



**KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMISKA
ÅTERHÄMTNING EFTER CORONAPANDEMIN
2021**

KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMISKA ÅTERHÄMTNING EFTER CORONAPANDEMIN

KUND

Svensk Kollektivtrafik Service AB

KONSULT

WSP Advisory

121 88 Stockholm-Globen

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Svensk kollektivtrafik: Lars.Sandberg@Svenskkollektivtrafik.se

WSP: Matts.Andersson@wsp.com

Författare: Matts Andersson, Erik Johansson, Martin Klingberg, Calle Järnberg, Karin Brundell-Frej, Nikos Papakatsikas, Aaron Åberg.

FÖRORD

Med en resandeminskning på 42 procent under 2020 är kollektivtrafiken ett av de färdmedel som drabbats hårdast av coronapandemin. Detta kan jämföras med bilresandet som minskade med 7 procent och antalet cykelresor som ökade med 6 procent.

Samtidigt som kollektivtrafikresandet rasat har utbudet legat kvar på samma nivå som 2019. Konsekvensen har blivit stora intäktsförluster för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Jämfört med 2019 minskade biljettintäkterna med 7,2 miljarder kronor under 2020. En minskning med 32 procent. Miljardförluster som kommer att fortsätta under 2021.

Hittills har de uteblivna biljettintäkterna täckts genom ökad skattefinansiering. Staten har kompenserat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med 3 miljarder kronor 2020 och kommer att betala ut lika mycket för 2021, medan regionerna har ökat sitt tillskott med 3,2 miljarder kronor och kommunerna med 150 miljoner kronor under förra året.¹ Om inte Trafikförvaltningen i Region Stockholm hade ökat sina övriga affärsintäkter med nästan en halv miljard kr hade skattefinansieringen behövt höjas ännu mer.

När pandemin är över kommer kollektivtrafikresandet att öka. I vilken omfattning och hur snabbt går inte att veta i dag, men i Kollektivtrafikbarometern uppger 7–8 procent av de tidigare kollektivtrafikresenärerna och växlarna mellan kollektivtrafik och bil att de inte kommer att återvända. I andra undersökningar ligger andelen betydligt högre. De stora intäktsförlusterna kommer därför sannolikt att fortsätta under de närmaste åren.

För att analysera olika scenarier för kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter pandemin har Svensk Kollektivtrafik gett WSP i uppdrag att göra en backcastingstudie om vilka åtgärder som krävs för att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter senast år 2025 ska vara på samma nivå som 2019.

En tydlig slutsats i rapporten är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att få svårt att hantera de ekonomiska underskotten på egen hand utan att genomföra stora biljettprishöjningar. Prishöjningar som i sin tur kommer minska resandet med kollektivtrafiken. Alternativt krävs fortsatt hög skattefinansiering från regioner, kommuner och staten. Det gäller oavsett om resandetappet är 8 procent eller 25 procent. Ett annat alternativ är att staten ökar kollektivtrafikresandet och höjer biljettintäkterna genom att förändra olika ekonomiska styrmedel. Men om resandet med kollektivtrafiken ligger kvar på en mycket låg nivå så räcker inte det, då krävs det fortsatt hög skattefinansiering.

Det som återstår om åtgärderna i denna rapport inte genomförs eller inte genomförs i tillräcklig omfattning är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste minska utbudet av kollektivtrafik, med minskat kollektivtrafikresande och minskad samhällsnytta som följd.

Projektet har genomförts av Matts Andersson (uppdragsledare), Erik Johansson, Martin Klingberg, Calle Järnberg, Karin Brundell-Freij, Nikos Papakatsikas, Aaron Åberg. Lars Sandberg har varit Svensk Kollektivtrafiks projektledare.

¹ Trafikanalys (2021) Regional linjetrafik 2020

INNEHÅLL

FÖRORD	2
SAMMANFATTNING	6
1 INLEDNING	8
1.1 BAKGRUND	8
1.2 SYFTE	9
1.3 METOD	9
2 VAD HAR HÄNT MED TRANSPORTERNA UNDER PANDEMIN?	11
2.1 EFFEKTER PÅ TRANSPORTSYSTEMET	11
2.2 FÖRÄNDRADE RESMÖNSTER	17
2.2.1 Färdmedelsval baserat på ålder och kön	18
2.2.2 Färdmedelsval baserat på ekonomiska förutsättningar	18
2.3 KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI	24
2.4 PÅVERKAN PÅ SAMHÄLLSNYTTAN	26
2.5 SLUTSATSER OM PANDEMINS EFFEKTER PÅ TRANSPORTERNA	26
3 KOLLEKTIVTRAFIKEN EFTER PANDEMIN	27
3.1 EFTERFRÅGAN PÅ RESOR	28
3.1.1 Resenärernas uppfattning om kollektivtrafik och rädsla att smittas / riskmedvetenhet	28
3.1.2 Resande ur ett historiskt perspektiv och spaningar framåt	31
3.1.3 Omvärldstrender som kan påverka framtida resande	32
3.2 KONSEKVENSER FÖR UTBUDET AV KOLLEKTIVTRAFIK	36
3.2.1 Åtgärder att vidta på kort sikt	37
3.2.2 Åtgärder att vidta på lite längre sikt	37
3.3 SLUTSATSER OM PANDEMINS EFFEKTER	38
4 ANALYS AV ÅTGÄRDER	39
4.1 ÅTGÄRDER RKM OCH KOMMUNER	40
4.1.1 Åtgärder	40
4.1.2 Paket av RKM och kommunala åtgärder för att nå scenarierna	46
4.2 STATLIGA ÅTGÄRDER	47
4.2.1 Åtgärder	47
4.2.2 Paket av statliga åtgärder för att nå scenarierna	50
4.3 ALLA AKTÖRERS ÅTGÄRDER	51
4.3.1 Åtgärder	51
4.3.2 Paket av åtgärder för att nå scenarierna	51
4.4 SAMMANFATTNING AV ALLA ÅTGÄRDSPAKET	52
4.5 ACCEPTANS AV ÅTGÄRDER	54
5 SLUTSATSER	56

SAMMANFATTNING

Coronapandemin har sedan våren 2020 markant minskat efterfrågan på resor. Den regionala kollektivtrafiken är ett av de färdmedel som drabbats hårdast under pandemin, med en resandeminskning på 42 procent under 2020, samtidigt som bilresandet sjönk med 7 procent och antalet resor till fots med 4 procent, medan antalet cykelresor ökade med 6 procent. Samtidigt ska man vara medveten om att minskningen är större än vad helårssiffrorna visar eftersom pandemin inleddes i mitten av mars. Under pandemin har kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet minskat med ungefär en tredjedel.

Eftersom biljettintäkterna utgör ungefär hälften av intäkterna har konsekvensen blivit att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör stora intäktsförluster, 8,6 miljarder under 2021 och totalt närmare 16 miljarder kronor för år 2020 och 2021 enligt Svensk Kollektivtrafik och SKR:s senaste prognos.

Staten har hittills beslutat kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med 3 miljarder kronor för 2020 och lika mycket för 2021, men det är inte tillräckligt för att täcka för förlusterna, istället har regionerna ökat skattefinansieringen med 3,2 miljarder kronor för 2020 och Region Stockholm ökat de övriga affärsintäkterna med nästan en halv miljard kronor under 2020. Det är också troligt att kollektivtrafiken kommer att dras med lägre biljettintäkter en tid framöver beroende på hur snabbt som resandet återgår.

Det förändrade resandet har flera olika orsaker, bland annat rekommendationerna och restriktionerna från regeringen och Folkhälsomyndigheten om att till exempel undvika kollektivtrafiken och att arbeta och genomföra undervisning på distans. En orsak till att kollektivtrafiken drabbats hårdare än biltrafiken är att kollektivtrafikresandet består av en stor andel pendlingsresor, medan arbetspendling står för en relativt liten del av det totala bilresandet. Människors rädsla att smittas har också spelat en roll i det minskade resandet.

Olika grupper i samhället har förändrat sitt resande på olika sätt. Det finns bland annat skillnader mellan kön, ålders- och inkomstgrupper samt mellan regioner. Eftersom resenärerna inte är en homogen grupp är det viktigt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar målgruppsanpassat för att öka resandet med kollektivtrafiken och därmed intäkterna. Det framtida resandet beror på flera faktorer, som möjligheter att distansarbeta samt preferenser för färdmedel och destinationer.

Distansarbetet kommer sannolikt att vara högre efter pandemin än före, men olika grupper har olika möjligheter att arbeta hemifrån på distans. Möjligheterna att arbeta på distans beror bland annat på vilket yrke man har.

När pandemin är över och samhället öppnar kommer efterfrågan på resor att öka. Det totala antalet resor kommer sannolikt återgå till tidigare trender med bl.a. stadigt ökande persontransporter. Även efterfrågan på kollektivtrafikresor kommer att öka, men i vilken takt och i vilken utsträckning är svårt att bedöma i nuläget. Enligt Kollektivtrafikbarometern uppger 7–8 % av tidigare kollektivtrafikresenärer och växlare mellan kollektivtrafik att de inte kommer återvända till kollektivtrafiken.

För att kunna analysera vilka åtgärder som krävs för att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter senast år 2025 ska vara på samma nivå som 2019 har en backcastingstudie gjorts utifrån två scenarier som bygger på antagandet att till följd av vaccination av alla som vill och kan under 2021 har smittspridningen av

covid-19 avtagit och till stor del försvunnit vid årsskiftet 2021/2022. I varje scenario analyseras tre paket av åtgärder:

- Åtgärder som kan vidtas av regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner:
 - Höjda biljettpriser, flytta utbud från linjer med litet resande till linjer med stort resande, minskad trängsel i fordon, framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder, tidsdifferentierade biljettpriser, ändrade starttider för skolor och arbeten, högre reklamintäkter, utökade biljettkontroller, nya typer av biljetter, hygienåtgärder och ökad skattefinansiering av kollektivtrafiken
- Statliga åtgärder
 - Ersätta reseavdraget med en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor, ta bort förmånsskatten på kollektivtrafikkort, borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter, högre drivmedelsskatt som öronmärks för kollektivtrafiken, intäkter från höjda trängselskatter öronmärks för kollektivtrafiken och ökad skattefinansiering av kollektivtrafiken
- Samtliga aktörers åtgärder

Scenariot A: 25 procent lägre resandet med kollektivtrafiken år 2025 jämfört med år 2019

I detta scenario antas att resandet med kollektivtrafiken är 25 procent lägre än 2019 när pandemin är över. Det innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att göra en intäktsförlust på cirka 5,7 miljarder kronor.

En tydlig slutsats är att det kommer att krävas mycket kraftiga åtgärder i detta scenario, oavsett vilken eller vilka aktörer som agerar. Alla till hands stående åtgärder måste bidra för att nå målet om att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter senast år 2025 ska vara på samma nivå som 2019.

En annan slutsats är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan få det svårt att kompensera för intäktsbortfallet på egen hand. Höjda biljettpriser och ökad skattefinansiering från regioner och kommuner eller staten är nödvändig för att målet ska uppnås. Beroende på hur mycket skattefinansieringen ökar så kan biljettpriserna behöva höjas med upp till 50 procent. Även för staten behövs det kraftfulla åtgärder: utöver att ta bort förmånsskatten på kollektivtrafikkort, sänka momsen och att reformera reseavdragssystemet behöver drivmedelsskatterna öka med 1 procent och 10 procent av intäkter från höjda trängselskatter behöver öronmärkas för kollektivtrafiken.

Scenario B: 8 procent lägre kollektivtrafikresande

I det andra scenariot är antagandet att kollektivtrafikresandet är 8 procent lägre 2022 än 2019, vilket medför att trafikintäkterna är cirka 1,8 miljarder kronor lägre.

Även i detta scenario kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna få det svårt att kompensera för intäktsbortfallet genom egna och kommunala åtgärder. Det kommer krävas en höjning av biljettpriserna på nära 10 %, samtidigt som de behöver förlita sig på förväntade effekter av tidsdifferentierade biljettpriser samt ändrade skoltider.

Med statliga åtgärder räcker det att ersätta reseavdraget med en färdmedelsneutral och avståndsbaserad skattereduktion för arbetsresor och att ta bort momsen på kollektivtrafikbiljetter med bibehållen avdragsrätt för ingående moms.

Oavsett scenario är en generell slutsats att om vissa åtgärder inte genomförs, eller endast genomförs i begränsad omfattning, måste antingen regionerna och kommunerna, eller staten fortsatt kompensera för uteblivna biljettintäkter, annars måste de regionala kollektivtrafikmyndigheterna minska utbudet av kollektivtrafik.

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Coronapandemin har sedan våren 2020 påverkat samhället på flera olika sätt: arbetstillfällena har försvunnit, arbete och studier hemifrån har i viss utsträckning blivit en norm, människor har undvikit att besöka arbetsplatser, restauranger, affärer och fritidsaktiviteter. Detta har givetvis och i stor utsträckning påverkat efterfrågan på resor, på grund av risk för trängsel och smittspridning, i synnerhet de resor som sker inom kollektivtrafiken. Enligt Kollektivtrafikbarometern har kollektivtrafikresandets andel av det motoriserade resandet under 2020 minskat med en tredjedel. En nedgång som har fortsatt under 2021 medan utbudet legat kvar på i stort sett samma nivåer för att fortsättningsvis kunna erbjuda möjligheten att resa på ett sammantaget bra och smittsäkert sätt.²

Finansieringen av kollektivtrafiken består generellt sett av till ungefär hälften av biljettintäkter och till hälften av skattefinansiering. Eftersom resenärerna delvis försvunnit samtidigt som trafiken bibehållits har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna satts i en tuff ekonomisk sits. Ekvationen att bibehålla utbudet med minskade intäkter kommer inte att fungera i längden, den hindrar även framtida utveckling och investering inom kollektivtrafiken.

Till viss del har dessa intäktsförluster kompenseras genom att regeringen och riksdagen beslutat att avsätta riktade statsstöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, dock med villkoret att kollektivtrafikutbudet inte ska minska. Totalt har regeringen och riksdagen beslutat att betala ut 6 miljarder kronor i statsstöd för åren 2020 och 2021.³ Enligt Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) är dessa ersättningar långt ifrån tillräckliga och enligt deras beräkningar kommer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ha en intäktsförlust på drygt 15,8 miljarder kronor för samma period.⁴ Allt eftersom pandemin pågår och resandet är fortsatt lågt riskerar förlusterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att växa sig större, vilket kan komma att ha en stor påverkan på lång sikt för hela branschen.

När denna studie genomförs har pandemin pågått i över ett år och Sverige och världen befinner sig fortfarande i pandemin med restriktioner som påverkar resandet, även om regeringen och Folkhälsomyndigheten under sommaren har börjat lätta på restriktioner och rekommendationer. En ljusning finns med en allt större möjlighet till vaccinering som kan påskynda en återhämtning till en mer normal vardag. Det är ovisst hur samhället och våra resvanor kommer att ha förändrats när möjligheterna

² Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern årsrapport 2020, 2021

³ Regeringskansliet, Skärpta krav när coronastöd till kollektivtrafik fördelas, 2021-03-11

⁴ Svensk Kollektivtrafik,

att leva som innan pandemin blir realitet, men troligtvis kommer vissa vanor att finnas kvar under både den sen-pandemiska och postpandemiska, åtminstone en tid.

Rapporten är uppdelad enligt följande. I kapitel 2 redovisas statistik för resandet och människors resande innan och under pandemin. Detta för att ge en bild av hur läget ser ut och har sett ut senaste året. Därefter, i kapitel 3, redogörs för ett antal faktorer som har påverkat resandet under pandemin och som framförallt blir viktiga när de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska blicka framåt. Kapitel 4 redovisar analyser av åtgärder kan användas för att öka biljettintäkterna. Rapporten summeras i slutsatser och diskussion i kapitel 5.

1.2 SYFTE

Mot bakgrund av det kraftigt minskade kollektivtrafikresandet och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas stora intäktsförluster under pandemin är syftet med denna rapport att dels fungera som kunskapsunderlag för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inför att pandemin är över och intäkterna, kollektivtrafikresandet och samhällsnyttan ska öka, dels att fungera som underlag för politiska åtgärder på nationell, regional och kommunal nivå.

Detta görs genom att besvara tre frågeställningar:

1. Hur har pandemin påverkat
 - a. Resandet med olika färdmedel och för olika grupper
 - b. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi
 - c. Kollektivtrafikens samhällsnytta
2. Hur kommer olika faktorer, bland annat nya vanor hos olika grupper, olika gruppers rädsla för att bli smittade och mediabilden av risken att smittas i kollektivtrafiken, att påverka kollektivtrafikresandet och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter samt kollektivtrafikens samhällsnytta efter pandemin?
3. Vilka åtgärder krävs för att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter senast år 2025 ska vara på samma nivå som 2019, och samtidigt öka kollektivtrafikens samhällsnytta?

Målet är att dels öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter för att undvika stora minskningar av trafikutbudet eller stora biljettprishöjningar och att dels öka, eller i alla fall inte minska, kollektivtrafikens samhällsnytta jämfört med tiden före pandemin.

Studien gäller den kollektivtrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för.

1.3 METOD

Som bakgrundsmaterial redovisas data från Kollektivtrafikbarometern, Trafikanalys och regioners egen statistik. Inom studien har tre regioner valts ut för att exemplifiera olika delar av Sverige med olika förutsättningar: Region Stockholm, Västmanland och Västernorrland. Stockholm är en storstadsregion med ett stort kollektivtrafikresande, Västmanland är en pendlingsregion och Västernorrland är en mer glesbefolkad region, men som har större tätorter där kollektivtrafiken spelar en viktig roll.

För att kunna besvara den tredje frågeställningen om vilka åtgärder som krävs för att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter senast år 2025 ska vara på samma nivå som 2019 görs analyser av olika åtgärder utifrån deras potential att öka intäkterna för kollektivtrafiken. Analyserna görs genom backcasting, vilket innebär att man sätter ett mål och undersöker vad som behöver göras för att nå målet. I denna rapport analyseras olika intäktsmål. Urvalet av åtgärder har gjorts i samråd med Svensk kollektivtrafik och analyserna av åtgärdsförslagen har gjorts med följande ansatser:

- System dynamics
- Elasticitetsberäkningar
- Exempelberäkningar
- Kvalitativa bedömningar

System Dynamics är en kvantitativ metod för att modellera komplexa och dynamiska system med hjälp av kausala samband och förstärkande eller balanserande effekter. Metoden används i ett brett fält och har även de senaste åren blivit mer populär i transportvärlden. En System Dynamics-modell som WSP har utvecklat⁵ med fokus på transportsystemets framtida utveckling i elektrifiering, autonomi och delad mobilitet har använts i detta projekt. Utvecklingen modelleras med kausala samband som baseras på befintlig litteratur, datakällor och, vid behov, expertåsikter. Syftet med modellberäkningarna är att förstå och förutspå hur olika åtgärder bidrar till kollektivtrafikens återhämtning fram till 2025. På grund av den korta tidshorisonten blir elektrifiering och autonomi inte drivande för resultatet och inte heller har scenarion byggts utifrån antaganden om externa faktorer som myndigheterna inte har någon påverkan om, såsom BNP-tillväxt. Däremot grundas resultaten på kostnads- och kvalitetsförhållanden mellan kollektivtrafik och bil, med användning av elasticitetssamband från svenska transportekonomiska modeller.

Elasticitetsberäkningar går ut på att analysera vad som händer med resandet om den generaliserade reskostnaden på ett eller annat sätt förändras. Här kan man till exempel räkna på vad fem minuters kortare restid med en busslinje ger för tillgänglighetsförbättring. Denna tillgänglighetsförbättring kommer få några resenärer till att välja bussen och på så vis ökar trafikintäkterna.

Analysen använder även exempelberäkningar där en modell eller lämplig elasticitet inte har funnits till hands. Ansatsen är här mer av typen: hur mycket pengar rör det sig om givet att vi antar att x % av en viss skatteintäktsskälla öronmärks för att finansiera kollektivtrafiken? Analysen använder även kvalitativa bedömningar för åtgärder som inte alls går att räkna på i termer av intäktsökning, men ändå är värda att nämna i sammanhanget.

I alla beräkningar är jämförelsealternativet läget 2025 utan nedsatt efterfrågan på grund av Corona. Till viss del kan ett eventuellt efterfrågetapp täckas av ökad efterfrågan över tid (även om denna effekt torde vara liten då det bara rör sig om ett par år).

⁵ <https://www.wsp.com/en-GL/services/system-dynamics>

2 VAD HAR HÄNT MED TRANSPORTERNA UNDER PANDEMIN?

Coronapandemin har påverkat samhället och transportsystemet på ett sätt som inte skett under modern tid. Sedan inledningen av pandemin har flera olika forsknings- och utredningsprojekt kring dess påverkan genomförts och denna skrift ska ses som ett komplement till dessa. Genomgången kommer grunda sig i att både beskriva förändringar i resvanor och hur det faktiska resandet med olika färdmedel sett ut.

Det finns skäl att belysa båda delarna för att i större utsträckning förstå hur samhället ställt om under pandemin och vilka trender som kan ses på längre sikt när pandemin ebbar ut. Genom olika studier och statistik kring hur pandemin påverkat våra resmönster är det redan känt att de förändrats och resulterat i färre antal resor per person, samtidigt som färdmedelsandelarna mellan transportsätt också förändrats. Kollektivtrafiken är det färdmedel som drabbats hårdast, följt av biltrafiken. Statistik från Trafikanalys visar att Kollektivtrafikresandet minskade med 42 procent, medan antalet resor med bil sjönk med 7 procent och antalet resor till fots sjönk med 4 procent och antalet resor med cykel ökade med 6 procent.⁶

För att förstå den utveckling som varit under pandemin och hur det kan komma att påverka kollektivtrafiken under kommande år är det betydelsefullt att kartlägga hur resenärers beteende, acceptans och värdering av resorna förändrats i kombination med hur de förändrat sina resvanor i praktiken.

Återblicken i detta avsnitt baseras på några olika datakällor. Utgångspunkten är den nationella resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern⁷ (Kollbar) som branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik driver. Undersökningen baseras på ett representativt urval av drygt 80 000 respondenter i åldrarna 15–85 år och omfattar både de som använder sig av kollektivtrafiken dagligen och de som mer sällan eller aldrig reser i kollektivtrafiken. Kollektivtrafikbarometern är ett bra verktyg för att förstå varför och på vilket sätt olika förändringar har skett. Däremot är det en resvaneundersökning som inte fullt ut återspeglar hur användandet sett ut, istället syftar den till att ge svar på hur samhället i stort förändrat sina resvanor. Därför är det relevant att även analysera det faktiska utfallet och användandet av olika färdmedel. Det kan nämligen finnas en diskrepans mellan svaren i Kollektivtrafikbarometern och utfallet i antalet resor. Det behöver inte betyda att det statistiska urvalet ger en felaktig bild över förändrade resvanor, men det ger inte hela bilden. Att samtidigt analysera i vilken utsträckning som människor nyttjat olika färdmedel skapar en tydligare bild om vilka mätbara färdmedelsmönster som kan påvisas. Genomgången kommer även redovisa indikationer på resandeförändringar i olika målgrupper och beskriva hur kollektivtrafikens påverkats ekonomiskt.

2.1 EFFEKTER PÅ TRANSPORTSYSTEMET

Under hela 2000-talet har efterfrågan på i stort sett samtliga transporter och färdmedel succesivt ökat, bland annat till följd av en ökande befolkning, att Sverige befunnit sig i ett bra ekonomiskt läge och att resmöjligheterna förbättrats. Särskilt visar utvecklingen att resor på järnväg och inom luftfarten varit väldigt stark medan vägtrafiken legat på en relativ jämn nivå.⁸

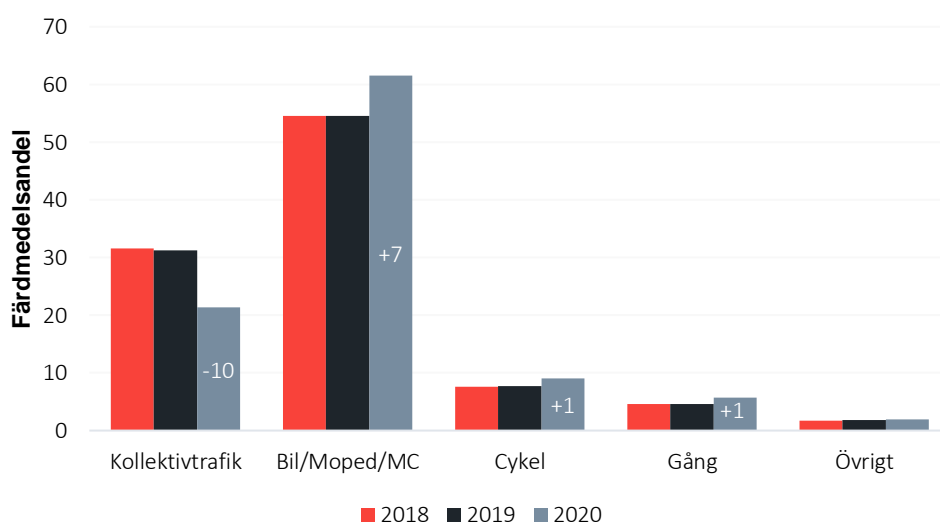
⁶ (Svensk kollektivtrafik, 2020), (Trafikanalys, 2021)

⁷ (Svensk kollektivtrafik, u.d.)

⁸ (Transportstyrelsen, 2021)

Det var under våren 2020 som coronapandemin verkligen förändrade det svenska transportsystemet. En förändring som håller i sig ett drygt år senare. Eftersom det svenska samhället framförallt drabbades från mitten av mars 2020 har pandemins sammantagna effekt på transportsystemet inte till fullt ut kunnat summeras på årsbasis än, men effekterna är oavsett det påtagliga. Olika färdmedel har påverkats i olika utsträckning där störst markant effekt finns inom kollektivtrafiken. Till stor del uppger fler att de ställt om och istället använt andra färdmedel så som bil, cykel eller att de börjat gå istället. Bland de tillfrågade i Kollektivtrafikbarometern uppger drygt 32 % att de valt bort kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel, vilket resulterar i att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet sjunkit med uppemot 10 procentenheter till cirka 21 procent. Denna överflyttning har framförallt gynnat biltrafiken, som stigit med ca 7 procentenheter och således står för nästan 2/3 delar av samtliga resor. Både cykel och gång har också ökat och står för 9 respektive 6 procent av färdmedelsandelarna i Kollektivtrafikbarometern. Eftersom siffrorna enbart avser 2020 är det troligt att överflyttningseffekterna från kollektivtrafiken till övriga färdmedel accelererat under första halvåret av 2021.

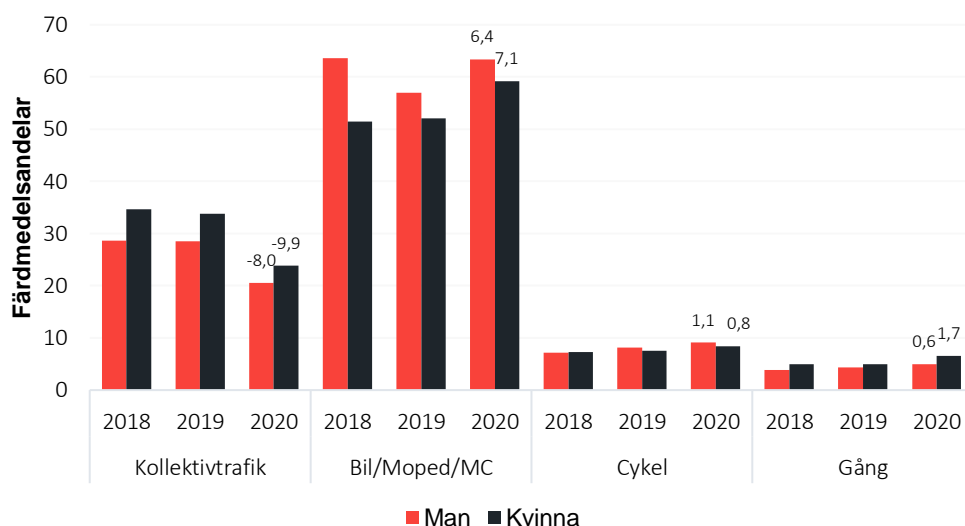
Förändring i huvudsakligt färdmedel under 2020



Figur 1. Förändring i färdmedelsandelar (Kollbar, Svensk Kollektivtrafik)

Förändringarna i färdmedelsval har sett olika ut när det kommer till kön. Innan pandemin reste kvinnor generellt i högre utsträckning med kollektivtrafiken, medan män oftare reste med bil. Även om denna fördelning fortfarande finns kvar så tyder svaren från Kollektivtrafikbarometern på att kvinnor i större utsträckning valt bort kollektivtrafiken till förmån för cykel och gång, medan män i större utsträckning valt bilen. Sammantaget uppger fler kvinnor att de reser kollektivt eller promenerar i jämförelse med män, medan män i större utsträckning alltså nyttjar ett privat motoriserat fordon. För cykel är andelarna lika stora. Vilket stämmer väl med färdmedelsfördelningen som rådde innan pandemin inleddes.

Färdmedelsval (utveckling och skillnad mellan kön)



Figur 2. Färdmedelsval - skillnad mellan könen (Kollbar, Svensk kollektivtrafik).

Baserat på underlaget från Kollektivtrafikbarometern finns det alltså indikationer på ett förändrat beteende som resulterat i en överflyttning från kollektivtrafiken till andra färdmedel. Den största överflyttningen har skett till egna motoriserade fordon såsom bil, därefter cykel och gång. Det är dock viktigt att komma ihåg att dessa siffror avser valet av färdmedel vid en utförd resa och säger inget om antalet resor på totalen.

De bakomliggande faktorerna till denna förändring i färdmedel är intressant att studera för att kunna dra slutsatser hur väl kollektivtrafiken kan komma tillbaka i ett post-pandemiskt samhälle. För att kunna göra en sådan analys är det samtidigt av betydelse att veta hur olika färdmedel har påverkats under pandemin. Ambitionen här är att i möjligaste mån belysa förändringarna på både nationell och regional nivå.

I de tre regionerna, Stockholm, Västmanland och Västernorrland som ingått i studien uppvisar de kollektiva färdmedlen en kraftig nedgång med i genomsnitt -35%, det finns dock en viss skillnad mellan regionerna på ett par procentenheter. Eftersom det var först i slutet av mars som pandemin påverkade efterfrågan på resor är minskningen kraftigare och bör sannolikt motsvara en minskning på omkring -50%, något som verifierats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i deras sammanfattande statistik.⁹ Detta resulterar i att pandemins effekter på resandet blir något missvisande eftersom statistiken endast avser helåret 2020. Reduceringen i antalet påstigningar inom kollektivtrafiksystemet varierar naturligtvis i olika omfattning beroende på region och vilken tidsserie som analyseras. Det är dock säkert att konstatera att pandemin påverkat kollektivtrafiken i snabb takt och att en majoritet av resorna försvunnit.

När allt fler personer väljer att avstå sina resor med kollektivtrafiken eller väljer andra färdmedel förloras en stor del av biljettintäkterna. Den tillgängliga statistiken för de tre regionerna pekar på att störst tapp har skett inom den spårbaserade trafiken. Den har i samtliga tre regioner varit 5–10 % större än för busstrafiken. En förklaring till detta skulle kunna vara att en genomsnittlig resa med tåg företrädesvis är längre än den med buss, tunnelbana och spårväg.¹⁰

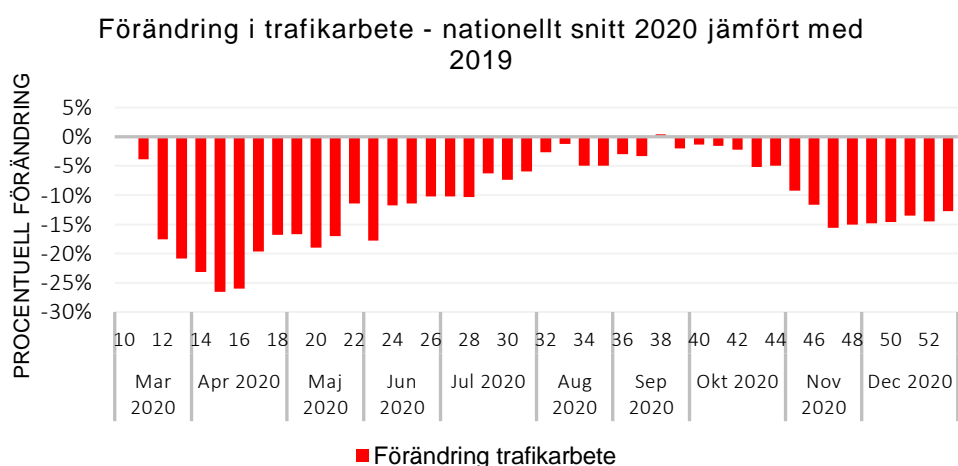
⁹ (SL, 2020), (Skånetrafiken, 2021)

¹⁰ (Trafikanalys, 2020)

Tabell 1. Utveckling antal påstigande i kollektivtrafiksystemet

Påstigande (miljoner)		2018	2019	2020
Stockholm	Antal påstigande	844	861	570
	Förändring		2%	-34%
Västmanland	Antal påstigande	16,8	17,1	11,0
	Förändring		2%	-36%
Västernorrland	Antal påstigande	10,9	11,1	7,6
	Förändring		2%	-32%

Samtidigt som antalet resor med kollektivtrafiken nästan har halverats uppvisar även andra färdmedel liknande trender. Utifrån svaren från Kollektivtrafikbarometern tyder det mesta på att proportionellt fler ha valt att resa med bil. Baserat på de trafikmätningar som sker på det svenska vägnätet uppvisas dock även där en reducering på i genomsnitt 11 %, men med stor variation under året. Störst minskning skedde i samband med inledningen av pandemin och under hösten medan resandet under sommaren låg på jämförbara nivåer som under 2019 eftersom smittspridningen var lägre .

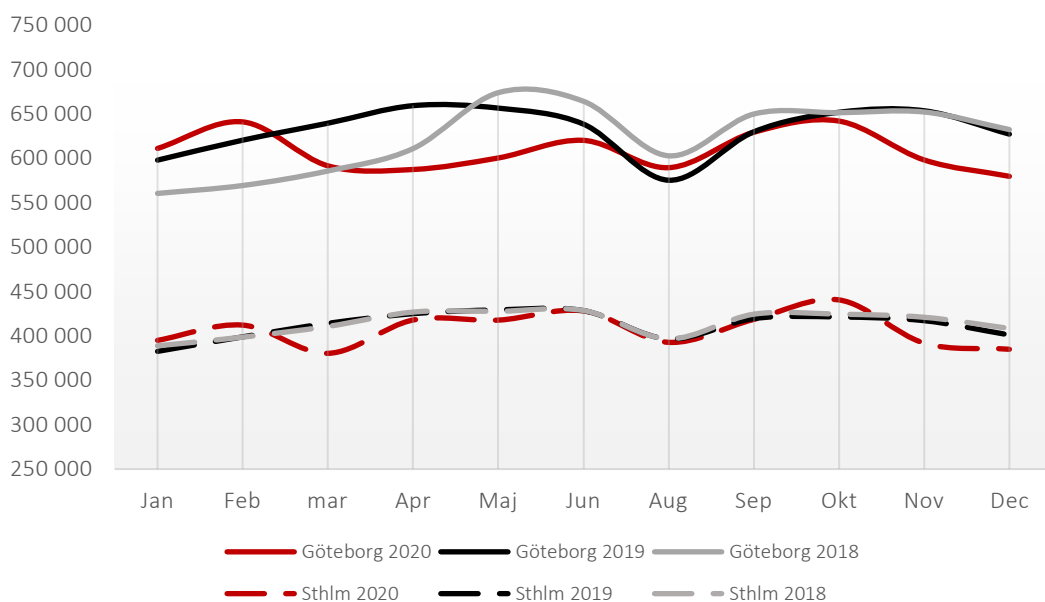


Figur 3. Förändring i trafikarbete, nationellt snitt 2020 jämfört med 2019 (Trafikverket)

Generellt går det att alltså att konstatera att fler personer avstått bilen, trots att den i svaren från Kollektivtrafikbarometern fått en större relevans när man väljer att resa. Det finns naturligtvis stora variationer i olika delar av landet. Exempelvis går det att studera antalet passager i Stockholms och Göteborgs trängselskattesystem för att få relevanta och jämförbara siffror mellan åren. I Göteborg minskade antalet passager med 2,7% medan samma siffra i Stockholm var 0,3 %, dock ska det tilläggas att det var ytterligare 2 dagar under 2020 jämfört med 2019 där trängselskatten var aktiv. Sammantaget har det även i Sveriges två största städer skett en minskning av biltrafiken.

I figur 4 redovisas antalet passager per dag, beräknat genom det totala antalet passager per månad och antalet dagar som trängselskatten togs ut per månad för att få ut en jämförbar graf mellan åren. Kalendereffekten kan förvisso ha en stor påverkan mellan åren.

Antal fordonspassager per dag inom trängselskattesystemet i Göteborg & Stockholm



Figur 4. Antal fordonspassager per dag i Göteborg och Stockholms trängselskattesystem (Transportstyrelsen)

År 2020 inleddes med en ökning av bilanvändandet för att sedan minska under mars när pandemin slog till, den återhämtade sig och låg på relativt stilla under sommarhalvåret för att sedan öka igen efter sommaren. Under hösten när smittspridningen tog fart igen sjönk dock bilanvändandet i båda städerna. Baserat på resultaten från Kollektivtrafikbarometern kan en överflyttningseffekt från kollektivtrafiken till bilen och andra färdmedel påvisas, men det är dock viktigt att påpeka att resandet med bil också sjunkit under pandemin. För bil har resandet minskat med 7 procent, medan antalet resor med kollektivtrafiken minskat med 42 procent enligt Trafikanalys statistik. På en sammantagen nivå har resandet minskat i hela samhället, vilket även Trafikanalys har identifierat i sina studier över resmönster.¹¹

I den statistik som analyserats i studien för cykel kan en något negativ utveckling påvisas. Basen för statistiken är dock relativt liten i ett nationellt mått. Enligt Trafikanalys resvaneundersökning har antalet cykelresor istället ökat med 6 %.¹² Även i Kollektivtrafikbarometern påvisas en ökad andel som nyttjar cykeln i större utsträckning. Så sammanfattningsvis är tendensen att cykel som färdmedel ökat i användning.

I de tre regionerna som särskilt belyses i studien har centralorten i respektive region valts ut för att illustrera nivåerna för färdmedlet cykel. För Stockholm har 25 mätpunkter valts ut, både i de centrala delarna och i närförorterna. Sammantaget är cykelströmmen relativt oförändrade mellan 2018–2020. I Västerås och Sundsvall påvisas en något större minskning och mätningarna för dessa två grundar sig endast i två mätpunkter i de centrala delarna.

I samtliga tre tätorter påvisas en något negativ utveckling även för cykel, samtidigt som denna studie inte gått in i detaljer för att analysera bakomliggande faktorer kring varför utvecklingen är som den är i dessa fall. Det kan exempelvis föreligga ombyggnationer eller andra hinder på vissa platser där matstationerna är

¹¹ (Trafikanalys, 2020)

¹² (Trafikanalys, 2021)

lokaliserade som kan ha viss påverkan. Dessutom kan även väderförhållande och andra liknande faktorer ha viss inverkan i valet av färdmedel mellan olika år. Det som däremot påvisas av siffrorna är att cyklandet inte haft en kraftig tillväxt i de relationer som studerats.

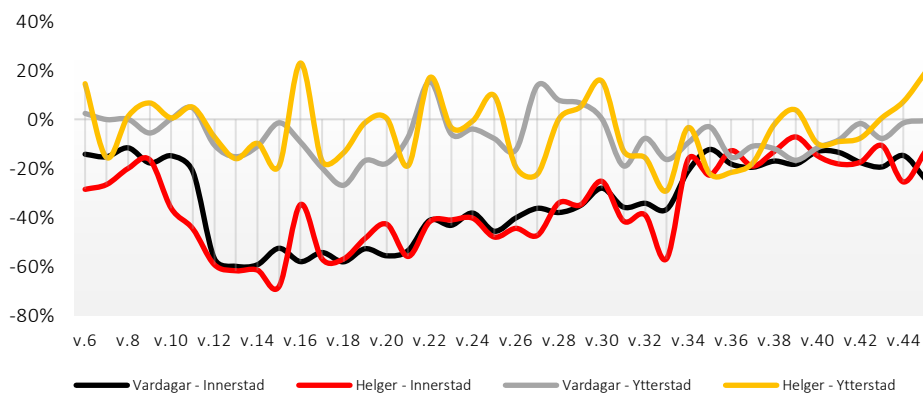
Den totala efterfrågan på att resa i samhället i stort har även påverkat cyklandet, men inte i lika stor utsträckning och sannolikt har det skett en överflyttning från kollektivtrafiken till cykel som färdmedel eftersom förändringen är relativt liten. I Stockholm har man även gjort manuella mätningar av antalet passager med elsparkcyklar. Dessa mätningar har gjorts på vardagar på 16 platser under maj-juni så de ger en relativ begränsad bild av nyttjandet. Mätningar visar att antalet passager minskat från drygt 8 000 under 2019 till drygt 5 000 under 2020, vilket motsvarar en minskning på 36 % för 2020.

Tabell 2 Cykelpassager i centralorter för respektive region i studien

Antal passager		2018	2019	2020
Stockholm	Antal passager	860 300	855 270	850 850
	Förändring		-1%	-1%
Västerås	Antal passager	74 181	69 284	65 734
	Förändring		-7%	-5%
Sundsvall	Antal passager	6 087	5 510	5 124
	Förändring		-9%	-7%

Det är komplicerat att få tillförlitlig statistik för nyttjandegraden av både gång- och cykel. Den statistik som redovisats är baserat på fasta mätpunkter som kontinuerligt mäter flöden i antalet cykelpassager och får ses som tillförlitligt i den kontext som avses, men de ger inte en fulländad bild av cykelanvändandet i respektive tätort eller trenden som helhet. Dessvärre har det endast varit möjligt att studera antalet fotgängare i Stockholm, likväl har statistikunderlaget varit begränsat till ett fåtal mätpunkter, varav tre i innerstaden respektive tre i ytterstaden. För innerstadsmåttet är det Odengatan, Kungsgatan och Hornsgatan där mätstationerna finns, för ytterstaden är det i Hammarby Sjöstad, Hägersten och Älvsjö. Det vill säga att mätstationerna är vid platser där många arbetstillfällen finns samtidigt som flera av platserna har en bred koppling till kollektivtrafiksystemet med buss, tunnelbana, spårväg och pendeltåg.

Förändring av fotgängarflöden i Stockholm per vecka mellan 2019 och 2020



Figur 5 Förändring av fotgängarflöden i Stockholm mellan 2019 och 2020 (Trafikkontoret Sthlm)

På en översiktlig nivå har förändringen i antalet fotgängare framförallt inneburit att färre personer vistats i Stockholms innerstad, medan gåendet i ytterstaden varit mer likt tidigare år. Som för bil och cykel kan det i innerstaden ses en tydlig minskning i början av pandemin som sedan återhämtats under andra halvan av 2020. Totalt sett är minskningen av fotgängare i innerstaden drygt 35 % för både vardagar och helger. I ytterstaden är liknande minskning 7 %. Eftersom flera av dessa mätpunkter ligger i anslutning till kollektivtrafikheter och vid platser med kontorsarbetsplatser är det troligt att minskningen har med detta att göra. Däremot är det sannolikt så att fler personer valt att gå i andra syften, exempelvis motionssyften, än att gå till arbete och studie.

Även Trafikanalys, som är den myndighet som analyserar transportområdet har sammanställt statistik för pandemiåret 2020 och vilka effekter som kan mätas. I deras nationella undersökning har de kommit fram till slutsatser som stämmer väl överens med den data som presenteras i denna studie.¹³

Den sammanlagda sträckan (mätt i kilometer) av samtliga resor som utfördes minskade med drygt en tredjedel. Framförallt är det resor som sker till och från arbete och studier samt fritidsaktiviteter som minskat i relevans (nedgång i antalet kilometer som resan inneburit), medan resor till service och inköp ökat något. Trenden är att de långväga resorna minskat i störst utsträckning.¹⁴

Det är viktigt att understryka att mycket av den statistik som redovisas primärt behandlar data för 2020. Pandemin är ännu inte över och med tanke på att det var först i mitten av mars som Sverige drabbades behöver statistiken tolkas med denna premis, att effekterna är större än vad som kunnat mätas under enbart 2020.

2.2 FÖRÄNDRADE RESMÖNSTER

Faktorer som pris, restid och komfort har varit och är de viktigaste faktorerna vid valet av färdmedel vid resor, även om det på senare år till följd av utökad forskning och datainsamling identifierats ytterligare faktorer som har stor vikt. Detta kan exempelvis vara relevansen i färdmedelsvalet (dvs att färdmedlet kan ta resenären dit den ska) eller att man har tillräcklig kunskap för att kunna utföra den kollektiva resan.¹⁵ De förändrade resmönstren under pandemin har fler orsaker. En är rädslan för att bli smittad och att man därför i större utsträckning väljer att resa ensam i bil, med cykel eller till fots.¹⁶

En annan är restriktionerna och rekommendationerna från regeringen och Folkhälsomyndigheten. Sammantaget är det en stor del av samhället som helt och hållet slutat resa och i synnerhet med kollektivtrafiken. Som redovisats i avsnittet ovanför finns det skillnader mellan olika regioner och färdmedel, och därav är det av intresse att förstå hur de förändrande resmönstren ser ut i olika delar av samhället. Det är relevant att analysera hur pandemin påverkat resmönstren i olika delar av landet, hur olika delar av samhället anpassat sig samt vilken roll som exempelvis avstånd till arbete och möjligheten till distansarbete har haft. Valet av färdmedel är starkt beroende av restiden och priset för resan, vilket gör det intressant att se hur personer med olika ekonomiska förutsättningar anpassat sina resor.

¹³ (Trafikanalys, 2021)

¹⁴ (Trafikanalys, 2021)

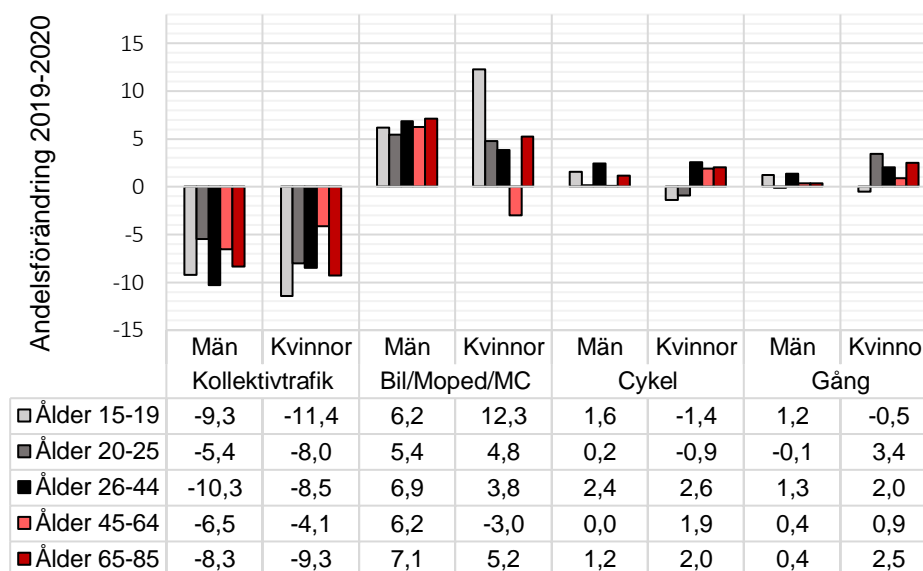
¹⁵ (Svensk Kollektivtrafik, 2020)

¹⁶ (Svensk kollektivtrafik, 2020)

2.2.1 Färdmedelsval baserat på ålder och kön

Innan pandemin slog till var det på en övergripande nivå fler kvinnor än män som använde kollektivtrafiken och som redovisades i figur 2 i avsnitt 2.1 är det även i denna grupp som störst minskning kan påvisas. Det är framförallt kvinnor i de yngre och äldre åldrarna som minskat sina resor med kollektivtrafiken, medan andelsminskningen är lägst bland de som är mellan 45 och 64 år. Motoriserade fordon har ökat mest i termer av färdmedelsandel. Det är också intressant att lyfta fram att kvinnor i de yngre åldrarna i viss utsträckning även minskat andelen resor med cykel och till fots. För männen är förändringarna relativt jämn, även om störst minskning i andelen kollektivtrafikresor finns i både de yngre och äldre ålderskategorierna. Primärt har förflyttningen gått till bil där en relativ jämn ökning kan påvisas. För gång- och cykel är det sammantaget störst andelsökning hos kvinnor, i samtliga ålderskategorier.

Förändring i färdmedelsandelar mellan 2019 och 2020 baserat på ålder och kön



Figur 6 Färdmedelsförändringar under pandemin baserat på ålder och kön (Kollbar)

I de yngre åldrarna beror förändringen sannolikt på att stora delar av utbildningen för gymnasieskolor, universitet och högskolor under året har skett på distans. För de äldre ålderskategorierna är förändringen troligen på samma grund, att stor del av den arbetsföra befolkningen arbetat på distans i stor utsträckning. Att de i ålderskategorin 65+ också uppvisar en stor minskning kan ha att göra med rädslan för smidsspridningen eftersom många i denna grupp har en högre risk att drabbas allvarligt av viruset. Sannolikt finns det inte bara en förklaring resvaneförändringen, eller varför olika åldersgrupper tenderar att ha förändrat sina resvanor i olika utsträckning utan det är en kombination av anledningar.

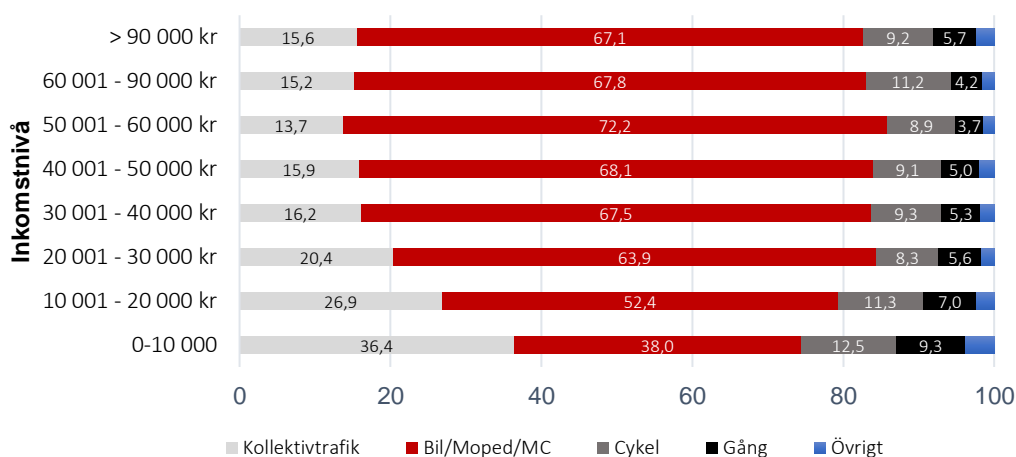
2.2.2 Färdmedelsval baserat på ekonomiska förutsättningar

Det var först under 2020 som Kollektivtrafikbarometern började samla in dataunderlag kopplat till hushållens ekonomiska situation, vilket resulterar i att färdmedelsförändringar baserade på en ekonomisk parameter inte går att jämföra mellan åren. Däremot är det möjligt att konstatera att det företrädevis är hushåll med förhållandevis låg inkomst som i störst utsträckning fortsatt att använda

kollektivtrafiken under pandemin, det är även denna grupp som går eller cyklar i störst omfattning. Något som troligen hör ihop med vilka typ av yrken som personerna har och möjligheterna att arbeta på distans. Pandemin har drabbat flera yrkesgrupper som företrädesvis arbetat inom servicebranschen, där arbetslösheten som helhet har stigit. Denna yrkeskategori har få eller inga möjligheter att arbeta på distans. Detta resultat är inte särskilt förvånande eftersom konkurrensfördelen för dessa färdmedel oftast är just den monetära kostnaden som är förknippad med resan.

Bland de som uppgett inkomstnivåer i spannet mellan 30 000 kr upp till 90 000 kr är storleksförhållandet mellan färdmedelsvalet relativt jämnt och inga påtagliga skillnader kan identifieras.

Färdmedelsval baserat på inkomstnivå under 2020



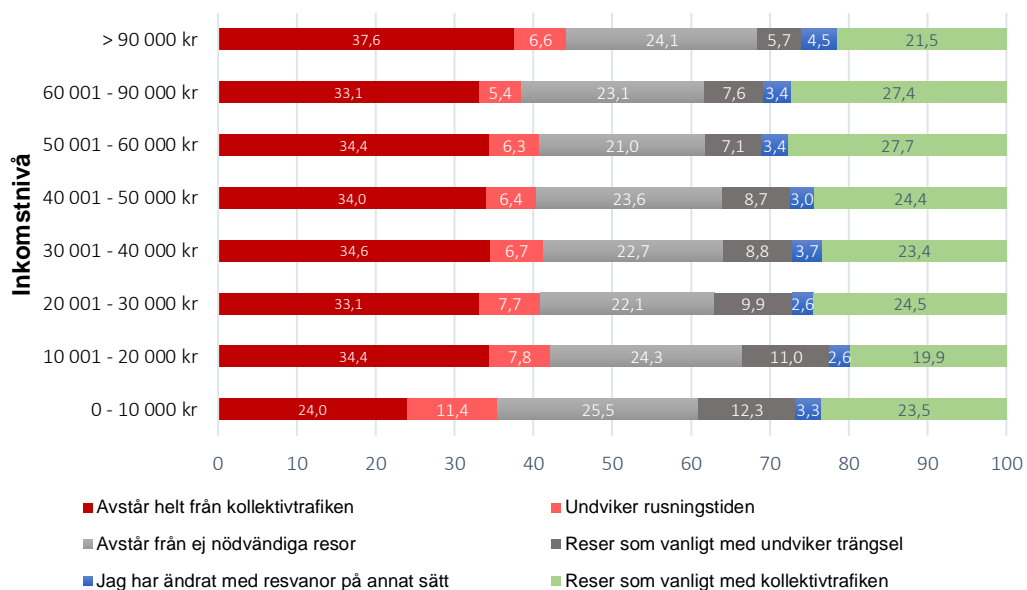
Figur 7 Färdmedelsval under pandemin baserat på inkomstnivå (Kollbar)

Denna bild är på intet sett revolutionerande utifrån ett generellt perspektiv för hur olika färdmedel används, ju större den samlade inkomsten är desto mindre priskänslig blir en individ.¹⁷ Däremot hade sannolikt andelarna varit annorlunda om pandemin inte hade inträffat. Det är dock intressant att förstå *varför* och på *vilket sätt* olika inkomstgrupper anpassat sig till kollektivtrafiken under pandemin. Liknande mönster påvisas som färdmedelsandelar, där ju högre samlad inkomst hushållet har desto större andel avstår från att resa. Trots att det är stor andel höginkomsttagare som uppger att de avstår att resa är det också en förhållandevis stor andel som uppger att de reser som vanligt. Denna skillnad mellan inkomstgrupper kan bland annat bero på yrke.¹⁸

¹⁷ (Holmberg, 2013)

¹⁸ (Ekonomifakta, 2021)

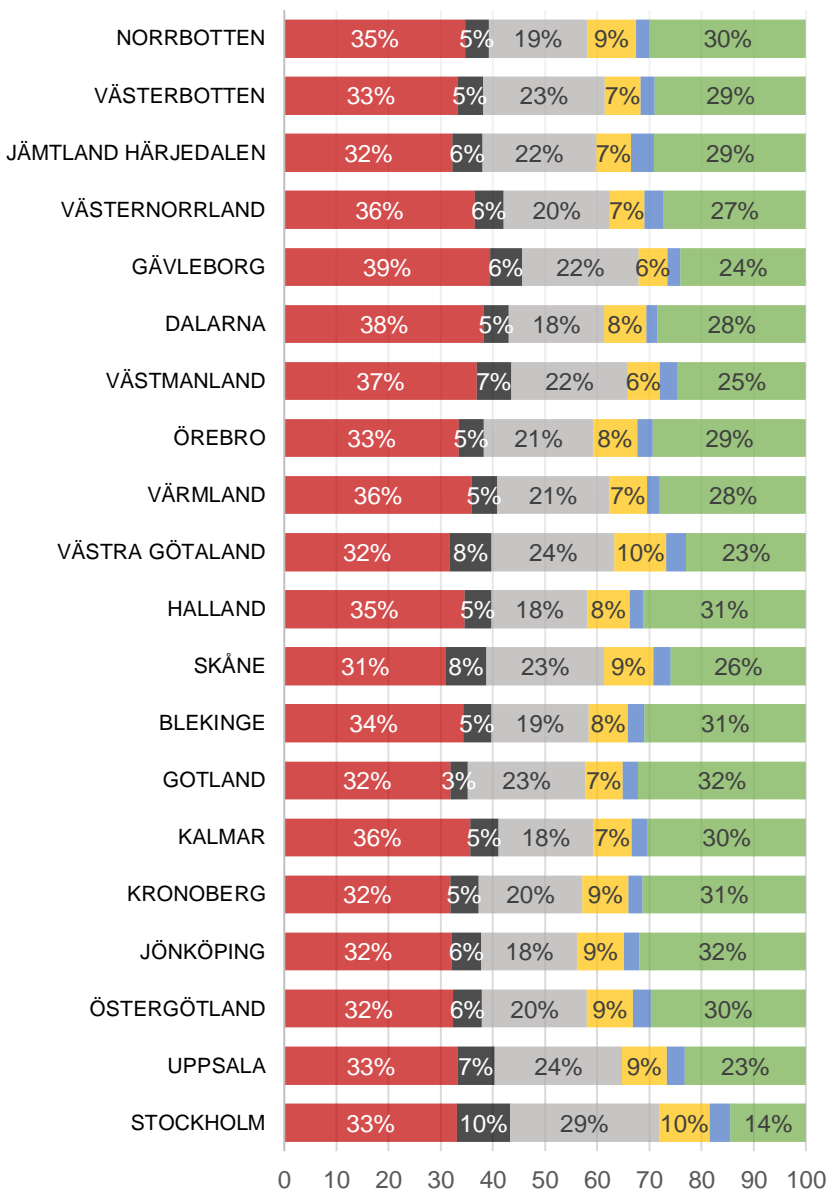
Förändrade resvanor med kollektivtrafiken baserat på inkomstnivåer under 2020



Figur 8 Förändrade resvanor med anledning av pandemin baserat på inkomstnivå (Kollbar)

Det är återigen värt att understryka att detta visar hur olika grupper har förändrat sitt beteende i samband med att en resa har utförts, inte frekvensen av resandet.

ÄNDRADE RESVANOR I KOLLEKTIVTRAFIKEN (REGIONALA SKILLNADER)



- Jag avstår från resor med kollektivtrafik helt och hållet
- Jag undviker resor med kollektivtrafik under rusningstrafik
- Jag avstår från icke nödvändiga resor med kollektivtrafik
- Jag reser med kollektivtrafiken som vanligt men håller extra avstånd
- Jag har ändrat mina resor med kollektivtrafik på annat sätt
- Nej, jag reser med kollektivtrafik som vanligt

Figur 9 Regionala skillnader kopplat till kollektivtrafikresan (Kollbar)

företrädevis hög andel som säger sig avstå kollektivtrafik om man också räknar in de som undviker rusningstiden.

En annan iakttagelse är att det framförallt är i storstadsregionerna som minst andel invånare uppger att nyttjar kollektivtrafiken som vanligt. Tydligast är det i regionerna Stockholm, Uppsala och Västra Götaland.

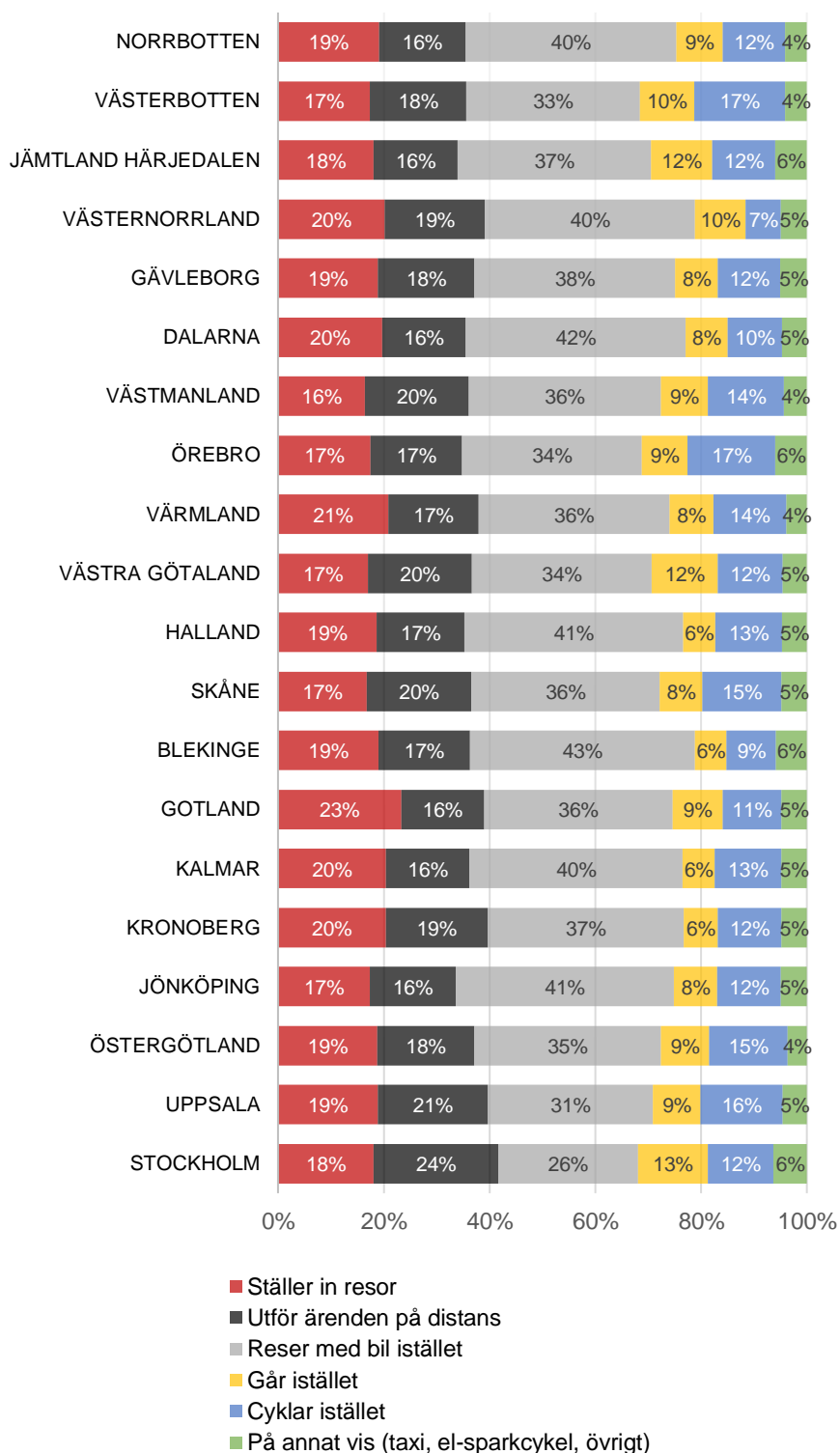
Inställningen till att resa med kollektivtrafiken i de olika regionerna är troligtvis kopplad till smittspridningen, men även faktorer som tillgången till andra färdmedel samt avstånd till arbete och studier påverkar likväl. Möjligheten eller kravet på distansarbete är sannolikt den faktor som haft störst påverkan i färdmedelsvalen och om resan genomförts överhuvudtaget. Resor till och från arbetsplatser är enligt Trafikanalys de resor som minskat mest.¹⁹

I det två följande figurerna kommer de regionala skillnaderna i inställningen till kollektivtrafik att redovisas. Inledningsvis går det att konstatera att det är relativt likartad uppfattning oavsett region när det handlar om att avstå från att resa med kollektivtrafiken i någon utsträckning. Störst andel som uppger att de avstår helt från kollektiva resor återfinns i regionerna Västernorrland, Gävleborg, Dalarna, Västmanland och Värmland, som samtliga angränsar mot någon av de andra. Även Stockholm har en

¹⁹ (Trafikanalys, 2021)

Att det finns regionala skillnader och förutsättningar för hur pandemin har påverkat ens resvanor och beteenden är inte svårt att förstå. Varje region har unika förutsättningar som spelar en betydande roll. Exempelvis kan faktorer som väder, tillgänglighet till arbetsplatser och säkra cykelvägar var en avgörande faktor. I de flesta regioner är det ca 35–40 % som uppger att de primärt avstår från att resa och istället utför sina ärenden på distans. Den totala reseefterfrågan har med andra ord sjunkit. Resor med cykel och till fots är relativt lika mellan flera regioner, men det finns vissa skillnader. Det kan exempelvis bero på skillnader i infrastruktur och tillgänglighet mellan regionerna och hur befolknings- och bebyggelsestrukturen varierar: är det en tät och centraliserad kärna och finns det större möjlighet att cykla och gå? Man kan även resonera om att flera av de som uppger att de ställer in resor eller utför sina ärenden på distans i stor utsträckning kan komma att återvända till sina respektive färdmedel i en post-pandemisk fas.

HUR RESBEHOVET HAR SETT UT (REGIONALA SKILLNADER)



Figur 10 Regionala skillnader hur man anpassat sina resvanor (Kollbar)

När det kommer till distansarbete är det framförallt de som har längre resväg som valt eller tvingats att arbeta på distans i störst utsträckning. I Kollektivtrafikbarometern uppger drygt 40 % av de som vanligtvis reser mer än 5 km uppger att de väljer bort resan till förmån att utföra sitt arbete eller ärende på distans istället. Vid kortare resor upp till 5 km ligger motsvarande siffra på drygt 35 %. Skillnaderna är inte stora, men det är en rimlig förklaring till att resandet med tåg minskat mer än resandet med buss eftersom resor med tåg ofta är förknippade med längre resor. I samtliga intervall ligger andelen som utför sina arbete eller studier på distans på cirka 35 %, men med viss övervikt hos de som pendlar längre sträckor.

Avstånd till arbete/studie	Mindre än 1km	1-3km	3-5km	5-10km	+10km
Hur många som utför distansarbete	34,8%	32,5%	34,4%	38,1%	39,2%

Figur 11 Andelen som utför distansarbete i förhållande till avstånd till arbete och studier (Kollbar)

Att pandemin medfört ett ökat distansarbete är välkänt. Detta fenomen är en effekt som uppstått av flera anledningar, bland annat till följd av allmänna rekommendationer att undvika resor, att statliga myndigheter stängt sina kontor och att risken för att utsättas för smitta varit stor på platser där många vistas (arbetsplatser och studiemiljöer). Resandeminskningen i kollektivtrafiken tycks alltså vara en direkt effekt av ökningen inom distansarbete- och studier. Detta har också påverkat mängden resor som sker i samband med att resan till och från arbetsplatsen genomförs, exempelvis för att genomföra inköp- eller service.²⁰ I studier som gjorts kring denna beteendeförändring tycks distansarbetet vara något som även efter pandemin sannolikt kommer vara attraktivt.²¹

Distansarbete förekom även innan pandemin, frågan är i vilken omfattning pandemin har ökat benägenheten att arbeta på distans. WSP har under 2021 kartlagt vilka möjligheter och förutsättningar som finns kopplat till distansarbete och arbetsmarknaden. I studien har man kunnat komma fram till att ca 1,3 miljoner av totalt 4,6 miljoner arbetstagare i Sverige har yrken där distansarbete är en möjlighet, vilket motsvarar drygt 30 % av arbetsmarknaden. Det finns dock stora variationer runt om i landet till följd av en diversifierad arbetsmarknad. I de delar av Sverige som är mer glesbefolkade är andel lägre, medan den är högre i storstadsregionerna. I storstadsregionerna är utbudet och efterfrågan att resa med kollektivtrafiken störst. Om distansarbete fortsättningsvis blir ett viktigt inslag i arbetslivet och accepterat i större utsträckning även efter att pandemin är över kommer det bli en viktig aspekt i hur kollektivtrafiksystemet ska hanteras resmönster och dimensioneringen av trafikutbudet.²²

Att kommuner med hög andel kunskapsintensiva arbetsplatser har flest antal invånare som kan arbeta på distans är inget konstigt och något som transportplanerare kan komma att behöva förhålla sig till framöver. Samtidigt som det är en utmaning är det också troligt att dessa möjliga resenärer har enklare att återvända till kollektivtrafiken när pandemin är över.

²⁰ (Trafikanalys, 2020)

²¹ (Aktuell Hållbarhet, 2021), (Arnfolk & Winslott Hiselius, 2021)

²² (WSP, 2021)

Tabell 3 Andel av befolkningen med möjlighet till distansarbete (WSP)

Kommun	Andel befolkning med möjlighet till distansarbete
Topp 10 - Högst andel	
Solna	56%
Stockholm	52%
Sundbyberg	50%
Mölnadal	38%
Älmhult	38%
Malmö	38%
Lund	38%
Göteborg	38%
Linköping	34%
Nacka	32%
Topp 10 - Lägst andel	
Uppvidinge	12%
Färgelanda	12%
Grums	12%
Kungsör	12%
Bjurholm	12%
Eda	12%
Degerfors	12%
Oxelösund	12%
Olofström	12%
Surahammar	11%

2.3 KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI

I genomsnitt kommer ungefär hälften av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter från biljettintäkter, medan andra hälften är skattefinansiering. Även om det finns vissa andra intäktsströmmar (till exempel reklam) är de jämförelsevis väldigt små. Under pandemin har dels statistiken i denna studie, dels andra studier och statistikunderlag från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna visat att resandetappet och även biljettintäkterna minskat med dryga 50 %²³ sett från pandemins inledning fram till början av juni 2021. Resandeminskningen under helåret 2020 var dock något lägre, men eftersom pandemin fortsatt har den negativa utvecklingen hållit i sig. Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter har just nu och framöver en aldrig tidigare skådad ekonomisk utmaning att hantera med få medel att själva styra utvecklingen fullt ut. Själva kärnan till de ekonomiska förlusterna är den resandeminskning som uppstått och som drivs på av pandemin och faktorer som smittspridning, råd- och riktlinjer från myndigheter som mynnat ut i bland annat distansarbeten och distansstudier.

Regeringen har aviserat att stöd ska betalas ut. De stöd som beslutats för 2021 är villkorade och innebär att utbudet i ska behållas på den nivå som fanns innan pandemin, stöden för 2020 var inte villkorade.²⁴ Under 2019 skattefinansierades den regionala kollektivtrafiken med 26 miljarder kronor²⁵ och under 2020 med 32,6 miljarder kronor, en ökning med 6,88 miljarder kronor. För att täcka de minskade verksamhetsintäkterna ökade skattefinansieringen med totalt 6,05 miljarder, varav

²³ (Skånetrafiken, 2021)

²⁴ (Regeringen, 2020), (Regeringen, 2021)

²⁵ (Trafikanalys, 2020)

regionerna ökade sitt tillskott med 3,23 miljarder, kommunerna med 151 miljoner och staten med 2,68 miljarder. Statens totala tillskott 2020 var 3,19 miljarder. Staten har aviserat ytterligare 3 miljarder kronor i ekonomiska stöd för 2021.²⁶ Sammanlagt handlar det om 6 miljarder i riktade stöd hittills.²⁷

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Regioner och Kommuner (SKR) och har gemensamt tagit fram en intäktsbortfallprognos för åren 2020 och 2021. Denna prognos indikerar att kollektivtrafiken totalt beräknas förlora totalt närmare 16 miljarder under 2020 och 2021.²⁸ Summerat är det aviserade stödet inte tillräckligt i den extraordinära situation som uppstått. Det saknas drygt 10 miljarder för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för åren 2020 och 2021. Under den senaste 10-årsperioden har kostnaderna för den regionala kollektivtrafiken ökat med drygt 45 procent, samtidigt som intäkterna ökat med 54 procent.²⁹ Ökningen har flera olika orsaker, bland annat att kollektivtrafiken vuxit genom ökat eftersom utbudet av framförallt regional- och pendeltågstrafik har ökat för att vidga arbetsmarknadsregionerna och att efterfrågan på resor samtidigt ökat. Att kostnaderna ökar är relevant för desto större intäktsbortfallet är, ju större sammantagen påverkan har det på branschen i sin helhet.

I årsredovisningen för SL är det möjligt att se storleksförhållandena mellan resande- och intäktsbortfallet som inträffade under 2020. Resandeminskningen för 2020 var 34 %, medan biljettintäkterna minskade med 38 %.³⁰ Intäktsbortfallet var med andra ord större än bortfallet av resenärer. Differensen kan sannolikt bero på priserna för biljetterna och andelarna mellan enkel- och periodbiljetter.

Trafikanalys statistik visar att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhetsintäkter under år 2020 minskade med 27 procent, medan trafikintäkterna minskade ännu mer, med 32 procent. De minskade biljettintäkterna kompensades delvis med att övriga affärsintäkter ökade med 18 procent. Region Stockholm stod dock för näst intill hela ökningen av de övriga affärsintäkterna.³¹

Genom minskade intäkter och ekonomiska förluster i denna storleksordning kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommande år behöva göra förändringar för att stävja den ekonomiska förlusten. På kort sikt kan det exempelvis leda till att utbudet reduceras, det vill säga att antalet linjer och turtätheten ses över och minskar. På medelfristig och lång sikt kan förlusterna påverka investeringar inom kollektivtrafiksystemet. Vilket kan påverka utbyggnaden och utvecklingen, både inom infrastrukturella och tekniska lösningar. Exempelvis inköp och införandet av nya fordon (el-bussar), utbyggnad av spårinfrastruktur, satsningar på IT-lösningar eller att utbudet fortsättningsvis är reducerat där kostnadstäckningsgraden är låg. Det är därför av högsta prioritet att finna nya vägar och lösningar för att denna effekt inte ska hålla i sig allt för länge. Senare i denna skrift kommer olika åtgärder som syftar till att mildra det ekonomiska bortfallet och ge den svenska kollektivtrafiken möjligheterna att återhämta sig till tidigare nivåer beskrivas och dess möjliga effekter beräknas.

²⁶ (Trafikanalys, 2021)

²⁷ (Regeringen, 2020)

²⁸ (SKR och Svensk Kollektivtrafik, 2021)

²⁹ (Trafikanalys, 2020)

³⁰ (Region Stockholm, 2021)

³¹ (Trafikanalys, 2021)

2.4 PÅVERKAN PÅ SAMHÄLLSNYTTAN

Kollektivtrafikens samhällsnytta³² har minskat på grund av coronapandemin. Stora delar av kollektivtrafikens samhällsnytta ligger i den nytta systemet ger dem som reser: det så kallade konsumentöverskottet eller resenärsnyttan.

När det gäller hur resenärsnyttan påverkats under pandemin kan man teoretiskt tänka på ett par olika sätt:

1. Man kan betrakta det minskade resandet som ett resultat av minskad efterfrågan sprungen av att folk inte behöver resa på grund av hemarbete med mera. I så fall har konsumentöverskottet (resenärsnyttan) minskat på grund av att färre personer efterfrågar kollektivtrafik och drar nytta av den. Kollektivtrafiken har inte behövts i lika stor utsträckning, och därför har den genererat mindre nytta.
2. Man kan också betrakta det minskade resandet som ett resultat av restriktionerna (folk vill resa, men får inte). Även i detta fall minskar konsumentöverskottet på grund av minskad efterfrågan.
3. Men man kan också se det minskade resandet som ett resultat av att folk oroar sig för att bli smittade i samband med resan. Även detta synsätt resulterar i att konsumentöverskottet minskar (men denna gång på grund av att kollektivtrafikresande nu innebär en större upppoffring, ungefär som om turtätheterna minskats eller restiderna ökat.

Oavsett hur man ser det har alltså den del av samhällsnyttan som speglas i den totala resenärsnyttan minskat i takt med att resandet gått ner. Utmaningen för analysen av åtgärdspaketet i kapitel fyra är att återställa RKM:ernas ekonomin på ett sätt som helst ökar resenärsnyttan.

Återställandet av ekonomin gör också att möjligheten att upprätthålla grundläggande samhällsfunktioner och att tillhandahålla kollektivtrafik för dem som verkligen behöver den ökar, vilket är andra delar av kollektivtrafikens samhällsnytta. Om resandet återställs ökar det också chanserna att bibehålla den del i kollektivtrafikens indirekta samhällsnytta som ligger i att resenärerna avstår från bilresande och därmed inte orsakar den negativa påverkan på det omgivande samhället (klimatutsläpp, buller, luftkvalitetsproblem och trängsel) som de skulle gjort som bilister.

2.5 SLUTSATSER OM PANDEMINS EFFEKTER PÅ TRANSPORTERNA

Den statistik som redovisats i denna studie ger inte ett enhetligt svar på exakt hur samhället ställt om och i vilken utsträckning olika färdmedel har påverkats. Men man kan konstatera att kollektivtrafiken har haft en tuff tid under pandemin.

Myndigheterna har explicit avrått folk från att använda kollektivtrafiken, en avrådan som bottnar i en målsättning att reducera rörelserna i samhället för att undvika en alltför stor smittspridning. Trots att smittspridningen i kollektivtrafik bedöms låg.³³

Flera branscher har tvingats stänga eller kraftigt reducera sin bemanning under pandemin, branscher där kollektivtrafikandelen sannolikt är högt. De förändringar

³² Olika aspekter av kollektivtrafikens nytta för samhället och resenärerna analyseras och beskrivs i WSP (2017) Kollektivtrafikens samhällsnytta, WSP (2019) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten, WSP (2018) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna landstingen och regionerna och WSP (2018) Kollektivtrafikens bidrag till klimatmålen

³³ (UITP, 2021)

som pandemin fört med sig med framförallt lägre efterfråga på resor, oavsett färdmedel kan komma att bestå under kommande år, på vilket sätt kommer att diskuteras i nästa avsnitt. Tendensen är trots allt att resandeefterfrågan kommer att återgå när samhället gått in i en postpandemisk fas, exakt i vilken omfattning är det svårt att sja om.

Mer specifika slutsatser från kapitlet:

- Efterfrågan på resor i hela samhället har minskat
 - Samtliga färdmedel exklusive cykel minskar
 - Kollektivtrafiken är det färdmedel som drabbats hårdast
 - Det finns skillnader mellan kön, ålders- och inkomstgrupper samt mellan regioner. Det förändrade beteendet varierar alltså stort bland individer
- Detta har olika orsaker:
 - Det beror bland annat på smittspridningen och rädslan av att bli smittad
 - De allmänna rekommendationerna om att undvika kollektivtrafiken, även olika former av restriktioner
 - Att en stor mängd arbetsgivare uppmanat sin personal att arbeta hemifrån
 - Att flera branscher inom kultur- och besöksnäringen varit tvungna att stänga ner
- Det finns även tecken på att människor som tidigare rest med kollektivtrafiken flyttat till andra färdmedel, framförallt bil och till viss del cykel och gång
- Kollektivtrafiken har en prekär situation i och med lägre biljettintäkter. Statens tillskjutna medel räcker inte för att rädda finansieringen på kort sikt.

3 KOLLEKTIVTRAFIKEN EFTER PANDEMIN

Som vi såg i föregående kapitel har pandemin i första hand inneburit minskad efterfrågan på kollektivtrafik. Med det i åtanke redogör föreliggande kapitel för några faktorer som kan påverka kollektivtrafikresandet, samhällsnyttan och kollektivtrafikens intäkter efter pandemin. Hur detta kommer utveckla sig i framtiden blir viktigt att resonera kring för att kunna lägga upp en strategi för framtida kollektivtrafik. Utbudet har, med några få undantag, hållits på ungefär samma nivå som innan pandemin med betydande finansiella förluster som följd. Infrastrukturpropositionen som kom i april 2021 noterade bekymmersamt att pandemin hindrar mål om att resandet med kollektivtrafik ska öka, men konstaterade samtidigt att kollektivtrafiken även måste fungera i kristider.³⁴

Kapitlet adresserar några nyckeltrender som WSP bedömer viktiga för att förstå framtidens efterfrågan på kollektivtrafik. För det första, vad folk säger själva om sitt framtida kollektivtrafikresande är intressant och vad människor kan sägas ha för inställning till kollektivtrafiken i framtiden. För det andra presenteras insikter från historiska resandetrender och vad de kan säga om denna kris. För det tredje är det intressant att förstå på vilka sätt yttre faktorer påverkar resandet med kollektivtrafiken. Här diskuteras hemarbete och andra digitala vanor, nyregistrering

³⁴ (Prop. 2020/21:151 - Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar)

av privatbilar och förekomst av långtidsarbetslöshet. Dessa faktorer kommer sannolikt att påverka både mängden resor (och reslängder) och fördelningen av dessa över färdmedel.

Vad som hänt och kan tänkas göras den närmsta tiden vad gäller utbudet av kollektivtrafik tas upp mot slutet av översikten.

3.1 EFTERFRÅGAN PÅ RESOR

3.1.1 *Resenärearnas uppfattning om kollektivtrafik och rädsla att smittas / riskmedvetenhet*

Resandetappet som pandemin har inneburit har till del uppkommit på grund av regeringens och Folkhälsomyndigheten restriktioner och rekommendationer, men många har förmodligen även undvikit kollektivtrafiken helt enkelt för att reducera risken att smittas av viruset. Kollektivtrafikbarometern redovisar att i snitt 63 % av de som fortsatt resa kollektivt var något eller mycket oroliga att smittas vid kollektivtrafikresor, och att oron ökar med respondentens ålder. Av de som avstått från att resa uppger 81 % att de i varierande grad är oroliga att smittas.

Detta bekräftas delvis av en studie från forskningsprojektet PUTSPACE som gav vid handen att 40 % av de som fortsatte åka kollektivt uppfattade kollektivtrafiken som säkrare än andra platser såsom matbutiker och affärer, medan samma uppfattning fanns hos 9 % av de som undvek kollektivtrafiken.³⁵ Bland de som undvek kollektivtrafiken tyckte hälften att kollektivtrafiken var mycket mindre säker än andra platser. Respondenterna i studien kom från Belgien, Estland, Sverige och Tyskland.

Samma studie drog också slutsatsen att olika socioekonomiska grupper har haft olika förutsättningar att använda alternativa färdmedel till kollektivtrafiken samt möjlighet att arbeta hemifrån. Höginkomsttagare har i regel större möjligheter till arbete på distans. Det finns, enligt studien, också en tendens till misstänksamhet mot andra passagerare och tveksamhet att interagera med andra som kommer av oron att smittas.

Riskmedvetenheten, alternativt oron, studerades under sommaren och hösten 2020 i Östergötland.³⁶ Studien visar att de allra flesta inte accepterade en beläggning på fordonet över 75 % och att det vanligaste svaret för vad som kan anses vara en smittsäker beläggning var 25 %. Studien fann också en efterfrågan på information om trängsel för att kunna planera sin resa (välja annan tid för resan eller resväg) och känna sig tryggare i allmänhet.

Om allmänna rekommendationer följs så är risken att smittas av covid-19 i kollektivtrafiken låg i jämförelse med umgänge med andra situationer.³⁷ Däremot har den allmänna oron för att smittas i kollektivtrafiken varit stor bland allmänheten och resenärer.³⁸

Transdev genomförde en enkätstudie under pandemin med ett urval från hela Sverige. Figuren 12 och 13 sammanfattar resultaten från denna undersökning. Figur 12 visar alla respondenter där oron verkar dock ha avtagit något mellan maj 2020 och januari 2021. Ur enkätundersökningen kunde man även avläsa att

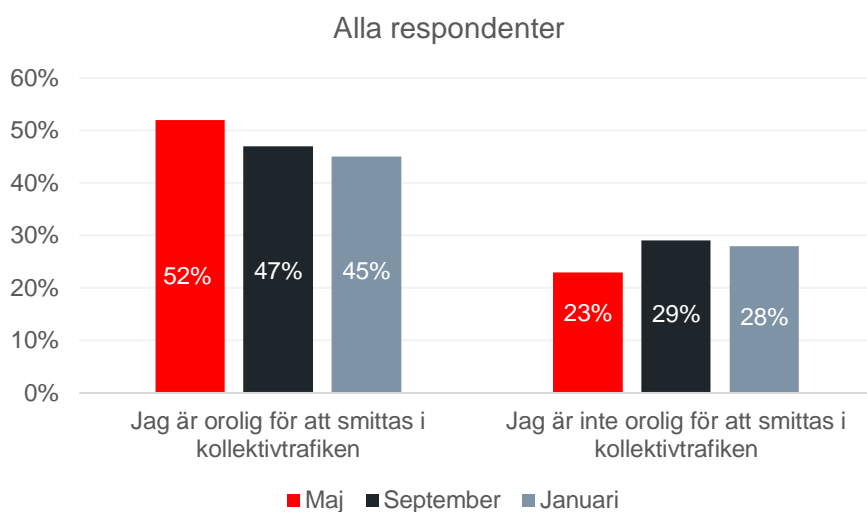
³⁵ (Finbom, o.a., 2020)

³⁶ (Lidestam, 2021)

³⁷ (UITP, 2021)

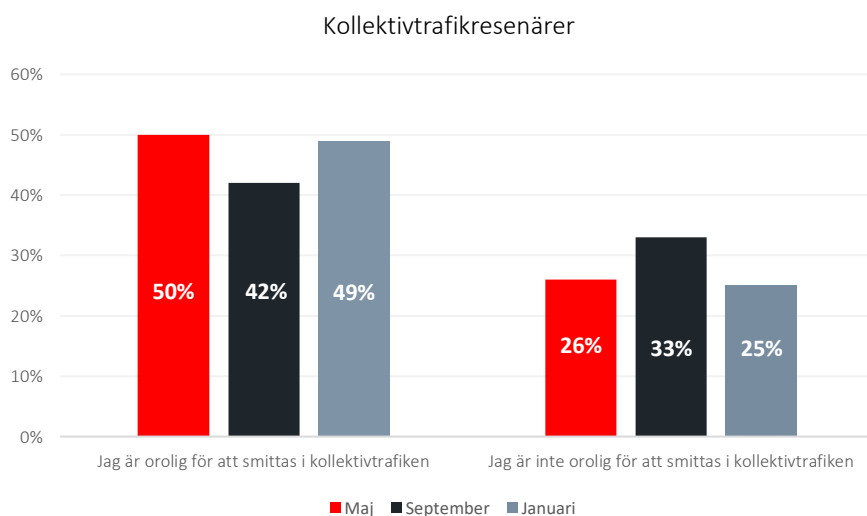
³⁸ (Transdev, 2021)

kollektiva resor var den situation då näst flest respondenter kände sig oroliga för att bli smittade.



Figur 12. Andel av respondenter som var oroliga respektive inte oroliga för att smittas i kollektivtrafiken i Transdevs enkätundersökningar från maj 2020, september 2020 och januari 2021. (Källa: Transdev, 2021)

För figur 13, som sammanfattar svaren för kollektivtrafikresenärer, är nivåerna ungefär desamma som för samtliga respondenter, men något färre som var oroliga att smittas i september 2020. Vidare fann man att oron för att bli smittad i kollektivtrafiken var positivt korrelerad med ålder, vilket ligger i linje med resultaten i Kollektivtrafikbarometern.



Figur 13. Andel kollektivtrafikresenärer som kände oro för att smittas i kollektivtrafiken i Transdevs enkätundersökningar i maj 2020, september 2020 och januari 2021. (Källa: Transdev, 2021).

I en K2-studie svarade över hälften av respondenterna att de var oroliga för smitta vid resor i kollektivtrafiken.³⁹ Studien indikerade att den angivna oron för att smittas i kollektivtrafiken var relativt stabil mellan de studerade organisationerna. Resultatet för anställda vid myndigheter indikerade en statistiskt signifikant skillnad i oro för att smittas i kollektivtrafiken mellan de som trodde att resorna skulle återgå till det normala och de som inte trodde på normalitet, d.v.s. att de som var mer oroliga för att smittas i kollektivtrafiken också var mindre benägna att tro att man kommer att

³⁹ (Arnfolk & Winslott Hiselius, 2021)

återgå till normala pendlingsmönster. Denna skillnad var dock inte statistiskt signifikant för anställda vid högskolor och företag.

Hur detta kommer att förändras i takt med att smittan tynar bort är svårt att sia om. Vi kan utgå ifrån att pandemin inte kommer att upphöra från en dag till en annan och likadant kommer folks oro eller risktänkande troligen finnas kvar i varierande grad en tid framåt. Bland de respondenter i Kollektivtrafikbarometern som är kollektivtrafikresenärer eller både kollektivtrafikresenärer och bilister tror 7–8 % att det inte är troligt att de kommer att återgå till sina för-pandemiska resvanor, medan 4 av 5 menar att det är troligt. Kollektivtrafikbarometern indikerar också att äldre resenärer är mer positiva till att återgå till sina tidigare resvanor.

Bland de som svarat att de troligen inte kommer återgå till sina gamla resvanor var kvinnor generellt mer positiva än män till olika former av åtgärder för att få dem att åka kollektivt efter pandemin. De populäraste åtgärderna var större avstånd på fordon, extra städning och tillgång till handsprit, samt information om trängsel på fordon. Även åtgärden att myndigheterna informerar om att det är säkert att åka igen tycks vara en relativt bra åtgärd enligt en fjärdedel av de svarande.

En enkät som WSP lät ta fram i storstadsregionerna under 2020 och 2021 indikerade att ungefär 40 % är lite eller mycket tveksamma till att resa med kollektivtrafiken efter att pandemin har ebbat ut, en siffra som är liknande över regionerna.⁴⁰ Det är dock något färre som uppger tveksamhet 2021 jämfört med 2020. WSP-studien drar slutsatsen att vi inte är särskilt bra på att förutspå framtida beteenden. Det kan vara svårt för oss att föreställa oss våra preferenser när vaccinationen är färdig och samhället återgår allteftersom.⁴¹

Tveksamheten som ges i uttryck om framtida resande kan ha att göra med att en riskaversion har smugit sig in i en del personers val av färdmedel. I alla fall menar Trafikanalys att vår mobilitet har blivit mer riskmedveten och att resenärerna försäkras sig att inget oangenämt kan hända på resan.⁴² Wretstrand noterar att trängsel upplevs mer nu än tidigare på grund av smittan.⁴³ Rent analytiskt skulle man kunna resonera att det är en högre negativ extern effekt av trängsel nu än tidigare.

Mediabilden och dess påverkan på oro

I en studie genomförd i Nederländerna undersökte forskare hur individers rädsla för coronaviruset påverkades av bland annat en individs exponering av media.⁴⁴ Resultatet visade att individer som hade exponerats för media i en hög utsträckning också visade en större rädsla för att smittas. Vidare fann man att ångest kring individens hälsa var relaterat till rädslan för att smittas, vilket man även fann under svininfluensan 2009–2010 samt utbrottet av Zikaviruset 2015–2016. I Italien fann man att en måttlig rädsla för att smittas och en måttlig grad av medieexponering ökade benägenheten för ett sunt beteende offentliga miljöer.

En svensk studie fann att de flesta nyhetsrapporteringarna i Sverige inledningsvis (februari/mars 2020) handlade om smittans spridning och sociala begränsningar, medan rapporter med negativ gestaltning om myndigheters och politikernas åtgärder

⁴⁰ (WSP, 2021)

⁴¹ En enkät från Västtrafik indikerar till och med att vi svarar annorlunda för vår egen del och för samhällets del i stort när det kommer till framtida resande med bilpool, sammåkning och elscooter. Fler tror på ett betydligt mer ökat resande på samhällsnivå med dessa resalternativ än för sin egen del (Västtrafik, 2020).

⁴² (Trafikanalys, 2021)

⁴³ (Wretstrand, 2021)

⁴⁴ (Mertens, Gerritsen, Duijndam, Saleminck, & Engelhard, 2020)

tog över nyhetsflödet därefter.⁴⁵ I april var emellertid rapporter om vidtagna åtgärder ur ett positivt och negativt sken ungefär lika vanliga. Ytterligare en vanlig nyhetsvinkel var de negativa ekonomiska effekterna. Studien fann också att andelen alarmistiska artiklar och nyhetsinslag var i nivå eller till och med lägre jämfört med tidigare hälsokriser (svininfluensan och Ebola).

3.1.2 *Resande ur ett historiskt perspektiv och spaningar framåt*

För att förstå möjliga framtida scenarier är det givande att sätta den historiska kontexten kring vårt resande och transportarbete. Det är inte första gången som många av världens länder befinner sig i en stor kris och troligtvis inte den sista. Frågan man kan ställa sig är om denna kris är annorlunda. Digitaliseringen har tagit fart och möjliggör nu på ett helt annat sätt än för bara några år sedan för många fler att arbeta på annan plats än den faktiska arbetsplatsen. Man kan även tänka sig att denna kris har fått en helt annan inverkan på arbetslivet än tidigare kriser. Medan exempelvis finanskrisen 2008 ledde till att många förlorade sina jobb fortsatte arbetslivet mer eller mindre som vanligt för de som behöll sina jobb. Denna kris har lett till ett delvis nytt landskap för såväl de som blivit arbetslösa som för de som behållit sina jobb.

Trafikanalys har i en promemoria gjort bedömningen att resandet i allmänhet kommer stabiliseras på en lägre nivå än före pandemin, vilket antas gälla tjänsteresor i synnerhet.⁴⁶ Promemorian bedömer också att intresset för smittsäkra former av mobilitet kommer att öka, till exempel gång och cykel.

Som kontrast resonerar både Eliasson och Hultkrantz att resandet efter pandemin kommer att återgå till den generella trenden för de senaste decennierna. De redovisar att persontransportarbetet i Sverige ökat stadigt sedan 1950.⁴⁷ Data ger vid handen att tidigare kriser endast resulterat i en temporär dipp i det aggregerade transportarbetet. Eliasson benär lite mer ingående i historiska trender vad gäller det allmänt ökande resandet:

- Allt snabbare transporter
- Bättre kontaktmöjligheter genom teknikutveckling
- Mer tätbebyggt samhälle genom urbanisering

Snabbare transporter har över tid lett till att vi reser allt längre (vilket det ökade transportarbetet symboliserar). Vi reser alltså ungefär en timma per dygn sedan flera decennier tillbaka i tiden. Den andra trenden redogörs för i nästa delavsnitt. Den tredje trenden, urbanisering, motverkar de andra två något, men inte till den grad som man kan tro. Restiderna skiljer sig inte särskilt mycket mellan stad och land även om innerstadsbor i genomsnitt reser mindre än folk i städernas ytterområden och i glesbygd.

I kölvattnet av pandemin har ett flertal framtidsutsikter om de förändrade res- och arbetsvanor som vi upplever producerats. Vissa menar att man kan förstå pandemin som en händelse som får människor att lägga om sina resvanor. Argumentet är att större livshändelse, som bostadsflytt, är ett bra tillfälle att fundera över och ändra sina vanor något.⁴⁸ Dessa vanor skulle kunna tänkas påverka fördelningen av resandet över färdmedel och destination eller storleken på resandet, men ska vi tro

⁴⁵ (Ghersetti, 2021)

⁴⁶ (Trafikanalys, 2021)

⁴⁷ (Eliasson, 2021) & (Hultkrantz, 2020)

⁴⁸ (Crowley, Daly, Doran, Ryan, & Caulfield, 2021)

resonemanget av Eliasson och Hultkrantz så kommer alltså transportarbetet att återgå på aggregerad nivå.

Vad som händer med enskilda färdmedel beror på många faktorer, några av dessa belyses en bit längre ner i detta avsnitt: vanor och möjligheter för att arbeta och delta i utbildning på distans, personbilsägande och arbetslöshet.

3.1.3 *Omvärldstrender som kan påverka framtida resande*

Arbete och andra vanor på distans

Coronapandemin har lett till stora förändringar i både privat- och yrkesliv runt om i världen, där förändrade resmönster har observerats som resultat av att allt fler företag, offentliga organisationer och högskolor har gått över till distansarbete och virtuella möten. Digitala vanor har spritts även i andra avseenden, men det är oklart i vilken grad de kommer kvarstå efter pandemin. Här är det åter relevant att hålla isär effekten på det totala resandet och fördelningen av resandet. Detta är inte första gången som ny teknologi förbättrar tillgängligheten och möjligheter att få kontakt med andra på långa avstånd.

Eliasson menar att trots att vi använder internet allt mer i vårt arbete och privata liv så reser vi inte mindre för det.⁴⁹ Bättre kontaktmöjligheter har många gånger lett till utsikter om avståndets död, men samma sak gäller här som för snabbare transporter; inbesparad tid tack vare virtuell tillgänglighet omsätts i andra resor eller längre resor. Man kan även resonera att kontaktmöjligheter över längre avstånd motiverar ytterligare resande om man hellre tar ett möte i verkligheten istället för elektroniskt efter att den initiala kontakten etablerats. Det resande som ersatts med internetkommunikation och således sparats in tas ut på andra typer av resande, eller längre resande.⁵⁰

Vad gäller det framtida resandets fördelning över färdmedel kan man konstatera att pendling står för en relativt liten del av det totala bilresandet, medan kollektivtrafikresandet består av en stor andel pendlingsresor. I det ljuset riskerar nya vanor i fråga om hemarbete att drabba kollektivtrafiken i högre grad än bilresandet.

K2-anknutna forskare fann genom intervjuer med personaladministratörer vid myndigheter, företag och universitet att det förväntade antalet dagar med hemarbete skulle uppgå i cirka 2,2 dagar i snitt per vecka efter pandemin.⁵¹ Samma framtidsspaning kan avläsas i en enkätundersökning från Transdev där mer än hälften av de som brukade använda kollektivtrafiken som huvudsakligt färdmedel till arbete eller skola i större utsträckning uppgav att de kommer arbeta hemifrån när pandemin är över.⁵² Ur en studie från Tele2/SIFO framkommer det även att 36 procent av respondenterna var villiga att distansarbeta efter pandemin (cirka 1,8 dagar per vecka) jämfört med endast 14 procent innan coronapandemin.⁵³

Det är dock av vikt att påpeka att det finns skillnader i vilka yrkesgrupper som har möjlighet att distansarbeta och därmed eventuellt kommer att fortsätta med det även efter pandemin. Kontorsanställda har till en högre grad distansarbetat under pandemin, medan anställda inom handel, vård och omsorg samt hotell- och restaurangverksamhet inte har haft möjlighet till distansarbete.⁵⁴ Eliasson gör

⁴⁹ (Eliasson, 2021)

⁵⁰ (Hultkrantz, 2020)

⁵¹ (Arnfalk & Winslott Hiselius, 2021)

⁵² (Transdev, 2021)

⁵³ (Tele2, 2021)

⁵⁴ (Svensk Kollektivtrafik, 2021)

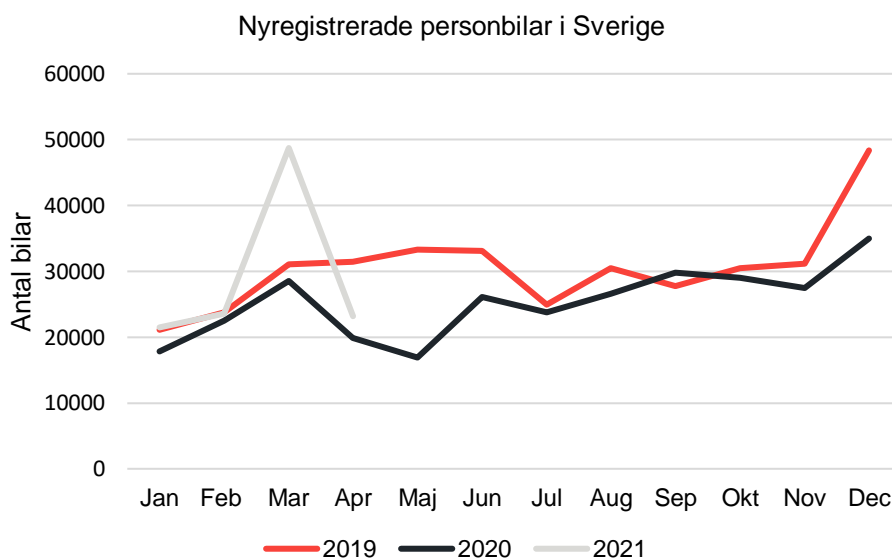
iakttagelsen att minskningen av andelen arbetsresor på grund av pandemin är i paritet med den andel av befolkningen som innan pandemin angav att de ibland arbetade hemifrån.⁵⁵ Hans slutsats är att det kan vara de som redan innan pandemin ibland arbetade hemifrån som gjort det i större utsträckning nu.

Av Kollektivtrafikbarometern framgår det att 74 procent av medborgarna är säkra på att återkomma till kollektivtrafiken, men att de grupper som kommer vara svårare att få tillbaka är personer mellan 24 – 44 år, män, bilister, tjänstebilinnehavare och de med hög resefrekvens med bil. Det som återstår att se är hur stor andel av alla arbeten som verkligen kan och kommer att möjliggöras för en större del hemarbete. Utvecklingen av distansarbetet efter pandemin avgörs emellertid inte bara av möjligheterna att arbeta hemifrån eller de anställdas preferenser utan även av arbetsgivarnas beslut.

Nyregistrering av personbilar

Satsningar på kollektivtrafiken används ofta som medel för att minska antalet bilresor. Här skulle man kunna resonera om att ambitioner att göra kollektivtrafiken mer attraktiv delvis hänger på att tidigare eller potentiella resenärer inte binder upp sina framtida resvanor i ett bilköp.

Figurerna 14 och 15 nedan indikerar en minskning av nyregistrerade bilar i början av 2020 jämfört med samma tidpunkt 2019. Nybilsregistreringarna återhämtade sig mot hösten 2020 och håller i sig i början på 2021. Minskningen under 2020 som helhet var dock mindre än vad Trafikanalys gjorde i början av 2020 då det förväntade sig en kraftigare nedgång i ekonomin.⁵⁶ Anledningen till den höga siffran för mars 2021 kan dock vara en förändring av miljöbonusen i april.⁵⁷ Detta gav i synnerhet en hög försäljning på elbilar vilket figur 15 visar.



Figur 14: Nyregistrerade personbilar i Sverige

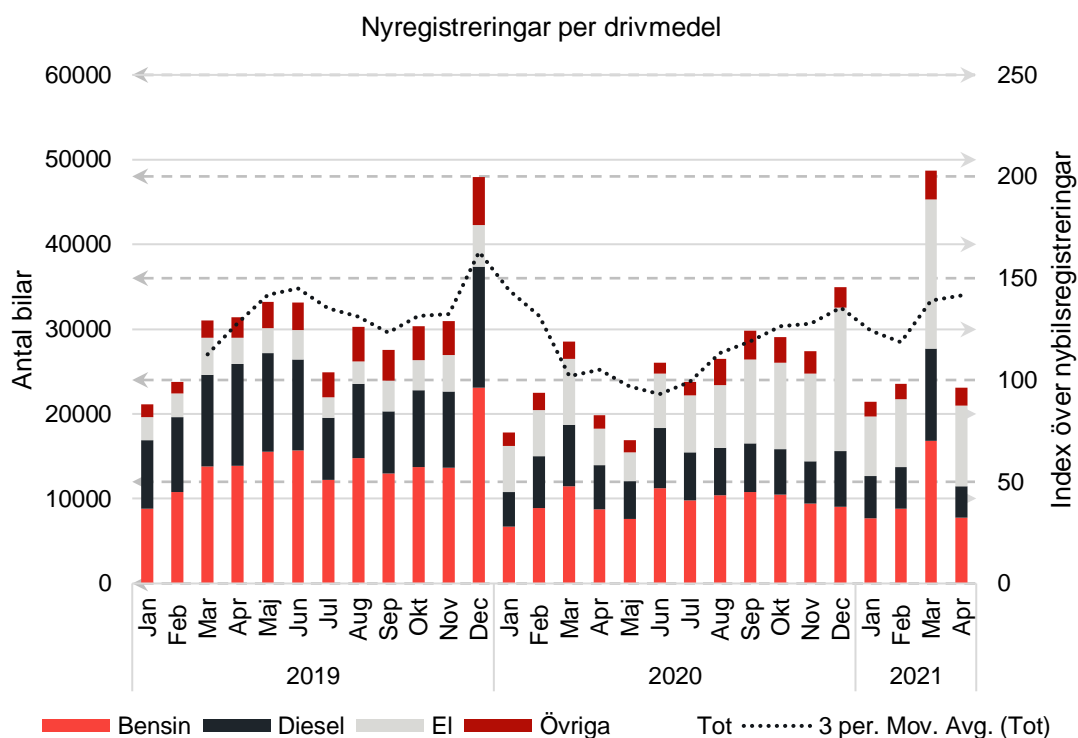
Figur 15 visar drivmedelsfördelningarna där "El" inkluderar elbilar och laddhybrider. Den streckade linjen i diagrammet är ett glidande medelvärde på tre månader baserat på ett index med februari 2020 som bas. Linjen kan mest bekräfta det som figur 14 visade, nämligen en dip under våren 2020. Trafikanalys har i sin prognos

⁵⁵ (Eliasson, 2021)

⁵⁶ (Trafikanalys, 2021)

⁵⁷ (Dagens Industri, 2021)

för vägfordonsflottan fram till 2024 bedömt att nyregistreringarna som helhet kan vara på för-pandemisk nivå först 2023.⁵⁸



Figur 15: Nyregistrerade personbilar per drivmedel

Tabell 4 nedan visar antalet nyregistrerade personbilar under det första kvartalet för åren 2017–2021. Utifrån tabellen kan en tydlig negativ trend av nyregistrerade personbilar avläsas för riket som helhet, men även regionerna Stockholm, Västmanland och Västernorrland. Antalet nyregistrerade personbilar har minskat under det första kvartalet i stort sett varje år. Under det första kvartalet 2020 minskade nyregistreringarna i samtliga studerade regioner och riket som helhet, men under samma period 2021 kan ett tydligt trendbrott observeras. Jämfört med första kvartalet år 2020 har antalet nyregistrerade personbilar ökat med 36 % i hela riket, 35 % i Stockholm, 27 % i Västmanland och 50 % i Västernorrland under det första kvartalet 2021.

Tabell 4. Antal nyregistrerade personbilar första kvartalet, 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Riket	91 999	89 587	75 985	68 814	93 785
Stockholm	28 638	28 416	26 052	25 190	33 910
Västmanland	1 764	1 821	1 564	1 359	1 723
Västernorrland	1 758	1 674	1 360	889	1 330

Källa: SCB, 2021

Tabell 5 visar samma års två första månader för att kontrollera för mars 2021 som hade en hög nybilsregistrering av andra orsaker än bara pandemin. Vi ser här att skillnaderna mellan de två första månaderna 2020 och 2021 inte var särskilt stora.

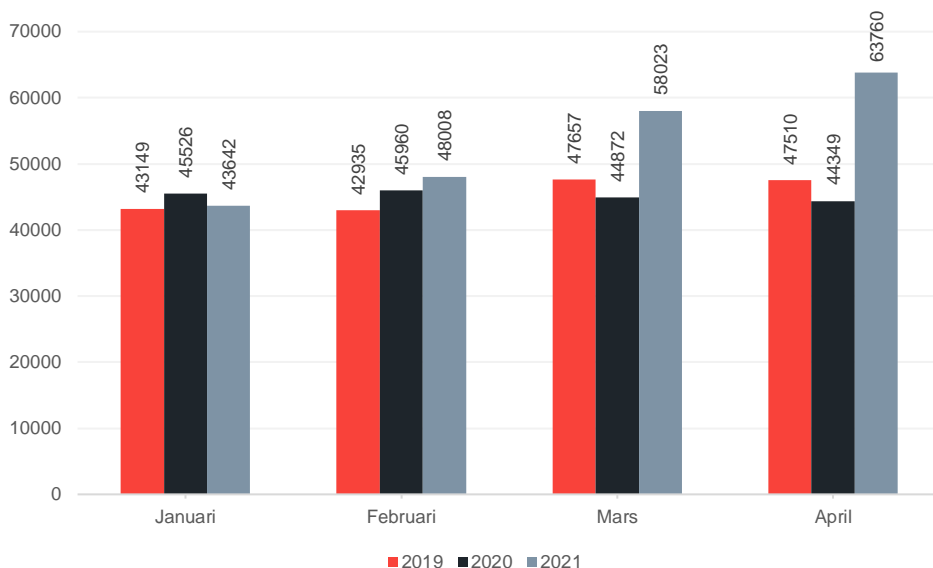
⁵⁸ (Trafikanalys, 2021)

Tabell 5. Antal nyregistrerade personbilar i januari och februari, 2017–2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Riket	52 523	51 630	44 906	40 279	45 062
Stockholms län	16 752	16 320	15 231	14 674	15 469
Västmanland	990	1056	903	805	788
Västernorrland	1 062	1 008	811	525	626

Källa: SCB, 2021

Utöver ökningen av nyregistrerade personbilar har även den totala marknaden för begagnade personbilar ökat under början på 2021. I Figur 16 nedan illustreras hur marknaden för begagnade bilar har förändrats under de fyra första månaderna under åren 2019 – 2021.⁵⁹ Denna ökning kan delvis bero på pandemin men även de förändrade bonus-malus reglerna i april, vilket kan ha lett till att fler köper bilar innan ändringarna. Dessutom är en möjlig förklaring att subventionen av nya förmånsbilar minskas i juli 2021, vilket kan ha lett till att fler skaffar nya förmånsbilar under våren 2021.



Figur 16. Totala marknaden för begagnade personbilar per månad mellan åren 2019 – 2021. Källa: (MRF, 2021).

WSP bedömer att ett scenario där nybilarna ökar och folk binder upp sig i bilköp gör det svårare att vinna tillbaka resenärer till kollektivtrafiken på kort sikt, eftersom att äga en bil är förknippat med en hög fast kostnad men låg rörlig kostnad. Hittills verkar det dock inte nybilsregistreringarna skjutit i höjden.

Ekonomisk aktivitet och arbetslöshet

Efterfrågan på kollektivtrafik är, likt andra färdmedel, en härledd efterfrågan. Det vill säga att resor genomförs för att något annat ska kunna genomföras. För att förstå kollektivtrafikens möjliga återhämtning fram till 2025 är det därför relevant att bena i vad som kan hända med ekonomin i stort. Vi noterade ovanför att arbetsresor utgör en stor del av alla kollektivtrafikresor, vilket gör det särskilt intressant att fundera på graden av arbetslösa och långtidsarbetslösa i samhället.

Att studera utvecklingen av kort- och långsiktig arbetslöshet är viktigt för att förstå hur efterfrågan på kollektivtrafikresor kommer utvecklas i framtiden. Transportstyrelsen menar att pandemin kan leda till en lågkonjunktur, vilket kan påverka

⁵⁹ (MRF, 2021)

transportmarknaderna i form av ett minskat behov av person- och godstransporter och därmed en minskad efterfråga för varor, tjänster och kollektivtrafikresande.⁶⁰ Det är dock svårt att fastslå ett definitivt samband mellan ekonomisk aktivitet i samhället och efterfrågan på kollektivtrafikresor.

Konjunkturinstitutet drar den allmänna slutsatsen att hushållen har ökat sitt sparande till rekordhöga nivåer under pandemin på grund av minskad konsumtion (som en följd av osäkerhet, restriktioner och självpåtagen distansering), samtidigt som priser på privata tillgångar, till exempel bostäder, har stigit.⁶¹ När vändningen i pandemin sen kommer (smittan minskar och rekommendationer fasas ut) kan hushållen komma att öka konsumtionen snabbt. Konjunkturinstitutet framhåller då att framförallt hushållens konsumtion av till exempel hotell- och restaurangtjänster kan komma att öka snabbt.

Riksbanken pekar på att det verkar sannolikt att efterfrågan på taxi-, restaurang- och kulturtjänster kommer återhämta sig relativt fort när pandemin avtar eftersom det finns en stabil efterfråga även ifall individer avstår från att konsumera dessa på grund av smittorisken och de allmänna rekommendationerna i dagsläget.⁶² Detta beror delvis på att sådana tjänster förutsätter fysisk närhet och därmed är svåra att automatisera eller digitalisera. De menar dock samtidigt att efterfrågan på restaurangbesök och taxiresor kan dämpas på grund av att tjänsteresandet kan förbli lågt en tid framöver.

Arbetsförmedlingen menar att långtidsarbetslöshet var en stor utmaning redan innan pandemin och har accentuerats av densamma.⁶³ I mars 2021 var antalet långtidsarbetslösa cirka 182 000 personer, vilket är närmare 29 000 fler jämfört med föregående år. Detta motsvarar 41 procent av det totala antalet inskrivna arbetslösa i åldern 16–64 år. Under de två första veckorna i april ökade antalet långtidsarbetslösa till 187 000 personer. Arbetsförmedlingen har därmed gjort bedömningen att antalet långtidsarbetslösa kommer att fortsätta öka och riskerar att överstiga 200 000 personer under 2021.

Hur arbetsmarknaden kommer att se ut efter pandemin är svårt att prognosticera då detta beror på en rad olika faktorer. Överlag resonerar Riksbanken dock att arbetsmarknaden kan komma att återhämtas relativt snabbt om en stor del av de beteendeförändringar som uppstår hos befolkningen under pandemi är tillfälliga.

Riksbanken bedömer att pandemin förväntas leda till att antalet sysselsatta och arbetade timmar kommer bli långsiktigt lägre samt att arbetslösheten blir långsiktigt högre. Dessa effekter förväntas dock inte bli permanenta utan avta efter en viss tid. Hur stora och hur länge dessa effekter kommer hålla i sig beror delvis på hur länge pandemin pågår, hur mycket arbetslösheten stiger, vilka åtgärder som sätts in för att dämpa effekterna på arbetsmarknaden och hur stödaktiviteter avvecklas.⁶⁴

3.2 KONSEKVENSER FÖR UTBUDET AV KOLLEKTIVTRAFIK

I och med att utbudet av kollektivtrafik har hållits på oförändrad nivå trots kraftigt reducerade biljettintäkter har RKM gått med kraftig förlust under mer än ett års tid. Just att hålla uppe utbudet har setts som en pusselbit i att hålla uppe förtroendet för

⁶⁰ (Transportstyrelsen, 2021)

⁶¹ (Konjunkturinstitutet, 2021)

⁶² (Riksbanken, 2021)

⁶³ (Arbetsförmedlingen, 2021)

⁶⁴ (Riksbanken, 2021)

kollektivtrafiken.⁶⁵ Kollektivtrafiken i Sverige och flera andra länder valde även av smittskyddsskäl att upprätthålla utbudet ungefär som förut vilket har lett till stora förluster som vi såg i föregående kapitel. Med anledning av förlusterna har Regeringen gett ett bidrag om 3 miljarder kronor under första halvåret 2020 och har även under 2021 aviserat totalt 3 miljarder i stöd.⁶⁶

Detta stöd är dock inte tillräckligt för att kompensera intäktsförlusterna och utan vidare åtgärder riskerar detta leda till besparingar från regioner och kommuner och därmed kan det bli en spiral med ytterligare färre resor på grund av till exempel glesare turer.⁶⁷

3.2.1 *Åtgärder att vidta på kort sikt*

En rapport från VTI resonerade om att benägenheten att köpa månadskort kan komma att minska om resandet blir mindre regelbundet på grund av exempelvis hemarbete. Därför bör nya prismodeller och biljetter arbetas fram för att möta en ny efterfrågan, menar VTI-rapporten.⁶⁸ Av den anledningen har bland annat Skånetrafiken introducerat en ny biljettyp som erbjuder kunden att göra 10 resor inom 30 dagar för att möta en ny typ av resandebehov.

En åtgärd som redan har vidtagits på olika håll är att möjliggöra för resenären att se beläggning på fordon som kan hjälpa att välja avgång eller rutt. Man kan även tänka sig att information om trängsel på fordonen kan kombineras med en indikation var på till exempel ett tåg som det är fullt. Idealet ur både kapacitets- och smittspridningshänseende är en helt symmetrisk beläggning i alla delar. I teorin borde man alltså kunna informera om vilken avgång utan även vilka dörrar som är mest lämpliga att använda. Det visar sig dock i verkligheten att passagerare till stor del fördelas efter avgångsperrongens design, resenärens ankomsttid till station och ankomststationens utgångar.⁶⁹

Det är alltså en utmaning att vidta många åtgärder samtidigt som förväntan kan finnas om att inte försämra för någon. Författarna till en vetenskaplig artikel drar slutsatsen att de dyraste åtgärderna också är de mest populära i Spanien: ökad turtäthet och noggrann renhållning.⁷⁰ Att dessa två åtgärderna är populära även i Sverige indikeras av Kollektivtrafikbarometern, där de som uppgav att de troligen inte skulle återgå till sina för-pandemiska resvanor hade mindre trängsel (vilket kan tillgodoses genom tätare turer) och god renhållning högt på listan. I Sverige är förvisso renhållningen relativt god redan nu, vilket gör det svårt att göra det ännu bättre.

3.2.2 *Åtgärder att vidta på lite längre sikt*

I kapitel 4 nedan genomförs beräkningar på ett antal åtgärder som kan vidtas för att i första hand öka intäkterna. I detta avsnitt resoneras mer allmänt vad några tidigare rapporter har lyft upp. Hultkrantz föreslår i Omstartskommissionens rapport att Riksdagen borde höja drivmedelsskatterna samt omprioritera nationella investeringar bort från dyra nyinvesteringar till underhåll och att lösa flaskhalsar i systemet.

⁶⁵ (Bussmagasinet, 2021)

⁶⁶ (Prop. 2020/21:99 - Vårändringsbudget för 2021)

⁶⁷ (Svensk Kollektivtrafik; Tågföretagen; Sveriges Bussföretag, 2020)

⁶⁸ (Ihlström & Nuruzzaman, 2021)

⁶⁹ (Kuipers, Palmqvist, Olsson, & Winslott Hiselius, 2021)

⁷⁰ (Awad-Núñez, Julio, Gomez, Moya-Gómez, & Gonzalez, 2020)

Eftersom drivmedelspriserna sjunkit under pandemin finns det möjlighet att höja skatterna utan att det drabbar konsumenterna.⁷¹ Hultkrantz menar att det kan gynna kollektivtrafiken på längre sikt då färre binder upp sig i bilköp. Riksdagen beslutade emellertid att tillfälligt ta bort den indexerade höjningen av drivmedelsskatten under 2021 och regeringen lade fram samma förslag även för 2022.⁷² Förslaget beräknas minska skatteintäkterna med cirka en miljard kronor. Vidare har även förmånsskatten för parkering tagits bort under 2020 och 2021.

Vickerman för en liknande argumentation som Hultkrantz fast mer långtgående och i en brittisk kontext om att man borde införa mer korssubventioneringar inom transportsystemet, mellan bil- och kollektivtrafik. Till exempel borde man införa vägtullar i fler städer än London samt på större vägar för att finansiera kollektivtrafik.⁷³ Även Transdevs rapport menar att man bör se över finansieringsmodellen genom till exempel öronmärkta pengar för kollektivtrafiken från trängselskatter eller parkeringssystem.⁷⁴ Man resonerar också att det kan behövas nya avtalsmodeller som har ett större mått av flexibilitet.

För att återvinna resandet med kollektivtrafiken menar Transdev att man bör arbeta för att kunna anpassa utbudet snabbt utifrån behov, vilket bör fortsättas med efter pandemin. Företaget pekar också på att man bör införa en nationell informationskampanj för att signalera säkerhet, trygghet och miljövänlighet med att åka kollektivt. Platta "peaken" genom förändrad prissättning, utvecklad trafikinformation (beläggningsgrad i en mobil-app eller vid hållplatser) och använda diversifierade skol- och arbetstider.

De åtgärder som föreslås här ovanför är inga nyheter utan lyftes även innan pandemin. Men förändringstrycket är högre nu eftersom läget är så pass ansträngt. Det finns en större anledning att fatta rätt beslut, och åtminstone på kort sikt rikta utbudet dit det behövs som mest samt fundera över alternativa finansieringskällor.

3.3 SLUTSATSER OM PANDEMINS EFFEKTER

- Totala antalet resor kommer sannolikt återgå till tidigare trender. Färdmedelsfördelningen av resorna runt cirka år 2025, om inga åtgärder vidtas, beror dock på flera faktorer, såsom hemarbete och preferenser för färdmedel och destinationer.
- Det finns en tveksamhet om framtida kollektivtrafikefterfrågan om man frågar resenärer och presumtiva resenärer i enkäter. Svar ifrån Kollektivtrafikbarometern indikerar att 7–8 % inte kommer att återvända till kollektivtrafiken. Viss riskmedvetenhet kommer troligtvis sitta i en tid framöver.
- Det finns inga tydliga indikationer på att bilköpen förändrats som en effekt av pandemin. En dipp i nyregistreringar av personbilar kunde dock skönjas under våren 2020. Begagnatmarknaden för bilar har haft en ökning under våren 2021 jämfört med såväl våren 2020 som 2019.
- När samhället öppnar bedömer flera att efterfrågan på resor kommer att öka igen, men det är fortfarande svårt att säga när och i vilken grad. Detta beror

⁷¹ (Hultkrantz, 2020)

⁷² (Prop. 2020/21:196 - Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022)

⁷³ (Vickerman, 2021)

⁷⁴ (Transdev, 2021)

på hur snabbt regering och myndigheter släpper på restriktioner samt hur hög efterfrågan på aktiviteter och tjänster kommer vara. Sverige kommer fortfarande ha en utmaning med hög långtidsarbetslöshet.

4 ANALYS AV ÅTGÄRDER

En viktig slutsats från föregående kapitel är att det är svårt att veta hur snabbt och i vilken grad som resandet återkommer, i synnerhet för enskilda färdmedel. Givet olika grader av kollektivt resande kommer kollektivtrafikmyndigheterna behöva täcka olika nivåer av intäktsförluster. I detta avsnitt analyseras därför ett antal åtgärder utifrån deras potential att öka kollektivtrafikmyndigheternas intäkter. De analyserade åtgärderna berör RKM, kommuner och staten och presenteras i tre tänkbara paket baserat på vilken aktör som bedöms ha rådighet.

En utmaning är att identifiera täta skott mellan aktörerna i själva beräkningssteget. Vissa åtgärder inbegriper agerande från till exempel både kommun och region. Det finns två exempel där den regionala kollektivtrafiken drivs i form av kommunalförbund och således är det svårt att separera kommunerna från regionerna i termer av skattefinansiering. Kommuners åtgärder ingår därmed som en del av RKM-paketet. Paketet listas enligt följande.

1. RKM och kommun
2. Stat
3. RKM, kommun och stat

Beräkningarna görs genom backcasting, det vill säga att man sätter ett mål som ska nås med givna åtgärder. Två scenarier fungerar som utgångspunkter för backcasting-analysen. Dessa scenarier utgår alla från att smittspridningen avtar senast någon gång runt årsskiftet 2021/2022. I det första scenariot (kallat A) är kollektivtrafikresandet 25 % lägre år 2025 jämfört med 2019. I det andra scenariot (kallat B) är resandet med kollektivtrafiken 8 % lägre 2025 jämfört med 2019.

Scenario B kommer av de cirka 8 % av respondenterna i Kollektivtrafikbarometern (identifierade som kollektivtrafikresenärer och växlare) som uppgav att de troligen inte skulle återvända till kollektivtrafiken efter pandemin. Scenario A bör ses som ett *worst-case* scenario där kollektivtrafiken fortsatt har det mycket tufft år 2025.

Scenarierna för 2025 säger emellertid inget om hur resandet kommer vara ännu längre fram i tiden, till exempel år 2030. Man kan tänka sig att resandet då kommer vara tillbaka på samma trend som innan och således vara högre än resandet år 2019, som är beräkningarnas referensår.

Om man utgår från 2019 års trafikintäkter och antar att intäktsbortfallet är i proportion till andelen minskat resande blir intäktsmålen som åtgärdspaketet siktar mot:⁷⁵

- Scenario A med 25 % lägre resande: cirka 5,7 miljarder kronor
- Scenario B med 8 % lägre resande: cirka 1,8 miljarder kronor

Nedan beskrivs åtgärderna och hur de beräknas. Det ska nämnas att de finansiella utgifterna inte har beräknats. I slutet av varje delavsnitt sammanställs respektive åtgärdspaket och scenario i en tabell. I delavsnitt 4.5 sammanställs samtliga paket i ett stapeldiagram.

⁷⁵ Trafikintäkterna är tagna från Trafikanalys (2020).

4.1 ÅTGÄRDER RKM OCH KOMMUNER

4.1.1 Åtgärder

Åtgärderna som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kommunerna har rådighet över och hur de paketeras för att nå målen för respektive scenario återges i tabell 6. Paketerna presenteras mer ingående längre ner. I detta delavsnitt beskrivs åtgärderna utifrån deras potential att bidra till ökade biljettintäkter.

Tabell 6: Åtgärder som RKM och kommuner har rådighet över

Åtgärd	Metod	Ingår i scenario	Rådighet		
			RKM	Kommun	Staten
Effektberäknas					
Höjda biljettpriser	SDM	A och B	X		
Flytta utbud till linjer med högt resande	Elasticitetsberäkning	A	X		
Minskad trängsel i fordon	Elasticitetsberäkning	A	X		
Framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder	Utgår från tidigare estimat och elasticitetsberäkning	A	X	X	
Tidsdifferentierade biljettpriser	Utgår från tidigare estimat	A och B			
Ändrade starttider för skolor och arbeten	Utgår från exempelberäkning	A och B		X	X
Högre reklamintäkter	Utgår från tidigare estimat	A	X		
Utökade biljettkontroller	Resonemang och tidigare bedömningar	A	X		
Effektberäknas inte					
Nya typer av biljetter	Resonemang		X		
Hygienåtgärder	Resonemang		X		
Ökad skattefinansiering		A	X	X	X

Vissa åtgärder går att beräkna på marginalen, som exempelvis biljettpriset och åtgärder för att mildra trängsel på fordon i rusningstid. Andra åtgärder går att beräkna mer grovt utifrån tidigare studier, och ytterligare några åtgärder går inte att räkna på alls. Åtgärden "ökad skattefinansiering" behandlas som en restpost för att täcka upp för det som inte kan täckas av åtgärderna. Den beräknas alltså inte, men finns med i paketet.

Höjda biljettpriser

Ändrade biljettpriser beräknas med System Dynamics-modell. Modellen är inställd på en genomsnittskostnad per resa för Stockholm⁷⁶, samt att 1,66 miljarder resor gjordes år 2019 med upphandlad kollektivtrafik nationellt. I Scenario A med 25 % färre resenärer görs 1,25 miljarder resor.

⁷⁶ Att priserna utgår från biljettkostnaden i Stockholm påverkar inte resultatet då det är den procentuella förändringen i pris som är centralt för beräkningen.

Om priset i genomsnitt höjs med 15 % minskar resandet till 1,14 miljarder resor, en minskning med 6,5 %. Den genomsnittliga intäkten från en resa är ca 15,5 kronor. Resetappet minskar intäkterna med ungefär en miljard kronor med det vägs med råge upp av de ökade intäkterna från kvarvarande resenärer, vilka ökar med två miljarder kronor. Nettoökningen blir således omkring 1 miljard kronor.

Biljettintäkterna kan öka något om man höjer priserna ytterligare, men inte mycket. Ett 50 % höjt biljettpris ger en intäktsökning netto på cirka 1,65 miljarder kronor. Det är på grund av att resandet minskar kraftigt i ett sådant scenario.

I scenario B räcker en prisökning om 9 % för att generera 1 miljard kronor extra i biljettintäkter. Att en mindre höjning behövs beror på att resandet generellt är högre och att kollektivtrafikens attraktivitet relativt andra färdmedel inte har ändrats.

Beräkningarna har inte tagit hänsyn till lägre operativa kostnader ifall turer kan dras in till följd av det minskade resandet.

Avseende samhällsnyttan så ger en prisökning lägre tillgänglighet och resenärsnytta.

Flytta utbud till linjer med högt resande

Den här åtgärden syftar till att öka resandet på linjer med högt resande genom lägre trängsel och kortare väntetider. För att möjliggöra åtgärden behöver kapacitet flyttas från linjer med få resenärer som då får längre väntetider och relativt mer trängsel än tidigare. Rent trafikeringsmässigt antas ingen kostnadsförändring eftersom kapacitet flyttas.

För att beräkna denna åtgärd har ett typfall ställts upp där vi utgått från arbetsresor. Anta en busslinje (A) med 300 resenärer och sex avgångar per timma som ska få dubblerad turtäthet. Anta vidare att vi har sex linjer (B) med totalt 60 resenärer och 2 avgångar per timma som ska få halverad turtäthet för att möjliggöra dubbleringen av A. Alla resor oavsett linje och scenario antas vara 20 minuter och biljettpriset är 25 kronor. Intäkten per påstigande är drygt 14 kronor.

Uträkningen görs genom att, med hjälp av ASEK-värden för restid och väntetid, slå samman alla kostnader till en generaliserad kostnad som sedan används för att beräkna förändrat resande med en elasticitet på 0,6.⁷⁷ Resultatet ger att högtrafiklinjen (A) får 30 nya resande per timma och att lågtrafiklinjerna (B) förlorar 11 resande per timme. En nettoökning på 19 resande per timma.

Det innebär att åtgärden givet detta typfall ger en nettointäktsökning på 268 kronor per timme. Eftersom det är arbetsresor vi räknar på aggregeras resultatet schablonmässigt för 8 trafiktimmor per dag och 250 dagar per år, vilket ger en sammanlagd nettointäkt på cirka 0,54 miljoner kr per år. Som kontext ligger den årliga kostnaden för att köra en buss i tätortstrafik på drygt en miljon kronor (baserat på fordons- och tidsberoende kr per vagntimme och samma schabloner som ovan).

Enligt Nobina fanns det cirka 6500 busslinjer i Sverige år 2019.⁷⁸ Om man antar att denna åtgärd kan göras 100 gånger över hela landet kommer 600 busslinjer att beröras av indragna turer på dagtid under veckodagar. Resandeökningen som följer beräknas generera en intäkt på 54 miljoner kronor under ett år.

Ett ökat resande indikerar att den totala samhällsnyttan ökar eftersom tillgängligheten blivit bättre överlag, men det är några resenärer som får en sämre tillgänglighet. Därmed kan man säga att fördelningen av nyttan som kollektivtrafiken

⁷⁷ (Svensk kollektivtrafik, 2011)

⁷⁸ (Nobina, 2019)

genererar blir mer ojämnt fördelad och kan komma i konflikt med principer om basutbud av kollektivtrafik.

Minskad trängsel i fordon

Realtidsinformation om trängsel i kollektivtrafiken har potential att kunna mildra trängseln i fordon. Därigenom kan man öka komforten som i sin tur kan ge ett marginellt ökat resande.

Inledande utmaning med att räkna på dessa åtgärder är att effekten på resenärernas beslut är oklar. Alltså, hur många kommer ändra sitt beteende som en följd av bättre information. Vidare är det svårt att avgöra hur stor andel av alla resor som görs med en viss grad av trängsel. Om man gör några antaganden kan man dock räkna på en generaliserad reskostnad och förändringen av denna. Beräkningarna görs med ASEKs kalkylvärden och en elasticitet för den generaliserade reskostnaden på 0,6.

Scenario A: Utgå från att resandet minskar med 25 %, att en tredjedel av dessa resor görs med en beläggning på 75 % och att denna beläggning minskar till 50 %. Resandet med buss och tåg beräknas då öka på grund av lägre generaliserad kostnad och generera en intäktsökning på 112 miljoner kronor.

Scenario B: Utgå från att resandet minskar med 8 %, en tredjedel av dessa resor görs med en beläggning på 75 % och att denna beläggning minskar till 50 %. Resandet med buss och tåg beräknas då öka på grund av lägre generaliserad kostnad och generera en intäktsökning på knappt 140 miljoner kronor.

Vad gäller samhällsnyttan görs bedömningen att den inte påverkas nämnvärt eftersom ingen får en sämre tillgänglighet.

Framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder

Restider med buss kan minskas genom olika former av framkomlighetsåtgärder, till exempel signalprioritering och kollektivtrafikkörfält. Nobina har visat att tidtabellslagda restider ökade med 2,5 % mellan 2013 och 2019.⁷⁹ Detta beräknas kosta kollektivtrafikmyndigheterna 300 miljarder kronor om året i ökade driftskostnader och nya fordon. I samma rapport skattas effekten av en hastighetshöjning om ca 3 % bli 350 miljoner kronor i minskade kostnader och 140 miljoner kronor i ökade intäkter från tillkommande resenärer, alltså en nettoeffekt om 490 miljoner kronor.

Ett annat sätt att uppskatta effekten är att utgå från tidigare erfarenheter av framkomlighetsåtgärder. Ett är ett åtgärdspaket för innerstadsbussar i Stockholm som genomfördes 2012–2016. ÅF:s utvärdering av vidtagna åtgärder visade att körhastigheten på bussarna i genomsnitt ökade med 7 %⁸⁰. Paketet inkluderade både trafikplaneringsåtgärder som RKM har rådighet över, som påstigning vid flera dörrar och större avstånd mellan hållplatser, och framkomlighetsåtgärder kommuner har rådighet över som inrättande av kollektivtrafikkörfält, förbättrad signalprioritering, väjningsplikt för annan trafik samt övervakning av felparkerade fordon. Inklusive hållplatstid kunde den faktiska restidsminskningen skattas till 5 %. Svårigheten när ett resultat som detta ska generaliseras ligger delvis i att veta hur många busslinjer som kan gynnas av framkomlighetsåtgärder. Antagandet görs att hälften av bussresenärerna i de tre storstads länen samt Uppsala län kan få 3 % kortare restid. Givet en restidselasticitet på -0,4 och en intäkt per resa om 14 kr genereras 57 miljoner kronor i intäkter från nya resor.

⁷⁹ (Nobina, 2019)

⁸⁰ (ÅF, 2016)

Bättre framkomlighet innebär inte bara fler resande och högre intäkter, det ger också lägre kostnader då antalet drifttimmar sjunker och därmed de operativa kostnaderna. Dessutom leder det till att färre fordon kan köra mer trafik, vilket innebär att investeringskostnaderna kan minska. Antalet busskilometer för busslinjer i de fyra storstadslänen var 180 miljoner år 2019. Genom att anta en genomsnittshastighet för bussarna kan de totala drifttimmarna uppskattas. Genomsnittshastigheten varierar dock kraftigt beroende på vilken trafikmiljö bussen trafikerar. Expressbussar håller, inklusive hållplatstid) en genomsnittshastighet omkring 50 km/h, medan stadsbussar i bästa fall kan nå 30 km/h.⁸¹ Majoriteten av bussarna i storstadslänen kan förväntas vara stadsbussar varför en genomsnittshastighet om 35 km/h antas, vilket ger en drifttid på 10 miljoner timmar. Givet en tidsbaserad kostnad om 350 kr/vagnstimme minskar kostnaderna med totalt 108 miljoner kronor. Den totala nettoeffekten blir således 165 miljoner kronor. Detta inkluderar inte kostnaderna för åtgärderna vilka bärs av både RKM och kommun.

Åtgärderna ökar kollektivtrafikens samhällsnytta då tillgängligheten ökar. Det sker dock en viss omfördelning där resenärer som behöver gå längre till sin busshållplats kan få en tillgänglighetsförsämring.

Tidsdifferentierade biljettpriser

Prisdifferentiering i kollektivtrafiken tillämpas i flera utländska städer, bland annat London och Köpenhamn. Syftet är att med lägre priset locka resenärer att resan utanför trafiktopparna på morgon och eftermiddag. Eftersom högtrafikperioderna är dimensionerande för fordonsflottan så kan en prisdifferentiering ge lägre kostnader. Samtidigt ger rabatterade priser under lågtrafik lägre intäkter, vilka delvis kan kompenseras med ett högre resande.

Beräkningar av Urbanet Analyse på ett möjligt scenario i Oslo, där 30 % rabatt ges i lågtrafik, visar att kostnaderna sjunker med 6 % medan intäkterna ökar med 14 %, vilket ger ett negativt nettoresultat⁸². I Bergen fick samma åtgärd istället ett positivt nettoresultat i deras beräkningar där kostnadsreduktionen övervägde intäktsstappet. När effekterna av samma prissättningsmodell analyserats för Göteborg blev effekten också negativ. Om däremot en intäktsneutral modell införs, dvs. där priset sänks i lågtrafik men höjs i högtrafik, så genererades ett positivt resultat om 56 miljoner kronor. Beräkningar visar att samma intäktsneutrala prismodell tillämpad i Uppsala län skulle ge ett positivt resultat om 40 miljoner kronor. Även Bergen och Oslo skulle få positiva resultat med en intäktsneutral modell.

Ytterligare beräkningar av Urbanet Analyse på effekterna av en intäktsneutral modell i Dalarnas län och stadstrafiken i Örebro visar på nettointäkter om 30–50 miljoner kronor respektive 38–47 miljoner kronor⁸³. I Kalmar län ger en liknande modell 20 miljoner extra intäkter och sammantaget uppskattar Urbanet Analyse att en medelstor RKM kan förbättra sitt resultat med 40–50 miljoner kronor per år⁸⁴.

I en studie från 2014 på Stockholms län konkluderades att intäkterna skulle förbli i stort oförändrade för SL ifall en prismodell liknande den intäktsneutrala modell som beskrivits ovan⁸⁵.

Exemplen ovan visar att det kan vara möjligt att förbättra resultatet för kollektivtrafikmyndigheterna med en intäktsneutral prissättningsmodell. Resultaten är dock beroende på vilken priselasticitet som används och då modellen ännu inte

⁸¹ (SKL & Trafikverket, 2012)

⁸² (Eriksson, Betanzo, Johansson, & Norheim, 2017)

⁸³ (Eriksson & Wika Haraldsen, 2020)

⁸⁴ (Eriksson, Betanzo, Johansson, & Norheim, 2017)

⁸⁵ (Horn af Rantzien & Rude, 2014)

testats i Sverige är effekten osäker. För att beräkna åtgärdens potential antas att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter inför åtgärden i kombination med ett försiktigt antagande om intäktsökningen där små och mellanstora län kan öka sina intäkter med 20 miljoner och storstadsläna med 60 miljoner skulle intäkterna öka med totalt 580 miljoner kronor.

En intäktsneutral modell omfördelar tillgängligheten från resenärer i högtrafik till resenärer i lågtrafik. Nettoeffekten är dock oklar.

Ändrade starttider för skolor och arbeten

För att ytterligare kunna platta högtrafikens utbud kan man tänka sig att starttider för skolor, högskolor, och eventuellt vissa arbetsplatser justeras så att alla inte behöver resa just under samma morgon- och eftermiddagstimme. Offentliga organisationer ligger förmodligen närmast till hands att kunna göra justeringar för sina anställda. Åtgärdens rådighet är framförallt en kombination av kommuner och staten, varför den är svår att placera i ett specifikt fack.

Anta att en sjättedel av alla driftskostnader i den regionala kollektivtrafiken används för att tillgodose högre utbud i högtrafik.⁸⁶ En sjättedel av alla driftskostnader motsvarar cirka 6,5 miljarder kronor av 2019 års totala driftskostnader. Frågan är hur stor del av dessa kostnader som kan kapas av att en del resande kan förskjutas från högtrafiktimmarna. Detta hänger dels på hur många som reser med skolkort, vilket enligt en undersökning är cirka 9 % av alla resor med Västtrafik.⁸⁷ Givet detta antas att 5 % av driftskostnaderna på 6,5 miljarder (som alltså i sin tur är en sjättedel av totalen) kan reduceras. Detta blir ungefär 320 miljoner kronor.

Resenärerna kommer troligtvis uppleva mindre trängsel som en följd, vilket är en positiv samhällsnytta. Å andra sidan innebär justeringen möjligtvis en ofrivillig och besvärlig anpassning för en del resenärer som då upplever en lägre nytta.

Högre reklamintäkter

SL:s reklamintäkter uppgick år 2019 till 410 miljoner kronor vilket motsvarar ca 3,2 % av deras totala intäkter⁸⁸. Reklamintäkterna i en storstadsregion kan antas utgöra en större andel av de totala intäkterna än en mer glesbefolkad region. År 2019 var kollektivtrafikmyndigheternas trafikintäkter 25,3 miljarder. Under antagandet att övriga RKM har mer blygsamma reklamintäkter motsvarandes 1,5 % av totala intäkter så kan de totala nationella reklamintäkterna uppskattas till ca 600 miljoner kronor.

Region Stockholm har bedömt att reklamintäkterna kan öka med ytterligare 80 miljoner kronor i Stockholms län, dvs. 20%⁸⁹. Om samma ökning kan åstadkommas i övriga regioner skulle det ge en total inkomstökning om totalt 120 miljoner kronor. Åtgärden bedöms inte ha några konsekvenser för samhällsnyttan.

Utökade biljettkontroller

Att personer reser utan att betala för en biljett innebär förlorade intäkter för kollektivtrafikmyndigheterna. Det finns inga exakta uppgifter på fuskåkandet utan uppskattningarna baseras främst på andelen utan biljett som upptäcks vid biljettkontroller. Fuskåkandet rapporteras ha ökat kraftigt under pandemin men för dessa beräkningar antas att det går ner till 2019 års nivåer till 2025.

⁸⁶ (SKL & Trafikverket, 2012)

⁸⁷ (Trivector, 2017)

⁸⁸ (Brandt, 2019)

⁸⁹ (Brandt, 2019)

Bara i Region Stockholm uppgick 2020 kostnaden för att resenärer inte betalar för sin resa till 750 miljoner kronor⁹⁰. 2020 var dock ett exceptionellt år för fuskåkandet på grund av lägre biljettkontroller och stängda framdörrar på bussar. 2019 uppgick de förlorade intäkterna till 270 miljoner kronor i Region Stockholm, motsvarande 2,6 % av trafikintäkterna.⁹¹ För att uppskatta det totala intäktsbortfallet på grund av fuskåkande kan man utgå från Region Stockholms andel av de totala trafikintäkterna. Denna andel ligger runt 45 %, men man kan tänka sig att fuskåkande är något högre i Stockholm än andelen intäkter. Om Stockholms intäktsbortfall på grund av fuskåkande är 55–60 % så blir det totala intäktsbortfallet 450–490 miljoner kronor. Beloppen baseras på att resenären skulle betalat för en enkelbiljett.

Med åtgärder såsom extra biljettkontroller på fordon och stationer kan intäkterna bedömas öka med 200–300 miljoner kronor. Det är dock mycket svårt att uppskatta denna effekt varför det lägre beloppet kan vara klokt att utgå från. Därutöver räknas dessa intäkter ner med motsvarande andel som scenarierna utgår från. För scenario A antas därmed en intäktsökning på grund av ökade biljettkontroller till motsvarande 150 miljoner kronor. Till detta kommer dock ökade personalkostnader för kontrollerna.

Åtgärden innebär lägre tillgänglighet för de som idag inte betalar för sin biljett eftersom risken att få betala böter ökar. Detta kompenseras av högre biljettintäkter till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Nya typer av biljetter

Pandemin har skapat ett nytt landskap avseende behovet av att resa. En effekt kan bli att resorna blir mer oregelbundna till följd av bland annat distansarbete, det vill säga att istället för att resa 5 dagar i veckan till arbetet så reser man tre dagar i veckan. Det är troligt att distansarbete blir vanligare även när pandemin ebbat ut. En tänkbar förändring skulle kunna vara att arbetet till viss del sker på distans och viss del på kontoret. Att anpassa biljettutbudet utifrån en förändrad frekvens i resandet skulle kunna vara ett sätt att ge denna kundgrupp en mer attraktiv produkt utifrån hur önskar resa, vilket skulle kunna resultera i att fler personer återgår till kollektiva färdmedel när de behöver utföra en resa eftersom det blir mer anpassat utifrån deras förutsättningar.

Att kunna fånga upp de resenärer som reser i mindre omfattning än tidigare genom att erbjuda anpassade periodbiljetter kan vara en sådan åtgärd som bidrar till att fler återvänder till kollektivtrafiken. Det är dock komplext att beräkna vilken effekt detta skulle ha givet alla regionernas olika förutsättningar gällande resande, hur prissättningen ser ut i dagsläget eller hur nya biljettyper skulle formas. Det kan bidra till en ökad intäkt, men det kan likväl på sikt bidra till lägre nyttjandegrad och lägre intäkter. Dessutom behöver man komma ihåg att om nya biljetter införs och en kundgrupp anpassar sig till dessa så kommer det vara problematiskt att dra tillbaka biljettypen. Införandet av nya biljettyper behöver ske varsamt och är inte nödvändigtvis en bra eller dålig åtgärd.

Hygienåtgärder

I den akademiska litteraturen är det i dagsläget oklart hur effektiva hygienåtgärder är för att minska smittan i kollektivtrafiken, men möjliga effekter av sådana åtgärder sägs innebära en minskad oro och ökat förtroende för kollektivtrafiken bland anställda och resenärer.⁹² Attraktiviteten och förtroendet för kollektivtrafiken kan

⁹⁰ (Den nya svenska modellen, 2021)

⁹¹ (Den nya svenska modellen, 2021)

⁹² (Tirachini & Cats, 2020)

därför förbättras med ökade hygienåtgärder som extra städning, tillgång till handsprit och ökat användande av munskydd samt förbättrad ventilation på fordonen. Enligt Kollektivtrafikbarometern har respondenter med en lägre sannolikhet att återgå till normala resvanor efter pandemin svarat att åtgärder gällande avstånd, städning, tillgång till handsprit och munskydd skulle innebära ett ökat resande med kollektivtrafiken.⁹³

Utmaningarna med denna typ av åtgärd är att kvantifiera effekterna för resenärer i praktiken då det saknas dataunderlag i dagsläget. Enkätundersökningarna tyder dock på att hygienåtgärder anses vara viktiga faktorer för att öka attraktiviteten och inge ökad trygghet för resenärerna i kollektivtrafiken i framtiden.

Ett flertal studier har undersökt hur effektivt förbättrad ventilation är för att minska risken för att smittas av COVID-19.⁹⁴ Det saknas i dagsläget studier kring hur kollektivtrafikpassagerare värderar förbättrad ventilation, i synnerhet i relation till pandemin, vilket därmed försvårar uppgiften i att skatta eventuella effekter som förbättrad ventilation skulle kunna bidra med.

Ökad skattefinansiering

Kollektivtrafiken fick 2019 bidrag eller tillskott från regioner, kommuner och staten på 26 miljarder kronor, eller motsvarande 50 % av alla intäkter. I den här backcasting-analysen används eventuella ökade tillskott som en restpost efter att alla andra till hands stående åtgärder har tömts ut till sin yttersta potential. Eftersom denna potential i vissa fall är orealistisk, till exempel att höja biljettpriserna med 50 %, bör den presenterade skattefinansieringen ses som en miniminivå.

De samhällsekonomiska implikationerna av ökad skattefinansiering är svåra att överblicka eftersom det beror på var resurserna annars hade använts. Det finns inga "gratispengar" utan alla pengar har en alternativ användning oavsett om det är regioner, kommuner eller staten som skjuter till. För resenärnyttans del innebär ökad skattefinansiering att utbudet inte kommer att skäras ner.

4.1.2 *Paket av RKM och kommunala åtgärder för att nå scenarierna*

Tabell 7 sammanfattar de belopp som respektive åtgärd bidrar med. I scenario A kommer ökad skattefinansiering stå för 45 % av intäktsökningen och biljettpriset för nästan 30 % vilket baseras på att biljettpriserna höjs med 50 % i genomsnitt. I scenario A behöver alltså alla till hands stående åtgärder bidra med sin yttersta potential för att nå upp till målet. I scenario B kommer höjda biljettpriser stå för cirka 50 %.

⁹³ (Svensk kollektivtrafik, 2020)

⁹⁴ (Hörcher, Singh, & Graham, 2021)

Tabell 7: Respektive åtgärds bidrag för att nå målen, belopp i tusentals kronor.

Åtgärder	Scenario A	Scenario B
Höjda biljettpriser	1 650 000	1 000 000
Flytta utbud till linjer med högt resande	53 689	
Minskad trängsel i fordon	112 434	
Framkomlighet- och trafikplaneringsåtgärder	165 000	
Tidsdifferentierade biljettpriser	580 000	580 000
Ändrade starttider för skolor och arbeten	323 279	323 279
Högre reklamintäkter	120 000	
Utökade biljettkontroller	150 000	
Sammanlagt	3 154 402	1 903 279
Scenario-mål	5 695 716	1 822 629
Ökad skattefinansiering	2 541 314	0

4.2 STATLIGA ÅTGÄRDER

4.2.1 Åtgärder

Detta avsnitt beskriver beräkningar av de statliga åtgärder som behövs för att RKM:s intäkt år 2025 ska vara på samma nivå som år 2019. Tabell 8 sammanfattar vilka åtgärder det rör sig om och tabell 9 i nästa delavsnitt summerar hur stora belopp som respektive åtgärd bidrar med i paketen.

Tabell 8: Statliga åtgärder

Åtgärd	Metod	Används i scenario	Rådighet		
			RKM	Kommun	Staten
Ändrat reseavdrag	Tidigare estimat	A och B			X
Borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort	Tidigare estimat	A			X
Borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter	Exempelberäkning	A och B			X
Öronmärkta medel från högre drivmedelsskatter	Exempelberäkning	A			X
Öronmärkta medel från trängselskatten för kollektivtrafik	Exempelberäkning	A			X
Ökad skattefinansiering		A	X	X	X

Ändrat reseavdrag

Reseavdragskommittén föreslog ett slopat reseavdrag för att istället införa en skattereduktion som är färdmedelsneutral och avståndsbaserad.⁹⁵ Kommitténs konsekvensanalys visade att antalet resor med kollektivtrafiken i Sverige skulle öka med i genomsnitt 2,7 % om förslaget genomförs. De största resandeökningarna skulle uppstå i landsbygdskommuner och de minsta förändringarna i större städer, medan storstäder skulle få marginellt minskat kollektivtrafikresande.

Varje år görs det nästan 1,7 miljarder resor med de regionalt upphandlad kollektivtrafik. Det innebär att Reseavdragskommitténs förslag skulle öka antalet

⁹⁵ (SOU (2019:36))

kollektivtrafikresor med 45 miljoner per år. Detta ger en intäktsökning på knappt 700 miljoner kronor, vilket baseras på genomsnittsentäkt per resa på 15,6 kronor (14 för buss och 20 för tåg) per resa. Med ett antagande om 25 % lägre resande när pandemin är över blir intäktsökningen cirka 525 miljoner. Med ett 8 % lägre resande blir intäktsökningen 642 miljoner kronor.

Sweco beräknar att förslagen minskar koldioxidutsläppen från arbetsresor med cirka 11 procent, eller i storleksordningen 220 000 ton koldioxid. Konsekvensanalysen visar att bilister får försämrade tillgänglighet, medan tillgängligheten för kollektivtrafikresenärer förbättras. Förslagets konsekvenser för tillgänglighet och rörlighet på arbetsmarknaden är dock begränsade och förslagen kan enligt utredningen bidra i ungefär samma omfattning till den regionala utvecklingen i olika delar av landet som dagens reseavdrag. Utredningens förslag väntas dessutom leda till 6 färre dödade i trafiken, 100 färre allvarligt skadade och 600 färre mindre allvarligt skadade personer.⁹⁶

Borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort

Dagens regelverk gör att en arbetstagare som får ett kollektivtrafikkort av sin arbetsgivare behöver skatta detta som om det vore vanlig lön. Genom att denna förmånsskatt tas bort kan arbetsgivare ge de anställda ett kollektivtrafikkort som en skattefri löneförmån. Enligt en rapport från WSP beräknas en borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort ge 2,8 % fler kollektivtrafikresor per år.⁹⁷

Givet det sammanlagda antalet resor 2019 ger detta en ökning med cirka 46 miljoner resor och en intäktsökning på cirka 725 miljoner kronor. Med ett antagande om 25 % lägre resande när pandemin är över blir resandeökningen 35 miljoner, vilket ger en intäktsökning på drygt 540 miljoner kronor.

Utöver att åtgärden skulle öka kollektivtrafikresandet så skulいたen minska bilresandet med 187 000 personkilometer, eller 0,4 procent. Detta skulle i sin tur innebära en minskning av utsläppen med drygt 28 000 ton koldioxid, eller 0,6 procent. Vidare skulle det minskade trafikarbetet med bil leda till en årlig minskning av trafikolyckor med 0,5 döda, drygt 12 allvarligt skadade och 66 lindrigt skadade per år.⁹⁸

Borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter

Momsen på persontransporter är 6 %. För att reda ut vad en borttagen moms skulle kunna ge för intäktsökningar kan man räkna på två sätt. Antingen förblir biljettpriserna orörda och RKM ökar sin intäkt med det belopp som momsen motsvarar, eller så sänker RKM biljettpriserna med 6 % och förlitar sig på intäkter i form av ökar resande.

Givet att RKM låter priserna vara oförändrade kan man utgå från de sammanlagda trafikintäkterna för år 2019 som var cirka 23 miljarder kronor. Detta inte inkluderar momsen, vilket har stämts av med statistikansvarig på Trafikanalys som i sin tur har bekräftats av uppgiftslämnare på RKM.⁹⁹ Om så är fallet motsvarar en moms på 6 % knappt 1,37 miljarder kronor. I paketet nedan räknas belopp dock ner med 25 % respektive 8 % vilket ger 1,26 miljarder och 1,03 miljarder respektive.

Sammanställningarna nedan utgår från dessa belopp.

RKM kan också sänka biljettpriserna med motsvarande momssatsen, vilket skulle kunna leda till ökat resande och mellan ungefär 300 och 600 miljoner kronor i ökade

⁹⁶ (SOU (2019:36))

⁹⁷ (WSP, 2020)

⁹⁸ (WSP, 2020)

⁹⁹ Personlig kommunikation, 2021-06-03.

trafikintäkter, givet elasticiteter på 0,2 respektive 0,4. Men eftersom höjda biljettpriser redan finns som en åtgärd från RKM:s sida utgår sammanställningarna inte från denna ansats.

Baserat på den förstnämnda ansatsen antas åtgärden inte ha några samhällsekonomiska effekter utöver trafikintäkterna eftersom resenärerna inte bedöms möta några förändringar och således inte ändra sitt resande.

Öronmärkta medel från högre drivmedelsskatter

I många länder, exempelvis USA, finansieras transportsektorn till stor del genom intäkter från transportsektorn. Dessa länder står inför en stor utmaning på sikt i och med att elektrifieringen av transportsystemet kommer att leda till minskade skatteintäkter. Att trafikens externa effekter minskar är naturligtvis positivt, men en baksida är att intäkterna från korrigerande skatter också minskar (korrigerande skatter syftar till att korrigera ett beteende, till skillnad från fiskala skatter vars syfte är att bidra med intäkter). Även för ett land som Sverige, som inte har samma öronmärkning av utgifter, innebär intäktsbortfallet ett problem. Intäktsbortfallet från drivmedelsskatterna som kommer att bli resultatet av den ökade användningen av eldrivna fordon tas upp av den statliga Utfasningsutredningen. Av flera skäl, bland annat fiskala, föreslår man att en utredning av den framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas. Den bör bland annat belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon.¹⁰⁰

Finansiering av kollektivtrafiken genom att öronmärka skatteintäkter från drivmedel eller avståndsbaserade vägskatter är en möjlig väg för staten att säkra en intäktskälla för kollektivtrafikmyndigheterna.

Hultkrantz har poängterat att det finns utrymme att höja drivmedelsskatterna. Ifall en sådan höjning skulle öronmärkas för kollektivtrafiken kan betydande intäkter genereras.¹⁰¹ Under år 2020 gav energi- och koldioxidskatten på bensin och övriga drivmedel staten en intäkt om 45,8 miljarder kronor. Att höja skattesatserna med sammanlagt 1 % skulle alltså ge närmare 460 miljoner kronor. En höjning av drivmedelskostnaderna skulle dessutom i sig resultera i överflyttning från bil till kollektivtrafik.

Åtgärden innebär att bilister får lägre tillgänglighet, vilket ger en negativ samhällsnytta. Åtgärdens nytta består i den kollektivtrafik som kan drifvas med de tillkommande medlen och den ökade tillgänglighet som detta skapar samt minskade utsläpp och minskat antal dödade och skadade i trafiken.

Öronmärkta medel från högre trängselskatter

Trängselskatterna lider inte av problemet att de torde försvinna på sikt. Den 1 januari 2020 höjde man också trängselskatterna i Stockholm, bland annat i syfte att finansiera kollektivtrafiken.¹⁰² Under år 2020 genererade trängselskatten i Stockholm och Göteborg ungefär 1840 miljoner respektive 830 miljoner kronor, alltså totalt 2,7 miljarder kronor.^{103 104} Att öronmärka 10 % av dessa skulle generera 270 miljoner kronor. En svårighet är givetvis att intäkterna från skatterna redan är in-tecknade för infrastrukturinvesteringar i Stockholms- och Göteborgsområdet för en lång tid framöver. Det finns dock sannolikt politiska möjligheter att öka trängselskatterna, vilket även torde vara samhällsekonomiskt motiverat.

¹⁰⁰ (SOU (2021:48))

¹⁰¹ (Hultkrantz, 2020)

¹⁰² (Trafikverket, 2020)

¹⁰³ (Transportstyrelsen, 2021)

¹⁰⁴ (Transportstyrelsen, 2021)

Samhällsnyttan beror på effekten av trängselskattens alternativa användning, vilket inte analyserats vidare.

4.2.2 *Paket av statliga åtgärder för att nå scenarierna*

För de statliga åtgärderna utgör finansiering från förändrade drivmedelsskatter en variabel intäktskälla. I scenario A utgör drivmedelsskatten cirka 8 procent av scenario-målet, vilket innebär att skatteintäkterna från drivmedelsskatten under en period behöver öka med 1 procent. I övrigt maximeras möjliga intäkter från borttagen moms, ändrat reseavdrag, borttagen förmånsskatt för kollektivtrafikkort, samt 10 % öronmärkta intäkter från trängselskattesystemen. Om trängselskattesystemen inte kan bidra med pengar får dessa istället komma från höjd drivmedelsskatt eller direkta statlig skattefinansiering.

I scenario B uppnås målet med god marginal genom borttagen moms samt ändrat reseavdrag. Här behövs inte öronmärkta medel från drivmedelsskatt eller borttagen förmånsskatt för kollektivtrafikkort. Det blir större restposter här än i fallet med RKM-åtgärder, vilket innebär att paketen skjuter över sina mål med 9 respektive 77 miljoner kronor.

Tabell 10: Respektive åtgärds bidrag för att nå målen, belopp i tusentals kronor.

Åtgärder	Scenario A	Scenario B
Ändrat reseavdrag	523 417	642 059 kr
Borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort	542 803	
Borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter	1 025 229	1 257 614
Öronmärkta medel från högre drivmedelsskatter	458 000	
Öronmärkta medel från högre trängselskatter	270 000	
Sammanlagt	2 819 449	1 899 673
Scenario-mål	5 695 716	1 822 629
Ökad skattefinansiering	2 876 266	0

4.3 ALLA AKTÖRERS ÅTGÄRDER

4.3.1 Åtgärder

Slår man samman alla åtgärder som RKM, kommunerna och staten har rådighet över får vi listan i tabell 11. Åtgärderna finns beskrivna i ovanstående avsnitt.

Tabell 11: Lista över samtliga åtgärder

Åtgärd	Metod	Ingår i scenario	Rådighet		
			RKM	Kommuner	Staten
Höjda biljettpriser	SDM	A	X		
Flytta utbud till linjer med högt resande	Elasticitetsberäkning	A	X		
Minskad trängsel i fordon	Elasticitetsberäkning	A	X		
Framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder	SDM	A	X	X	
Tidsdifferentierade biljettpriser	Utgår från tidigare estimat	A	X		
Ändrade starttider för skolor och arbeten	Utgår från exempelberäkning	A		X	X
Högre reklamintäkter	Utgår från tidigare estimat	A	X		
Utökade biljettkontroller	Resonemang och tidigare bedömningar	A	X		
Ändrat reseavdrag	Tidigare estimat	A och B			X
Borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort	Tidigare estimat	A			X
Borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter	Exempelberäkning	A och B			X
Öronmärkta medel från högre drivmedelsskatter	Exempelberäkning	A			X
Öronmärkta medel från högre trängselskatter	Exempelberäkning	A		X	
Ökad skattefinansiering		A	X	X	X

4.3.2 Paket av åtgärder för att nå scenarierna

Tabell 12 sammanfattar de åtgärder från samtliga aktörer som krävs för att nå intäktsmålen. Scenario A involverar de allra flesta åtgärder i syfte att hålla nere belastningen på respektive. Bland annat ökar biljettintäkterna med 15 % för att nå upp till intäktsmålet i scenario A.

Paketet för att nå scenario B skulle kunna innehålla olika kombinationer av åtgärder, men det skulle räcka att förändra reseavdraget och borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter. Detta skjuter över målet med 77 miljoner kronor. Eftersom

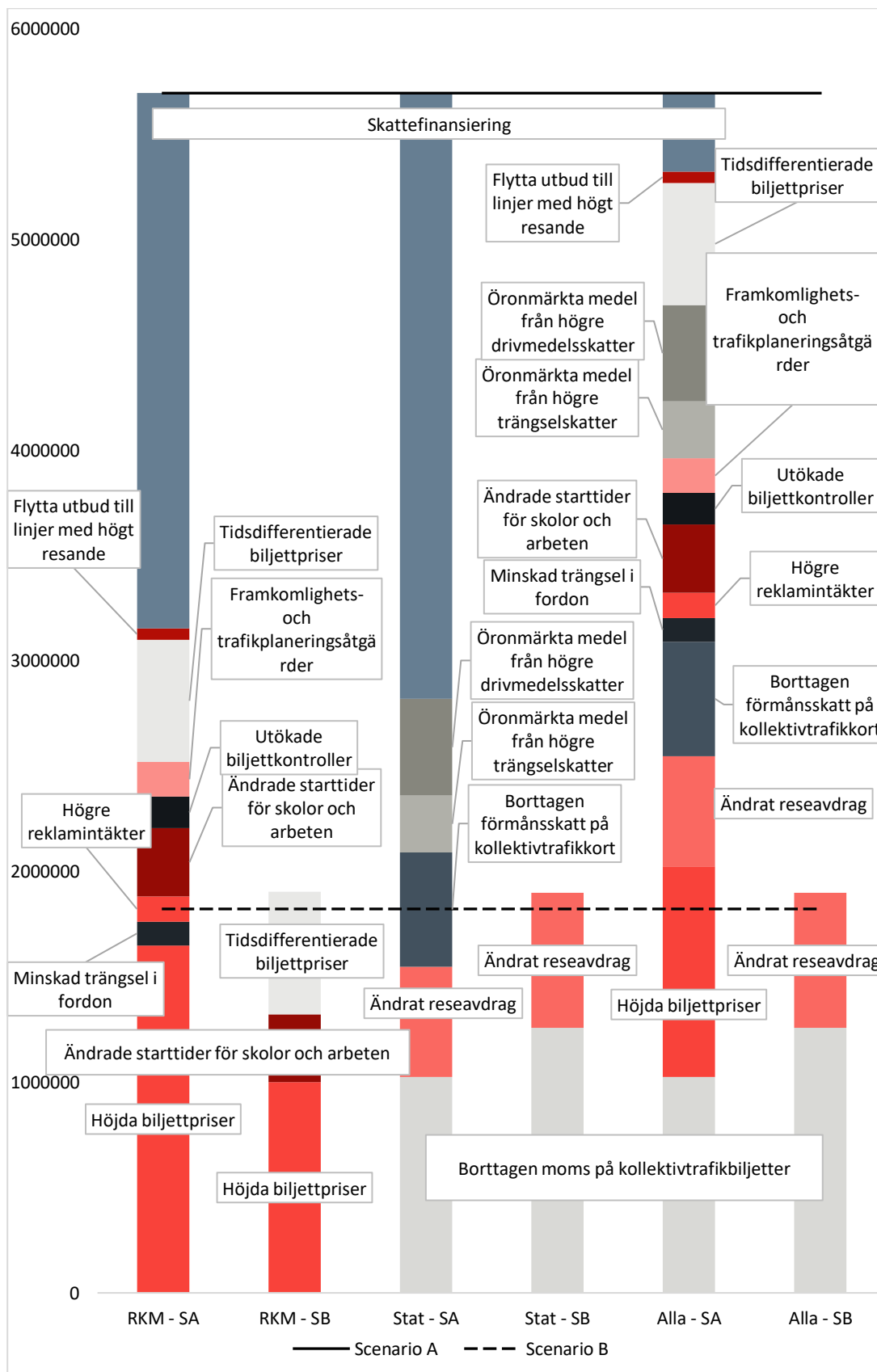
scenario B är lite mer hanterbart och paketen som involverar alla aktörer ger en större bredd kan man tillåta sig att tänka kring olika kombinationer. Här kan man till exempel fundera på hur lång tid det tar innan förändrat reseavdrag ger ökade intäkter. Om man vill ha ökade intäkter på kort sikt kan tillfälligt höjda biljettpris vara ett alternativ.

Tabell 12: Respektive åtgärds bidrag för att nå målen, belopp i tusentals kronor.

Åtgärder	Scenario A	Scenario B
Höjda biljettpriser	1 000 000	
Flytta utbud till linjer med högt resande	53 689	
Minskad trängsel i fordon	112 434	
Framkomlighets- och trafikplaneringsåtgärder	165 000	
Tidsdifferentierade biljettpriser	580 000	
Ändrade starttider för skolor och arbeten	323 279	
Högre reklamintäkter	120 000	
Utökade biljettkontroller	150 000	
Ändrat reseavdrag	523 417	642 059
Borttagen förmånsskatt på kollektivtrafikkort	542 803	
Borttagen moms på kollektivtrafikbiljetter	1 025 229	1 257 614
Öronmärkta medel från högre drivmedelsskatter	480 000	
Öronmärkta medel från högre trängselskatter	270 000	
Sammanlagt	5 323 851	1 899 673
Scenario-mål	5 695 716	1 822 629
Ökad skattefinansiering	371 864	0

4.4 SAMMANFATTNING AV ALLA ÅTGÄRDSPAKET

Med två scenarier och tre sammansättningar av aktörer blir det totalt sex åtgärdspaket. Figur 17 illustrerar dessa utifrån de ingående delarnas inbördes relation, samt målen för respektive scenario. Illustrationen åskådliggör skillnaderna mellan åtgärderna i termer av deras kraft och inbjuder till att fundera kring olika kombinationer för att nå målen. Särskilt de paket där samtliga aktörer bidrar öppnat för fler kombinationerna: till exempel kan ändrat reseavdrag bytas ut mot en biljettprishöjning för scenario B. Det är också viktigt att notera att vissa av åtgärderna har betydande överlapp i sin effekt. Att åskådliggöra och resonera kring samtliga sådana potentiella överlapp ligger dock utanför denna rapportens omfattning.



Figur 17: Sammanställning av åtgärds paket. Den heldragna linjen indikerar målet för scenario A och den streckade linjen indikerar scenario B. Förkortningarna SA och SB på x-axeln indikerar respektive scenario. Y-axeln indikerar tusentals kronor. Axeln högsta värde är med andra ord 6 miljarder kronor.

Några reflektioner från scenarierna och paketen är att scenario A med 25 % lägre trafikintäkter jämfört med 2019 kräver drastiska åtgärder eftersom det totalt rör sig

om cirka 5,7 miljarder kronor som ska täckas. I RKM-paketet kommer biljettpriserna att behöva höjas mycket kraftigt (i storleksordningen 50 procent) i kombination med kraftigt höjda subventioner från regioner och kommuner. I det statliga paketet för scenario A hänger mycket på pengar från ökad skattefinansiering. Kombinationen av aktörerna erbjuder lite fler möjligheter, men är alltså en stor utmaning.

Scenario B är mildare och följaktligen enklare att nå. Men det framstår ändå som att RKM kan få svårt att på egen hand ersätta även detta intäktsbortfall. Det kommer krävas en biljettprishöjning på knappt 10 % samtidigt som man behöver förlita sig på att platta ner högrafikresandet eller vidta andra åtgärder för att undvika att behöva öka skattefinansieringen. För scenario B framstår det i stort som att staten har ett par redskap, såsom borttagen moms, som har potential att ge effekt som kan kompletteras med andra åtgärder.

4.5 ACCEPTANS AV ÅTGÄRDER

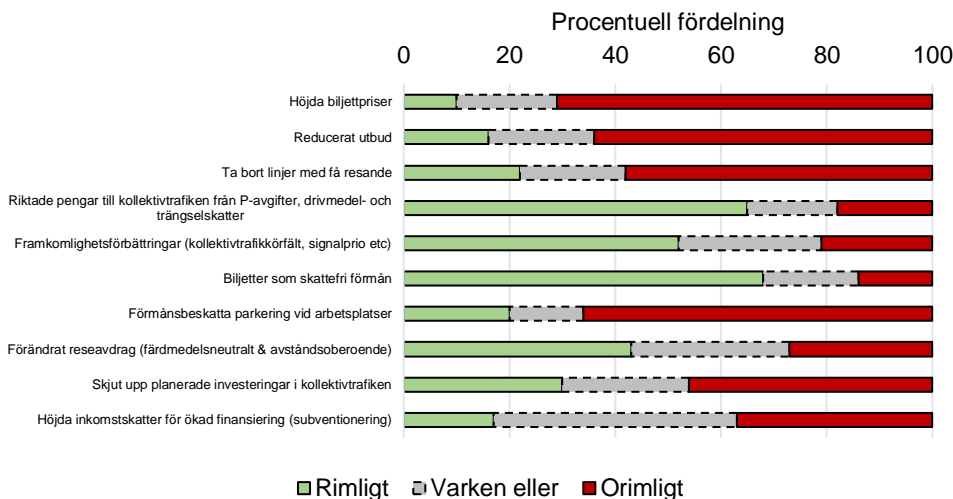
Vår analys visar att de ekonomiska utmaningar som kollektivtrafiken står inför kommer att kräva kraftfulla åtgärder på antingen intäcks- eller utgiftssida. Flera av de åtgärder som vi analyserat kan förväntas få negativa sidoeffekter på tillgänglighet och privatekonomi för breda grupper. För att sådana beslut skall kunna fattas krävs politiskt mod, men också insikt i hur medborgarna ställer sig till olika tänkbara åtgärder.

Under arbetet med studien har ett antal tillägsfrågor ställts inom ramen för kollektivtrafikbarometern för att få en uppfattning om hur väl olika typer av åtgärder uppfattas och accepteras bland olika individer. Syftet är att få ett bredare underlag och förståelse för om de verktyg som är principiellt tillgängliga också skulle vara implementerbara. Urvalet grundar sig i drygt 6 000 respondenter ifrån olika delar av landet med olika förutsättningar och preferenser när det kommer till färdmedelsval.

Frågeställningarna har till stor del utgått ifrån de åtgärder som analyserats och beskrivits tidigare i detta kapitel. Frågeställningen som gick ut formulerades: *Under pandemin har ekonomin för kollektivtrafiken försämrats, intäkterna har minskat med kostnaderna är ganska oförändrade, och så riskerar det att fortsätta. Vilka åtgärder tycker du är rimliga för att hantera intäktsbortfallet?*

Utifrån frågeställningen formulerades 10 alternativa åtgärder där respondenterna skulle poängsätta åtgärden på en skala 1–5, där 1 var helt orimligt och var mycket rimligt. I sammanställningen räknas svaren för poäng 1–2 som orimligt och 4–5 som rimligt. För poäng 3 har svaret tolkats som varken eller och de som inte har någon åsikt har ej räknats med.

Acceptans av möjliga åtgärder



Figur 18 Acceptans av åtgärder (Kollbar 2021)

På en översiktlig nivå föredrar flest personer åtgärder som förbättrar och underlättar för kollektivtrafiken i form av framkomlighetsförbättringar och att kostnader för biljetter och resor får olika former av avdrag. En stor majoritet föredrar också att intäktsbortfallet täcks med pengar som tas från ekonomiska styrmedel riktade mot bilanvändandet. Det är däremot låg acceptans för de åtgärder som innebär dyrare resor eller höjda avgifter, eller att utbudet försämras och förbättringar av kollektivtrafiken skjuts på framtid. De tillfrågade tycks också fortfarande ha en positiv inställning till kollektivtrafiken, till exempel ser vi att en stor andel vill se att konkurrensfördelarna att resa kollektivt förbättras.

Resultaten är i huvudsak förväntande och egentligen inte uppseendeväckande. Från annan acceptansforskning i transportområdet vet vi att acceptansen för olika åtgärder delvis styrs av helt själviska intressen ("nån annan bör betala, men jag bör få nyttorna"). Men forskningen visar också att acceptansen inte enbart styrs av självintresse – det är också vanligt att medborgarna ger uttryck för att de föredrar tydliga öronmärkta finansieringsvägar framför generell skattefinansiering (kanske av oro att offentliga medel annars skulle tendera att hamna i ett okänt svart hål och inte komma till nytta alls). Vi vet också att allmänheten i genomsnitt föredrar finansieringsformer som innebär att personer med hög inkomst får bidra mer än proportionellt (statlig inkomstskatt snarare än kommunalskatt, till exempel).

De flesta dessa kända mekanismer speglas också i resultaten från vår undersökning. Det som däremot är mer förvånande, och hoppfullt inför faktisk implementering, är att vi egentligen ser ganska små skillnader mellan inställningen hos de olika grupper vi studerat.

I bearbetningen av svaren har en nedbrytning skett på bilister och kollektivtrafikresenärer, om man bor i eller i närheten av en större tätort och om man bor i eller i närheten av mindre orter samt på ålderskategorier. Sett till helheten är det alltså få och små skillnader mellan olika grupper och var, när och hur man reser, det finns alltså en samstämmig syn på åtgärderna.

Åtgärderna på temat ekonomiska parametrar har ställts utifrån en generell bild där biljettpreiser eller beskattning är styrmedel som kan användas. Eftersom frågan är brett ställd är det svårt att analysera acceptansen eller värderingen utifrån en fast summa. Sannolikt är det fler som skulle tycka det var rimligt om biljettpiserna höjdes

med 5 % än 25 %. Dessutom sker det normalt sett en succesiv kostnadsutveckling i samhället i stort, som exempelvis biljettpriser, drivmedelspriser och skattesatser som i stor utsträckning faktiskt godtas utan större reaktioner.

Det som går att urskilja i ett par av frågorna är en liten skillnad mellan bilister och kollektivtrafikresenärer. Framförallt i de åtgärder som påverkar användandet av bilen negativt, exempelvis förmånsbeskattning av parkeringar vid arbetsplatser eller att framkomlighetsförbättringar för kollektivtrafiken sker på bekostnad av bilens tillgänglighet i transportsystemet.

5 SLUTSATSER

Coronapandemin har sedan våren 2020 markant påverkat samhället på flera olika sätt. Detta har i stor utsträckning påverkat efterfrågan på resor, i synnerhet de resor som sker inom kollektivtrafiken på grund av risk för smittspridning. Resandet har således minskat kraftigt, men utbudet har legat kvar på i stort sett samma nivåer för att erbjuda smittsäkra resor för de som behöver kollektivtrafiken. Detta har lett till en tuff ekonomisk sits för kollektivtrafikmyndigheterna eftersom finansieringen av kollektivtrafiken generellt sett består till hälften av biljettintäkter.

Flera branscher har tvingats stänga eller kraftigt reducera sin bemanning under pandemin, branscher där kollektivtrafikandel i valet av resa sannolikt är högt. Även om mångas bedömning är att resandeefterfrågan till slut kommer att återgå är det svårt att säga när och i vilken grad.

Under pandemin har efterfrågan på resor med samtliga färdmedel exklusive cykel minskat, men kollektivtrafik är det färdmedel som drabbats hårdast. Det förändrade beteendet varierar dock stort bland individer baserat på deras kön, ålder och inkomster samt mellan regioner.

Kollektivtrafiken har fått medel från staten, men dessa räcker inte för att rädda finansieringen på kort sikt. Istället har regionerna ökat skattefinansieringen av kollektivtrafiken med flera miljarder kronor och Region Stockholm ökat de övriga affärsintäkterna med nästan en halv miljard kronor under 2020. Det är troligt att det totala antalet resor kommer att återgå till tidigare trender efter ett tag, men resornas färdmedelsfördelning efter pandemin beror på flera faktorer, såsom hemarbete och preferenser för färdmedel och destinationer.

Det finns en tveksamhet om framtida kollektivtrafikefterfrågan om man frågar resenärer och presumtiva resenärer i enkäter. Kollektivtrafikbarometern indikerar att 7–8 % inte kommer att återvända till kollektivtrafiken. Viss riskmedvetenhet kommer troligtvis sitta i en tid framöver. Men det är finns stor osäkerhet i svaren om framtida resande även när det handlar om ens egna resande.

När samhället öppnar upp kommer efterfrågan på resor att öka. Detta beror dock på hur snabbt regering och myndigheter släpper på restriktioner samt hur hög efterfrågan på aktiviteter kommer vara. Sverige kommer fortfarande ha en utmaning med hög långtidsarbetslöshet.

Givet detta målar rapporten upp två möjliga scenarier för kollektivtrafiken år 2025. I ett scenario ligger kollektivtrafikresandet på 25 % lägre än vad det var år 2019. Detta innebär en intäktsförlust på drygt 5,5 miljarder kronor. Ett annat scenario baseras på ett 8 % lägre resande där intäktsförlusten är knappt 2 miljarder kronor. Sedan kan

man tänka sig ett tredje scenario där resandet år 2025 är tillbaka på åtminstone samma nivåer som det var år 2019.

Ansatsen i rapporten har varit att genom backcasting räkna på vad som krävs för att nå upp till nämnda intäktsmål. Åtgärdernas potential för att öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter är i denna rapport i många fall beräknade utifrån åtgärdernas maximala potential, såsom att scenario A med RKM-åtgärder kräver en 50 % ökning av biljettpriserna och samtidigt kraftigt ökad skattefinansiering. I praktiken finns det faktorer som begränsar möjligheterna att uppnå maximal potential, som exempelvis huruvida det är politiskt möjligt att genomföra åtgärderna samt tidshorisont för beslut. Eftersom effekterna av åtgärderna är högt räknade kan man förstå posten ökad skattefinansiering som en som en miniminivå för att bidra till att täcka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäktsförluster.

Scenario A med 25 % lägre trafikintäkter jämfört med 2019 kräver drastiska åtgärder. I RKM-paketet kommer biljettpriserna att behöva höjas mycket kraftigt i kombination med kraftigt höjd skattefinansiering från regioner och kommuner. I det statliga paketet för scenario A hänger mycket på öronmärkta pengar från trängsel- och drivmedelsskatter samt övrigt ökad skattefinansiering. Kombinationen av aktörerna erbjuder större möjligheter, men är alltså en stor utmaning på grund av intäktsbortfallet.

Scenario B är mildare och följaktligen enklare att nå. Men det framstår fortfarande som att RKM kan få svårt att på egen hand ersätta även detta intäktsbortfall. Det kommer krävas en biljettprishöjning på cirka 10 % tillsammans med andra åtgärder för att nå målet. Det framstår i stort som att staten har ett par redskap, såsom borttagen moms eller förändrat reseavdrag för arbetsresor, som har potential att ge god effekt.

Mer generella slutsatser är att höjda biljettpriser är ett viktigt medel för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna täcka intäktsförlusterna givet bibehållet utbud. Andra åtgärder kan bara öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter i begränsad omfattning. Men om inte resandet återgår räcker sannolikt inte ens ökade biljettpriser. Tillskott från finansieringskällor utanför kollektivtrafiken kommer att behövas. Alla dessa finansieringskällor har sina för- och nackdelar. En möjlig öppning som denna studie pekar på är att öronmärkning av skatter från andra områden kan skapa acceptabel acceptans för annars impopulära skatter/avgifter, exempelvis parkeringsavgifter.

Om åtgärderna i de olika scenarierna inte kan genomföras så måste antingen regionerna och kommunerna eller staten öka skattefinansieringen av kollektivtrafiken. I annat fall måste de regionala kollektivtrafikmyndigheterna minska utbudet av kollektivtrafik. Om regionerna och kommunerna måste öka skattefinansieringen för att täcka intäktsförlusterna så innebär det i praktiken att regionerna behöver använda pengar till att finansiera kollektivtrafiken som annars kunde använts i sjukvården, och att kommunerna måste anslå medel som annars skulle kunna använts i skolan och äldreomsorgen.

6 REFERENSER

- Aktuell Hållbarhet. (2021). *Arbete hemma kan bli norm efter pandemin*. Hämtat från <https://www.aktuellhallbarhet.se/miljo/mobilitet/arbete-hemma-kan-bli-norm-efter-pandemin/>
- Arbetsförmedlingen. (2021). *Långtidsarbetslöshetens utveckling i spåren av pandemin - rekordhög långtidsarbetslöshet riskerar att bita sig fast*.
- Arnfolk, P., & Winslott Hiselius, L. (2021). *Coronapandemins effekter på arbete, kontor och resor*. K2 Working Paper 2021:4.
- Awad-Núñez, S., Julio, R., Gomez, J., Moya-Gómez, B., & Gonzalez, J. (2020). Post-COVID-19 travel behaviour patterns: impact on the willingness to pay of users of public transport and shared mobility services in Spain. *European Transport Research Review*, 13.
- Brandt, P. (den 10 December 2019). *Så ska SL dra in ännu mer pengar på reklam*. Hämtat från Mitti: <https://www.mitti.se/nyheter/sa-ska-sl-dra-in-annu-mer-pengar-pa-reklam/repслиu4kt6PRldJ@knV9b3HzaqQ/>
- Busstmagasinet. (den 21 01 2021). *Svensk Kollektivtrafiks nye vd: Pandemin ger ett hack i kurvan*. Hämtat från <https://www.busstmagasinet.se/2021/01/svensk-kollektivtrafiks-nye-vd-pandemin-ger-ett-hack-i-kurvan/>
- Crowley, F., Daly, H., Doran, J., Ryan, G., & Caulfield, B. (2021). The Impact of Labour Market Disruptions and Transport Choice on the Environment during COVID-19. *Transport Policy*. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.04.008>
- Dagens Industri. (den 28 05 2021). *Så påverkar EU-reglerna de svenska bilköparna – "otroligt styrande"*. Hämtat från <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/sa-paverkar-eu-reglerna-de-svenska-bilkoparna-otroligt-styrande/>
- Den nya svenska modellen. (den 5 Maj 2021). *750 miljoner - pandemiplankningens nota*. Hämtat från mynewsdesk: <https://www.mynewsdesk.com/se/moderaterna-stockholms-lans-landsting/pressreleases/750-miljoner-pandemiplankningens-nota-3096715#:~:text=Kostnaderna%20f%C3%B6r%20fusk%C3%A5kande%20i%20SL,ut%20f%C3%B6r%2049%2C0%20mnkr.>
- Ekonomifakta. (den 02 07 2021). *Coronakrisen*. Hämtat från <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/coronakrisen/>
- Eliasson, J. (2021). Kommer vi resa mindre efter pandemin? i J. Eliasson, & L. Unemo, *I en tid av pandemi - en ESO-antologi med samhällsvetenskapliga reflektioner* (ss. 127-150). Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2021:1.
- Eriksson, T., & Wika Haraldsen, K. (den 14 Juni 2020). *Nöjdare och fler resenärer, minskat skattebidrag med kreativ prissättning*. Hämtat från Busstmagasinet: <https://www.busstmagasinet.se/2020/06/nojdare-och-fler-resenarer-minskat-skattebidrag-med-kreativ-prissattning/>
- Eriksson, T., Betanzo, M., Johansson, M., & Norheim, B. (2017). *Hur får vi mer kollektivtrafik för pengarna - Ekonomisk analys av perioden 2000–2015 av svensk upphandlad kollektivtrafik*. Urbanet Analyse.

- Finbom, M., Wojciech, K., Sgibnev, W., Sträuli, L., Timko, P., Tuvikene, T., & Weicker, T. (2020). *COVID-19 and Public Transport: Insights from Belgium (Brussels), Estonia (Tallinn), Germany (Berlin, Dresden, Munich), and Sweden (Stockholm)*. PUTSPACE.
- Ghersetti, M. (2021). Den största nyheten. *Journalistik i coronans tid*, ss. 23-44.
- Holmberg, B. (2013). *Ökad andel kollektivtrafik, hur?*
- Horn af Rantzien, V., & Rude, A. (2014). Peak-load pricing in public transport: a case study of Stockholm. *Journal of Transport Literature*, 52-94.
- Hultkrantz, L. (2020). Infrastruktur för ett starkare Sverige. i K. Eklund, *Idéer för ett starkare Sverige - Omstartskommissionen* (ss. 195-223). Stockholm: Ekerlids Förlag.
- Hörcher, D., Singh, R., & Graham, D. J. (2021). Social distancing in public transport: mobilising new technologies for demand management under the Covid-19 crisis. *Transportation*. doi:<https://doi.org/10.1007/s11116-021-10192-6>
- Ihlström, J., & Nuruzzaman, R. (2021). *Resande under covid-19 och blickar mot framtiden: En enkät- och intervjustudie*. VTI rapport 1080.
- Konjunkturinstitutet. (2021). *Konjunkturläget Mars 2021*. KI 2021:8.
- Kuipers, R., Palmqvist, C.-W., Olsson, N., & Winslott Hiselius, L. (2021). The passenger's influence on dwell times at station platforms: a literature review. *Transport Reviews*. doi:10.1080/01441647.2021.1887960
- Lidestam, B. (2021). *Trängsel i kollektivtrafiken: Förutsättningar för att kunna minska trängsel och mäta effekterna av riktade insatser*. K2 Working Paper 2021:5.
- Mertens, G., Gerritsen, L., Duijndam, S., Salemink, E., & Engelhard, I. M. (2020). Fear of the coronavirus (COVID19): Predictors in an online study conducted in March 2020. *Journal of Anxiety Disorders*.
- MRF. (2021). *Begagnatmarknaden*. Motorbranschens Riksförbund.
- Nobina. (2019). *Framkomlighetsrapporten 2019: En analys av restiden på 6 564 busslinjer över hela Sverige*. Nobina.
- Prop. 2020/21:151 - Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar. (u.d.).
- Prop. 2020/21:196 - Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022.
- Prop. 2020/21:99 - Vårändringsbudget för 2021.
- Regeringen. (2020). *Regeringsbeslut om stöd till kollektivtrafiken*. Hämtat från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/07/regeringsbeslut-om-stod-till-kollektivtrafiken/>
- Regeringen. (2021). *Skärpta krav när coronastöd till kollektivtrafiken fördelas*. Hämtat från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/03/skarpta-krav-nar-coronastod-till-kollektivtrafiken-fordelas/>
- Region Stockholm. (2021). *Årsredovisning 2020*.
- Riksbanken. (2021). *Ekonomiska kommentarer: Coronakrisen och arbetsmarknaden – effekter på kort och lång sikt*. Nr 1 2021.
- SKL & Trafikverket. (2012). *Kol-TRAST: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*.

- SKR och Svensk Kollektivtrafik. (2021). *Prognos för intäktsbortfall i kollektivtrafiken*. Skånetrafiken. (2021). *15års resandeutveckling förlorad*.
- SL, T. (2020). *Delårsrapport Augusti 2020*.
- SOU (2019:36). Skattelättnad för arbetsresor: En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor . Stockholm: Regeringskansliet.
- SOU (2021:48). *I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040*. Stockholm: Regeringskansliet.
- Svensk kollektivtrafik. (2011). *Kollektivtrafikens samhällsnytta - en vägledning*. Stockholm: Svensk Kollektivtrafik .
- Svensk Kollektivtrafik. (2020). *Kollektivtrafikbarometern 2019*.
- Svensk kollektivtrafik. (2020). *Kollektivtrafikbarometern: Tema 2020 - Coronapandemin*. Svensk kollektivtrafik.
- Svensk Kollektivtrafik. (2021). *Workshop: Kundstrategier - efter pandemin*.
- Svensk Kollektivtrafik; Tåg företagen; Sveriges Bussföretag. (den 10 09 2020). Kollektivtrafik för grön nystart: Överlämnad till Riksdagens trafikutskott 2020-09-10.
- Svensk kollektivtrafik. (u.d.). *Kollektivtrafikbarometern*. Hämtat från <https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>
- Tele2. (2021). *Det hybrida arbetslivet: Coronapandemins effekter på vårt sätt att arbeta - nu och i framtiden*. . Tele2.
- Tirachini, A., & Cats, O. (2020). *COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs*. Journal of Public Transportation.
- Trafikanalys. (2020). *Regional linjetrafik 2019*. Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2020). *Resmönster under corona-pandemins första halvår*.
- Trafikanalys. (2021). *Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden*. PM 2021:7.
- Trafikanalys. (2021). *Korttidsprognoser för vägfordonsflottan 2021-2024*. Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2021). *Regional linjetrafik 2020*. Trafikanalys.
- Trafikanalys. (2021). *Resvanor i Sverige 2020*.
- Trafikanalys. (2021). *Transporter och resande i en postpandemisk värld - trender och mottrender*. PM 2021:4.
- Trafikverket. (2020). *Utvärdering av förändrad trängselskatt 2020: Effekter av att trängselskatten förändrats i Stockholm från och med 1 januari 2020*. Rapport 2020:176.
- Transdev. (2021). *Hur kommer det kollektiva resandet att se ut efter pandemin?* Stockholm: Transdev Sverige AB.
- Transportstyrelsen. (2021). *Covid-19 pandemins påverkan på transportmarknaden*.

- Transportstyrelsen. (den 06 April 2021). *Transportstyrelsen*. Hämtat från Statistik trängselskatt Göteborg 2019:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/trangselskatt11/goteborg/statistik-trangselskatt-goteborg-2019/>
- Transportstyrelsen. (den 06 April 2021). *Transportstyrelsen*. Hämtat från Statistik trängselskatt Stockholm 2019:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/trangselskatt11/stockholm/statistik-2019/>
- Trivector. (2017). *Resehandlingar för trafikstatistik*. PM 2017:67.
- UITP. (2021). *Public transport is safe*. Hämtat från
<https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/>
- Vickerman, R. (2021). Will Covid-19 put the public back in public transport? A UK perspective. *Transport Policy*, 103, 95-102.
- Wretstrand, A. (2021). Prissättning som styrmedel för att undvika trängsel i kollektivtrafiken. i H. Holm, & A. Kollman, *Omstart för kollektivtrafiken: idéer för en hållbar framtid*. Lund: K2.
- WSP. (2017). *Kollektivtrafikens samhällsnytta*. Svensk Kollektivtrafik.
- WSP. (2018). *Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål*.
- WSP. (2018). *Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna*. Svensk Kollektivtrafik.
- WSP. (2019). *Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten*. Svensk Kollektivtrafik.
- WSP. (2020). *Förmånsbeskattnings av förmånsbil och kollektivtrafikkort*. WSP Advisory .
- WSP. (2021). *Så påverkas pendlingsvanor av en pandemi - en mobilitetsstudie under unika förutsättningar*. Stockholm: WSP Sverige AB.
- WSP. (2021). *Ökat distansarbete - så påverkas svenska städer och kommuner*.
- Västtrafik. (2020). *Hållplats 2020: En undersökning om morgondagens hållbara resande*. Västtrafik.
- ÅF. (2016). *Slutrapport - Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016* .

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 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. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com





SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK