

Halverat pris på kollektivtrafiken – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

2030-sekretariatet bifaller förslaget. Sex månaders halverat pris på periodkort är inte den optimala lösningen för att stärka kollektivt, delat resande och för 6.5 miljarder kronor hade betydligt mer effektiva lösningar kunnat uppnås. Men det är trots allt en omfattande satsning på kollektivtrafiken, vilket vi välkomnar. Vi uppmanar regeringen att komplettera med större strukturella förändringar i linje med branschens egna prioriteringar och klimatmålen vi som samhälle har enats om. Efter de sex månaderna uppmanar vi

Sammanfattning av förslaget

Regeringen föreslår för perioden 1 juli–31 december 2026 att priset på kollektivtrafiken halveras, för de som köper månadskort eller motsvarande periodkort.

Sänkningen sker genom ett särskilt sökbart bidrag till regionerna på totalt 6.5 miljarder kronor, som enbart kan användas till att halvera priset, alltså inte till kringkostnader eller andra kollektivtrafiksatsningar. Prissänkningen gäller alla grupper, dvs fullpris, student och pensionärer och eventuella andra kategorier. Medlen är sökbara i efterskott för regioner som halverar priset på månadsbiljetten i kollektivtrafiken.

2030-sekretariatets analys

Efter åtskillig kritik mot att regeringens satsningar ensidigt gynnar bilisterna, ändras detta nu – även om satsningen på kollektivtrafiken är klart mindre än enbart den senaste sänkningen av skatten på fossila drivmedel. I praktiken måste regionerna ansöka om dessa medel, men det är närmast givet att alla kommer att göra det. Alternativet är ju inte att få något man skulle föredra, utan att inte få något alls.

Anslaget har införts snabbt och utan konsultation med kollektivtrafikens aktörer, vilket vi beklagar. Det betyder också att förslaget är en **utmaning för kollektivtrafiken**. ”Det är klart att det finns flexibilitet” svarade statsminister Ulf Kristersson vid lanseringen av åtgärden på frågan hur kollektivtrafiken kan svara upp mot en plötsligt ökad efterfrågan. Men i praktiken finns inte plötsligt nya bussar, fler chaufförer tar tid att anställa och tidtabeller är satta. Inte en krona extra anslås för fler passagerare, ökad bränsleförbrukning, ökat slitage, ökat informationsbehov eller andra effekter av nya och delvis förändrade reseströmmar. Därtill måste kollektivtrafiken och dess huvudmän sannolikt ligga ute med ökade kostnader i väntan på ersättning från staten.

Tidöpartierna presenterar detta som en satsning på de som tar bussen till jobbet – andra former av kollektivt resande ingår men nämns inte – men satsningen gäller alla periodkort motsvarande månadskort. Att studenter och pensionärer också gynnas kan vara välkommet av andra skäl, men gagnar inte arbetsmarknaden, och mer övergripande är stimulanser av typen ”alla får” förstas **inte träffsäkra eller kostnadseffektiva**.

Regeringen är tydligt att detta tänks gynna de som redan åker kollektivt; syftet är inte i första hand att locka nya kundgrupper. Det är ändå troligt – och i grunden huvudsakligen välkommet – att halverat pris på periodkort attraherar resenärer. När brytpunkten kraftigt förskjuts, så att det räcker med ungefär fem tur-retur-resor för att det lönar sig att köpa månadskort istället för enkelbiljetter, kommer fler att skaffa detta och därefter uppleva kostnaden för ytterligare resor som noll. Kollektivtrafiken bedömer att det framför allt gäller ”växlare” som skiftar mellan bussen, cykel, gång och distansarbete. **Fler av de som redan reser hållbart kommer nu att välja kollektivtrafiken**, vilket klimatmässigt inte till någon nytta – klimatnyttan uppstår enbart när bilister byter färd sätt. Eftersom erbjudandet inte är anpassat efter bilistens behov, är det knappast särskilt många bilister som byter, och av de som trots allt byter återgår troligen flertalet till bilen om priset på månadskortet åter fördubblas i januari.

Utifrån denna analys är det uppenbart att ett hastigt infört och lika snabbt avskaffat halverat pris på kollektivtrafikens periodkort **inte är vad branschen efterfrågar**. Möjligheter att erbjuda bättre komfort, tätare turer och andra satsningar som gör resandet mer attraktivt är väl så viktigt. Därtill har branschen efterfrågat strukturella reformer, såsom förändringar av reseavdrag och förmånsbeskattning som troligen blir svårare att få igenom nu, både för att detta kan uppfattas som den satsning kollektivtrafiken ”får” och för att det ekonomiska utrymmet för att ytterligare gynna delat resande kraftigt minskar.

Praktiskt genomförande

I det praktiska genomförandet behöver regeringen snarast säkerställa att

- Fokus blir på sex månaders halverat pris för periodkort, inte att det måste införas 1 juli. Aktörer som antingen inte hinner införa sänkningen till dess, eller ser det som mer ändamålsenligt att införa den i samband med återgång till arbetet och skolan efter sommaren, bör kunna räkna sex månader från det.
- Åtgärden bör kompletteras med en gedigen analys av före-och-efter; det är sällsynt med så ensidiga och kraftfulla förändringar som halverat pris och lärdomarna för kollektivtrafiken och transportsektorns omställning bör systematiseras.
- De som redan skaffat periodkort ska inte missgynnas, inklusive de som har årskort i kollektivtrafiken. Även erbjudanden av typen ”res tre dagar i veckan” bör omfattas, för att svara upp mot ett alltmer flexibelt arbetsliv.
- Delar av satsningen kan gå till direkta merkostnader för ökat resande, såsom ökat slitage, behov av fler vagnar, längre bussar, fler chaufförer etc.
- Utbetalningen till kollektivtrafikens huvudmän kan ske skyndsamt, så att inte regioners redan hårt belastade budgetar får ytterligare en ekonomisk börda.
- Avgränsningen bör vara det delade resande som sker i vardagen, i anslutning till arbete och studier. Där andra aktörer än kollektivtrafikens regionala huvudmän kan visa att de uppfyller detta, bör de också omfattas i de delar som direkt berörs. Det kan t.ex. gälla kommersiella aktörer som drifvar busslinjer mellan städer.

Bättre lösning: Åtgärder med träffsäkerhet

2030-sekretariatet instämmer i branschorganisationen Svensk Kollektivtrafiks önskelista för kollektivtrafiken, och ser en rad åtgärder som särskilt viktiga för att gynna delat resande:

- Gör reseavdraget färdmedelsneutralt – helst i form av det resebidrag som sju av riksdagens åtta partier enats om.
- Avskaffa förmånsskatten på kollektivtrafikbiljetter, så att arbetsgivare kan gynna medarbetares hållbara resande, i linje med det förslag som regeringen redan remitterat
- Inför ett stöd till delad mobilitet, med särskilt fokus på hållbara resekedjor där olika färdslag ingår.
- Stimulera kollektivtrafiken genom att infrastrukturplaner och andra styrdokument gynna framkomligheten för delat resande.
- Villkora allt stöd till delat resande med en minskad och senast 2030 avslutad användning av fossila drivmedel.
- Minska stimulansen till privat bilkörande och fossila drivmedel. De satsningar som nu görs på kollektivtrafiken är långt mindre än subventionerna till fossil bensin och diesel – enbart det senaste förslaget från regeringen omfattar större belopp och väntas genomföras trots mycket bred kritik mot detsamma.

Slutord

Vi tackar för möjlighet att ge synpunkter på regeringens förslag och bifaller motvilligt att det genomförs. Det är positivt att delat resande äntligen stimuleras, men stimulansen borde ha arbetats fram i bred branschsamverkan och hade då fått en annan, kostnadseffektivare och mer ändamålsenlig utformning.

Vi uppmanar regeringen att ta inkomna synpunkter på detta förslag och andra hastigt framlagda ändringsbudgetar på stort allvar; exempelvis bör den [mycket breda kritiken mot förslaget](#) att ytterligare sänka skatten på fossil bensin och diesel leda till att regeringen tänker om.

Slutligen vädjar vi till alla politiska aktörer att framgent motstå frestelsen att förlänga detta stöd, till förmån för klokare åtgärder framtagna i en bättre process.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann