmålet

Kostnadspost	Ev. kostnad
Införandet av ERTMS	Ca 6,2 mdkr fram till 2035 ⁶⁸ för ombordutrustningen
Avskaffad skattebefrielse på förnyelsebara biodrivmedel (T.ex. HVO)	Ca 800 miljoner per år ⁶⁹
Energipriser (påverkan på el-laddade bussar, tåg, spårvägar m.m.)	Påverkan ej beräknad
Ränta, inflation (påverkar den generella prisbilden och investeringsobjekt som regioner behöver låna till)	Påverkan ej beräknad
Ökade priser på HVO utöver eventuellt borttagande av skattebefrielsen	Påverkan ej beräknad

⁶⁸ (Ramboll, 2020) samt 2,3 miljarder kr i minskade biljettintäkter

⁶⁹ (Svensk Kollektivtrafik, 2022)

5.3 SAMMANSTÄLLDA KOSTNADER OCH INTÄKTER ÅR 2030 VID MÅLUPPFYLLELSE

Både de ökande kostnaderna och flera av de effektiviseringarna som kan uppstå med de analyserade reformerna presenteras i ett intervall eftersom det är svårt att specificera siffrorna exakt. För enkelhetens skull har därför ett urval gjorts, i syfte att skapa en rättvisande bild.

Kostnader

De ökade trafikeringskostnaderna utgår ifrån scenario 2, vilket motsvarar en kostnadsökning för RKM med 6,4 mdkr mer år 2030.

De ökade infrastrukturella- och övriga kostnader utgår ifrån kostnadsutveckling som motsvarar den historiska ökningen inklusive en mindre ytterligare ökning (som motsvarar en 4% årlig ökning av posten). Detta resulterar i en sammanlagd ökning som belastar RKM med 5,2 mdkr mer år 2030 än jämfört med nuvarande nivåer.

Den kommersiella buss- och tågtrafiken beräknas ha kostnadsökningar för trafikering om drygt 1 mdkr år 2030 för att säkerställa tillgänglig kapacitet för ökade resandevolymer.

Kostnaden för ERTMS uppgår på årsbasis till drygt 300 miljoner kronor. (4,4 mdkr utspjutt över en period om 16 år för införandet).

Intäkter och reformer

Effekterna som kan uppstå vid ökad samordning av trafiken har ett relativt stort intervall, i detta fall används det lägre scenariot (scenario 1 – 10 %) som motsvarar en kostnadseffektivisering om 10 %.

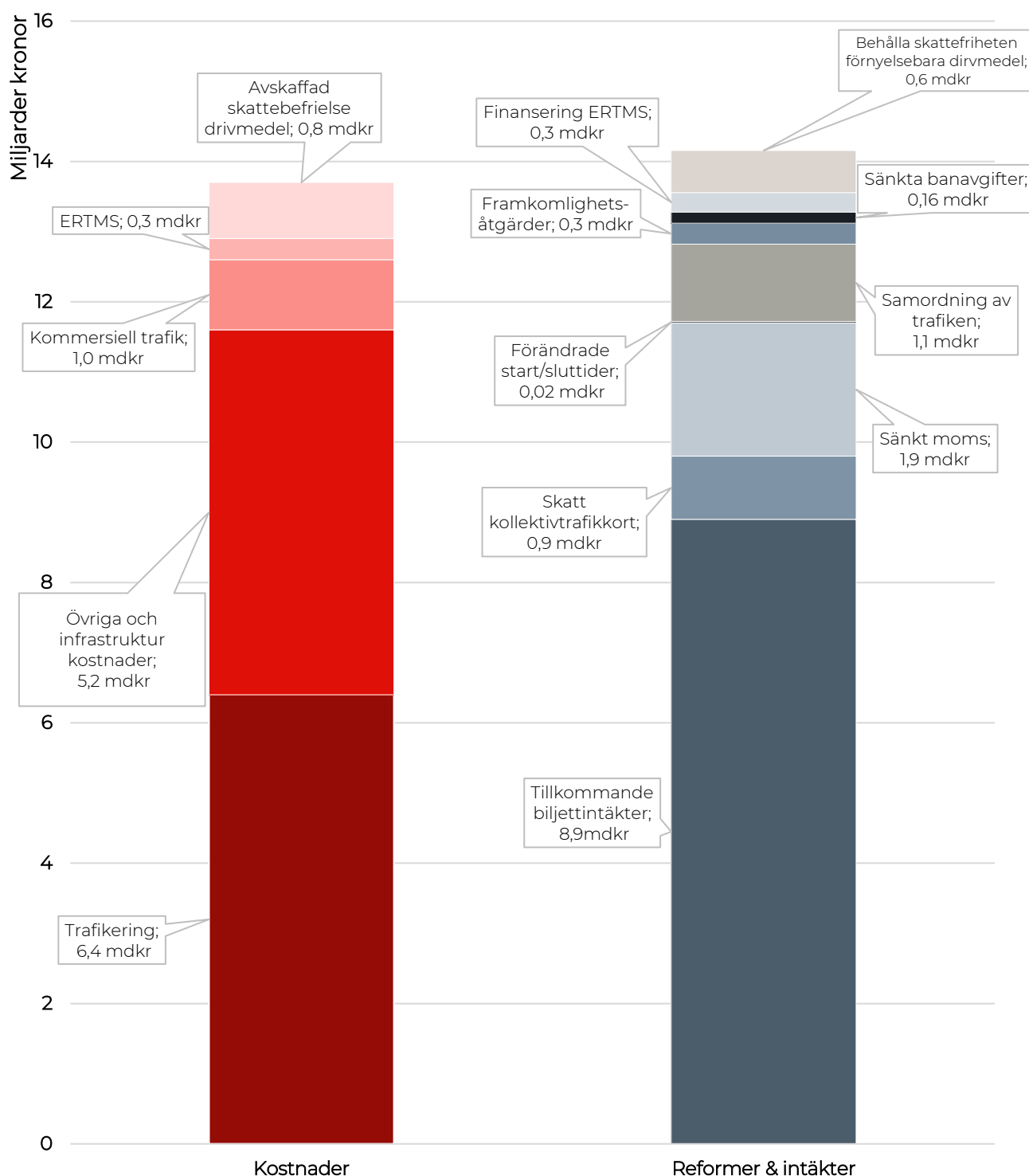
Kostnadsreduceringen vid slopade banavgifter antas i sammanställningen kunna motsvara 10 % av de totala kostnaderna och uppgår till minskade kostnader om cirka 160 mkr.

Effekterna av förändrade start- och sluttider hamnar i intervallet 13–26 mkr per år. 19 mkr har använts i summeringen, eftersom effekterna är marginella har det ingen direkt påverkan på helheten.

De ökade kostnaderna för kollektivtrafiken i landet uppskattas landa på +13,7 miljarder kronor år 2030, inklusive de utgifter som kommer med ERTMS och eventuellt avskaffande av skattebefrielse för förnyelsebara drivmedel. Intäkterna och kostnadsreduceringarna om samtliga reformer genomförs uppgår till 13,6 miljarder kronor. Det uppstår sannolikt ett behov av antingen statligt eller regionalt stöd med 100 mkr om kostnadsutvecklingen går i linje med dessa beräkningar och samtliga reformer genomförs.

Hur troligt det är att samtliga reformer genomförs kan inte bedömas inom ramen för analysen, däremot kan det konstateras att om inga reformer genomförs tillkommer ett utökad behov av stöd. Om alla reformer genomförs finns potential att täcka kollektivtrafikens ökade kostnader.

Tillkommande kostnader, kostnadseffektiviseringar, reformintäkter samt biljettintäkter år 2030 vid måluppfyllnad och genomförda reformer



Figur 18 Tillkommande kostnader, kostnadseffektiviseringar, reformintäkter, och biljettintäkter år 2030 vid måluppfyllnad av nystartsmålet om 40 % marknadsandel.

6. SLUTSATSER

Resultatet av analysen pekar på möjligheterna att genom olika reformer styra mot en balans mellan kostnader och intäkterna utan att för den delen öka subventioneringen av kollektivtrafiken via skatteintäkter. Som tidigare nämns i rapporten finns det både osäkerheter och ett större intervall i både hur stora kostnaderna kommer vara och vilka effektiviseringar som kan uppnås. Beräkningarna bygger på flertalet olika antaganden om en möjlig utveckling. Huruvida dessa antaganden realiserar kommer att påverka både kostnaderna och intäkterna. Samtidigt som vi också identifierat att det finns utgifter och kostnader som inte ingår i analysen, framför allt de investeringar som krävs i infrastrukturen för att möjliggöra en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Det finns existerande brister och behov inom kollektivtrafikens infrastruktur, både avseende tillgång till depåer, kapacitet i terminaler och på vägar, men även frågor rörande personaltillgång och liknande som kan komma att ha en påverkan. Hur detta påverkar dels en ökad marknadsandel, dels kostnaderna har inte analyserats i denna studie. Om analyserade reformer inte genomförs betyder det att kollektivtrafikens aktörer behöver ytterligare stöd från antingen staten eller regionerna.

Tabell 3 Sammanfattning av potential i analyserade reformer

Reform	Intäkter (2030)
Ta bort förmånsskatten på kollektivtrafikkort	+ 896 miljoner kronor
Sänkt moms på kollektivtrafik	+ 1 920 miljoner kronor
Förändrade start- och sluttider	+ 13 – 26 miljoner kronor
Samordning mellan linjelagd kollektivtrafik, skolskjuts, färdtjänst och sjukresor	+ 1,1 miljarder – 3,4 miljarder kronor
Framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder	+ 308 miljoner kronor
Statlig finansiering av ERTMS ombordutrustning	+ 250 miljoner kronor
Sänkta banavgifter	+ 160 – 320 miljoner kronor
Behåll skattebefrielsen av förnybara drivmedel	+ 571 miljoner kronor

För att nå målsättningen om 40 procents marknadsandel är det mest realistiska scenariot att samtliga regioner behöver öka sin egen marknadsandel. I den här analysen har en genomsnittlig ökning om ca 10–11 procentenheter per region tillämpats. Det är dock osäkert vilken genomsnittlig ökning som kan komma att ske i respektive region. Ett annat scenario kan vara att ett par av de större regionerna ökar mer, medan mindre och mer glesbefolkade regioner ökar i mindre utsträckning. När man studerar marknadsandelar på en nationell nivå behöver man också förstå att antalet resor som sker och befolkningen i regionen spelar stor roll. 1 procentenhets

tillväxt i exempelvis Stockholm är lika mycket "värd" som 10 procentenheters tillväxt i en mindre region som Kronoberg, i termer av den nationella marknadsandelen. Beroende på hur målsättningen nås, det vill säga hur marknadsandel växer i olika regioner så kommer kostnaderna för trafikutbudet och även intäkterna variera.

WSP är väl medvetna om att det finns kostnadsposter som dels är svåra att spåra, till exempel vad som ryms inom de olika regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnadsposter *Trafikering*, och *Övriga- och infrastrukturella* kostnader. Detta resulterar i att det är svårt att konkretisera kostnadsutvecklingen mer precist än på det övergripande plan som presenteras i analysen. Som beskrivits i rapporten kommer det också behövas åtgärder inom den fysiska infrastrukturen för att stödja utvecklingen om ökad marknadsandel. Ansvaret för dessa delar ligger hos andra aktörer, men för att kunna analysera vilka behov som finns, hur bristerna ser ut och vilka tänkbara åtgärder som kan genomföras behöver det analyseras separat för att kunna uppskatta kostnader. Vi kan konstatera att regeringen via Trafikverket aviserat att den nationala transportinfrastrukturplanen uppgår till nära 900 miljarder fram till 2033. Huruvida dessa pengar är tillräckliga eller inte kan inte besvaras i denna analys. Oavsett så kommer det krävas en samordning mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, Trafikverket och kommunerna för att prioritera rätt investering och underhåll som främjar en ökad användning av kollektivtrafiken, i samtliga 21 regioner.

Givet den förhållandevis korta tiden (2022–2030) som är kvar till dess att målsättningen ska nås är det troligt att busstrafiken kommer behöva ta en stor del av det ökande resandet. Förvisso pekar både de beläggningsciffror och utvecklingen av olika tågssystem som pågår runt om i landet att den spårbundna trafiken kommer spela en viktig roll. Problematiken ligger i att våra resvanor fortsättningsvis är ganska statiska och att belastningen i systemet över dygnet är snedvidet genom att den största mängden resor sker till och från arbete och studier på morgonen i ena riktningen och tillbaka i andra riktningen på eftermiddagen. Detta resulterar i att det skapas en mycket hög belastning på enskilda linjer och under enskilda tider som driver på behovet av ökad mängd trafik till en hög kostnad. Om resandet sprider ut sig i större utsträckning, både avseende i vilka relationer som människor reser kollektivt och under vilka tider på dygnet är det sannolikt möjligt att öka marknadsandelen till en lägre kostnad, eftersom trafikutbudet redan finns på plats i dagsläget. Det är dock osäkert om vilken potential för ett sådant skifte i resmönster som finns, både i det korta och långa perspektivet.

Det kommer krävas stora insatser för att få till en överflyttning från privatbilismen till kollektivtrafiken. Att enbart förbättra kollektivtrafiksystemet kommer troligen inte räcka hela vägen.⁷⁰ Bilhämmande åtgärder har sedan länge identifieras som en av de viktigaste faktorerna för att säkerställa ökad andel resenärer i kollektivtrafiken. Flera förändringar som är möjliga att genomföra kommer också att kosta pengar, men har ingen direkt effekt på RKM kostnadsstruktur.

⁷⁰ (WSP, 2016), (Holmberg, 2013)

7. REFERENSER

- Bussmagasinet. (April 2022). *Fyra av fem tillbaka i SL-trafiken*. Hämtat från <https://www.bussmagasinet.se/2022/04/fyra-av-fem-tillbaka-i-sl-trafiken/>
- Energimyndigheten. (2021). *Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel*. ER 2021:9.
- Förlaget Taxi idag AB. (den 18 September 2022). *Taxiidag*. Hämtat från Finska regeringen vill slopa mervärdesskatt på taxi och buss: <https://www.taxiidag.se/nyheter/e/2121/finska-regeringen-vill-slopa-mervardesskatt-pa-taxi-och-buss/>
- Hedegaard Sørensen, C., & Pettersson, F. (2018). *Vad avgör om kommuner investerar i bussframkomlighetsåtgärder?* Lund: K2 Working Papers
- Holmberg, B. (2013). *Ökad andel kollektivtrafik - Hur?* Lunds Tekniska högskola.
- Nelldal, B., Andersson, J., & Fröidh, O. (2018). *Resandeflöden på Sveriges Järnvägsnät*. KTH.
- Norheim, B. (2017). *Kollektivtrafik. Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. K2.
- Ramboll. (2020). *Kommersiell riskanalys av ERTMS: Påverkan på branschaktörer och deras kunder av ERTMS-införandet i Sverige – Rapport efter Fas 2*. Ramboll.
- Regeringskansliet. (den 9 december 2021). *Regeringen sänker banavgifter för järnvägen under pandemin*. Hämtat från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/12/regeringen-sanker-banavgifter-for-jarnvagen-under-pandemin/>
- Regeringskansliet. (2022). *Regeringen beslutar om stöd till kollektivtrafiken*.
- Regeringskansliet. (Juni 2022). *Regeringen presenterar rekordsatsning på Sveriges infrastruktur*. Hämtat från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/06/regeringen-presenterar-rekordsatsning-pa-sveriges-infrastruktur/>
- Sandberg, L. (2017). *Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna*. Svensk Kollektivtrafik.
- SJ. (2020). *Års- och hållbarhetsredovisning 2019*. SJ.
- SKR. (2012). *Kol-TRAST - Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*.
- SKR. (2014). *Allmän och särskild kollektivtrafik - Analys av för- och nackdelarna med en samlad lagstiftning*. Sveriges Kommuner och Regioner.
- SKR. (2017). *Kollektivtrafikens kostnadsutveckling - En överblick*.
- SL, Västtrafik, Skånetrafiken. (u.d.). *Beläggningsstatistik ombord busstrafiken 2019*.

- Svensk Kollektivtrafik. (2021). *Program för omstart av kollektivtrafiken*. Svensk Kollektivtrafik Service AB.
- Svensk Kollektivtrafik. (2022). *Kollektivtrafiken leder utvecklingen mot en fossilfri transportsektor*. Hämtat från <https://www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/nyheter/kollektivtrafiken-leder-utvecklingen-mot-en-fossilfri-transportsektor/>
- Svensk Kollektivtrafik. (2022a). *Halvårsrapport Kollektivtrafikbarometern 2022*. Svensk Kollektivtrafik.
- Svensk kollektivtrafik. (2022b). *HVO-index 2022*.
- Svensk kollektivtrafik. (2022c). Miljö- och fordonsdatabas.
- Svensk Kollektivtrafik. (den 13 april 2022d). *Kollektivtrafiken leder utvecklingen mot en fossilfri transportsektor*. Hämtat från <https://www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/press/>
- Sveriges Riksdag - Trafikutskottet. (2015). *Kollektivtrafiklagen - En uppföljning*.
- Trafikanalys. (2019). *Bantrafik 2019, tabell 4.11*.
- Trafikanalys. (2020). *Regional linjetrafik 2019*. Statistik 2020:25.
- Trafikanalys. (2020). *Vägfordonsflottans utveckling till år 2030*. PM 2020:7.
- Trafikanalys. (2022). *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2021*. Statistik 2022:22: Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2022). *Regional linjetrafik 2021*. Statistik 2022:26.
- Trafikanalys. (2022). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor*. PM 2022:3.
- Trafikanalys. (2022). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2021*. Rapport 2022:8.
- Trafikförvaltningen. (2018). *Utredningsstudie - övergång till eldriven busstrafik*.
- Trafikverket. (2019). *Fakta om svensk järnväg*. Hämtat från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-svensk-jarnvag/>
- Trafikverket. (2020). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK 7.0)*.
- Trafikverket. (2021). *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen perioden 2022-2033 och 2022-2037*.
- Trafikverket. (2021). *Vidmakthållande: Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033*. Trafikverket 2021:226.
- Transportföretagen. (u.d.). *Upphandlad linjetrafik*. Hämtat från <https://www.transportforetagen.se/om-oss/vara-branscher/sveriges-bussforetag/branschfragor/upphandlad-linjetrafik/>

- Utredningen om samordning av särskilda persontransporter. (2018).
Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning. Stockholm: Regeringskansliet: SOU 2018:58.
- WSP. (2016). *Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken 2030*.
- WSP. (2018). *Kollektivtrafikens samhällsnytta*.
- WSP. (2020). *Förmånsbeskattning av förmånsbil och kollektivtrafikkort*. Stockholm: Svensk Kollektivtrafik Service AB.
- WSP. (2021). *Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter coronapandemin*. Stockholm: Svensk Kollektivtrafik Service AB.
- WSP. (2021). *WSPs stora mobilitetsstudie 2021*. WSP.
- Åslund Vendela, Pettersson-Löfstedt Fredrik, Danielsson Hans. (2022). *Omställning till elbussar i svenska städer*. K2.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com





SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK