

## Förslag till ändring i förordningen (2020:713) om ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19

### Sammanfattning

- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna gör stora ansträngningar för att förebygga och åtgärda trängsel i kollektivtrafiken. SKR anser att den statliga ersättningen för minskade biljettintäkter bör höjas för att ge stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete i en utmanade situation.
- Att använda upprätthållen trafikvolym som grund för stöd innebär att många av de viktiga insatser och ansträngningar som vidtas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna utelämnas i bedömningen. Det är också otydligt i förslaget i vilken grad ersättningen ska påverkas av förändringar i trafikvolym.
- Brister i den statistik avseende platskilometer som ska ligga till grund för stödet gör att bedömningsgrunden är osäker.
- SKR avstyrker förslaget till ändring i förordningen och anser att den ursprungliga förordningens ersättningsmodell fortsatt bör gälla, med uppdatering av avsedd tidsperiod.

### Kollektivtrafikmyndigheternas stora ansträngningar bör stödjas med högre ersättning för förlorade biljettintäkter

SKR har efterfrågat ytterligare statligt bidrag som ersättning för förlorade biljettintäkter till följd av det minskade resandet under pandemin och de krav som ställs på kollektivtrafiken att köra trafik i den omfattning som krävs för att undvika trängsel. SKR anser därför att det är positivt att ytterligare medel avsätts, men att två miljarder kronor är långt ifrån tillräckligt, med tanke på intäktstappens omfattning och de omfattande ansträngningar som görs.

Förordningen som styr ersättningen föreslås nu ändras i förhållande till vad som gällde vid föregående ansökningsomgång. Ändringen innebär att bidraget ska justeras i förhållande till hur trafikutbudet, mätt i platskilometer (tillgängliga sitt- och ståplatser multiplicerade med färdade kilometer,) har förändrats mellan perioden den 1 januari 2021-30 juni 2021 jämfört med motsvarande period 2019.

SKR uppfattar att syftet med den förändrade ersättningsmodellen och det tillförda kravet på upprätthållen trafikvolym är att säkerställa att tillräckliga ansträngningar görs för att förebygga trängsel i kollektivtrafiken. SKR anser dock att ersättningsmodellen inte blir rättvisande.

### **Ersättningsmodellen fångar inte de insatser som görs**

Måttet platskilometer är ett trubbigt mått som ger en viss indikation, men utelämnar mycket och riskerar därmed att ge en missvisande bild. Måttet utelämnar många av de insatser och ansträngningar som vidtas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att upprätthålla kollektivtrafik utan risk för trängsel.

Platskilometer som mått på trafikvolym fångar t.ex. inte de analyser som löpande görs av resandeflödet över trafikdygnet. Dessa analyser är nödvändiga, då resandet med kollektivtrafiken under pandemin både skiljer sig i förhållande till normalläget och varierar över tid. Måttet fångar inte de anpassningar av trafiken som görs på både kort och lång sikt i form av förstärkningar och omfördelning av trafik till stråk med högre risk för trängsel. Måttet visar inte heller de omfattande informations- och kommunikationsinsatser som görs om t.ex. gällande riktlinjer från Folkhälsomyndigheten och om vilka linjer och vid vilka tidpunkter som risk för trängsel finns, så att resenärerna kan planera nödvändiga resor till avgångar där det är mindre risk för trängsel.

Det är också otydligt i vilken grad ersättningen ska påverkas av justeringen av upprätthållen trafikvolym. SKR tolkar det som att detta ska avgöras av Trafikverket inför ansökningsförfarandet. Det vore olyckligt, då Trafikverket sannolikt saknar kompetens för att kunna göra detta.

### **Bristfällig statistik ger osäker bedömningsgrund**

SKR antar att måttet platskilometer ska baseras på Trafikanalys statistik. SKR vill dock påpeka att definitionen av platskilometer i förslaget inte överensstämmer helt med Trafikanalys definition och antar att ordet *färdade* är en felskrivning.

Statistiken om platskilometer dras med flera brister, vilket Trafikanalys redovisar i sin kvalitetsdeklaration<sup>1</sup>. Där framgår att det saknas uppgifter om platskilometer för tåg i tretton län och om platskilometer för buss i fyra län. I dessa fall har uppgifterna ersatts med antagna värden. I vilken grad dessa antagna värden överensstämmer med verkligheten är svårt att bedöma. Klart är att det finns en osäkerhet i en stor del av uppgifterna, men det går inte att bedöma omfattningen av osäkerhet och inte heller vilka län som detta påverkar. Bristerna i statistiken kan därför ge missvisande och

---

<sup>1</sup> Trafikanalys [kvalitetsdeklaration](#) Regional linjetrafik 2019.

snedvridande effekter när ersättningen ska justeras med grund i dessa uppgifter. Ersättningsmodellen riskerar därmed att inte leva upp till det avsedda syftet.

SKR avstyrker med ovan anförda skäl förslaget till ändring i förordningen (2020:713) om ersättning till regionala kollektivtrafikmyndigheter för minskade biljettintäkter under utbrottet av covid-19. SKR anser att den ursprungliga förordningens ersättningsmodell fortsatt bör gälla, med uppdatering av avsedd tidsperiod.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knappe  
Ordförande