

# PROGRAMFÖRKLARING

4<sup>AV</sup> 10

SÅ NÅR VI KOLLEKTIVTRAFIKENS BRANSCHMÅL



**4 av 10** är ett initiativ från Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen. Tillsammans har vi tagit fram mål, visioner och konkreta förslag om hur kollektivtrafiken i Sverige ska utvecklas.

→ [kollektivtrafiken.se](http://kollektivtrafiken.se)



**Sveriges Bussföretag**  
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**



**Tågföretagen**



**SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK**

# 2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva

Varje person som kliver ur bilen och på bussen eller tåget minskar klimatutsläppen. Inte bara sina egna, utan även hela samhällets.

**Kollektivtrafiken leder** klimatomställningen av transportsektorn. Långt över 90 procent av kollektivtrafiken körs i dag på el eller förnybara drivmedel. Varje ökning av andelen resande med kollektivtrafik minskar därför utsläppen.

Andra färdmedel kommer att komma ikapp. Men kollektivtrafiken kommer fortsätta att minska utsläppen även när vägtrafiken är helt elektrifierad eftersom elförbrukningen och klimatutsläppen från fordonstillverkningen minskar när människor reser tillsammans.

**Med kollektivtrafiksatsningar** går det att skapa hållbar tillväxt i hela Sverige. En utbyggd tåg- och busstrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre och snabbare. Härigenom vidgar kollektivtrafiken människors arbetsmarknader och underlättar för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Det ökar produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten samtidigt som utsläppen av växthusgaser minskar.

Kollektivtrafiken öppnar samhället och skapar jämlika möjligheter att resa till arbete, skola, service, butiker och fritidsaktiviteter. Men kollektivtrafiken skapar inte bara frihet

för människor att resa dit de vill. Den spelar även en viktig roll för att öka jämställdheten, bryta utanförskap och förbättra integrationen. Kollektivtrafiken gör helt enkelt Sverige mer rättvist.

**Kollektivtrafiken minskar** dessutom bilköerna på gator och vägar. En fullsatt 15 meter lång buss tar lika många resenärer som en 300 meter lång kö av bilar och ett fullsatt pendeltåg rymmer lika många resenärer som en bilkö på 7,2 kilometer. En bilkö är lika lång oavsett om bilarna körs på bensin, diesel eller el. När fler reser kollektivt blir våra städer mer attraktiva att leva i och människors livskvalitet ökar. Bullret minskar, luftföroreningarna sjunker, det blir enklare att gå, cykla och röra sig i sin egen stad och gatulivet lever upp.

**Kollektivtrafiken är nödvändig** för att uppnå Sveriges och EU:s klimatmål och samtidigt öka klimaträttvisan och skapa hållbar ekonomisk tillväxt i hela Sverige. Fyra av tio motoriserade resor behöver därför göras med kollektivtrafik år 2030, jämfört med tre av tio i dag.

## VISION

Kollektivtrafiken är en grön, inkluderande grund för hållbara samhällen efter 2030.

## MÅL

2030 ska 4 av 10 motoriserade resor vara kollektiva.





## Låt kollektivtrafiken bygga samhället

Kollektivtrafiken bygger, stärker och utvecklar samhället genom att skapa attraktiva städer, krympa bilköerna, dämpa bullret, minska utsläppen av växthusgaser och öka tillväxten. För att buss- och spårtrafiken ska kunna skapa nytta för resenärerna och samhället behöver kollektivtrafiken ökad kapacitet på spåren, vägarna och gatorna, liksom en underhållen och fungerade infrastruktur som inte skapar förseningar.

### DET HÄR KAN OCH VILL BRANSCHEN GÖRA:

- **Förbättra samverkan** med kommunerna om bebyggelseplanering, stadsutveckling och annan fysisk planering för att främja det kollektiva resandet med kommunala åtgärder.
- **Fördjupa samordningen** med och inom regionerna om de regionala utvecklingsstrategierna och länsplanerna för transportinfrastrukturen.
- **Fördjupa samverkan** med Trafikverket om inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen och den nationella planen för transportinfrastrukturen.

### PÅ DESSA OMRÅDEN BEHÖVS DET POLITISKA REFORMER, VIKTIGAST ÄR ATT:

- **Höja underhållsanslagen.** Stärk det förebyggande underhållet och arbeta av underhållsskulden i syfte att hejda den nedåtgående spiralen av allt sämre standard på infrastrukturen.
- **Använda hela underhållsanslaget** till underhåll. Samtidigt som järnvägarna och

vägarna har mycket stora underhållsbehov använder Trafikverket inte hela underhållsanslaget till underhållsarbeten.

- **Tillsätta en kriskommission för punktligheten på järnvägen.** De senaste åren har punktligheten försämrats till nya rekordlåga nivåer. Bortsett från den snörika vintern 2010 har punktligheten inte varit så dålig på över 20 år.
- **Öka anslagen till länsplanerna** samt utveckla samarbetet med kollektivtrafiken vid framtagandet av länsplanerna för att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur.
- **Använda de mest effektiva** underhållsmetoderna. Med de effektivaste maskinerna går det att göra underhållet 50-100 procent snabbare än i dag.
- **Öka trimningsanslagen** för att snabbt öka kapaciteten på spåren och anlägga attraktiva och bekväma busshållplatser och bytespunkter.

## DESSUTOM:

### Prioritera underhåll av kollektivtrafikens infrastruktur för att öka punktligheten och kapaciteten

- **Samordna planeringen** av underhållsarbeten, både på väg och järnväg. Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, underhållsföretag och trafikföretag måste planera tillsammans.
- **Minska överbokningarna** av tid i spår för underhållsåtgärder. Trafikverkets överbokningar gör att färre tåg kan köras helt i onödan.
- **Bättre koll på anläggningen.** Trafikverket behöver bättre kontroll på järnvägens skick för att förbättra underhållet.
- **Ta fram en långsiktig underhållsplan** för järnvägen i syfte att strukturerat och målinriktat arbeta av underhållsskulden.

### Bygga infrastruktur som ökar kollektivtrafikresandet:

- **Prioritera kollektivtrafikens behov** i den nationella planen för transportinfrastrukturen, länsplaner och kommunala plan-dokument. Planera och utför konsekvent samtliga steg i fyrstegsprincipen.
- **Bygg hela stråk** med syftet att så snabbt som möjligt få nytta av den nya infrastrukturen.
- **Planera och bygg** betydligt snabbare. 20–30 år, som det regelmässigt tar att genomföra större infrastrukturprojekt i dag, är alldeles för lång tid.
- **Om det finanspolitiska ramverket** ändras så ska de tillkommande medlen vikas till investeringar i och underhåll av infrastruktur som är viktig för kollektivtrafiken.

### Fysisk planering för kollektivtrafikens förutsättningar och möjligheter:

- **Anpassa den fysiska planeringen** till kollektivtrafikens förutsättningar och behov av sammanhållen bebyggelse med närhet till arbetsplatser, skolor, butiker och service.

### Formulera en målinriktad trafikpolitik som inkluderar kollektivtrafiken:

- **Ersätt infrastrukturpolitiken** med en målinriktad trafikpolitik som inkluderar kollektivtrafiken. Skatter, avdrag, avgifter, lagar, regler, fysisk planering och skattefinansiering har mycket större påverkan på de klimatpolitiska målen och andra nationella mål än infrastrukturpolitiken.

### Reformera infrastrukturplaneringen:

- **Målstyrning i stället för prognosstyrning.** Dagens prognosstyrda infrastrukturplanering behöver ersättas med en scenariobaserad och målstyrd transportplanering som utgår ifrån beslutade nationella mål, bland annat klimatmålen, istället för nuvarande ordning där basprognosen för trafikens utveckling är styrande.
- **Reformera de samhällsekonomiska kalkylerna** så att de inte hämmar utvecklingen mot ökad kollektivtrafikandel, minskade klimatutsläpp och hållbar tillväxt.
- **Utveckla resandeprognoserna** så att kollektivtrafikens resandeutveckling inte underskattas.



# Gör den kollektiva resan attraktiv

För att öka kollektivtrafikandelen behöver kollektivtrafiken bli mer attraktiv. Restiden behöver minska, punktligheten öka, trängseln reduceras och utbudet växa. Dessutom måste staten sluta subventionera bilpendlare mer än kollektivtrafikresenärer. En attraktiv kollektivtrafik är beroende av en stark och stabil finansiering som ökar såväl resenärsnyttan som samhällsnyttan.



## DET HÄR KAN OCH VILL BRANSCHEN GÖRA:

- **Förbättra trafikplaneringen** för att minska restiden genom genare linjedragning, ökat avstånd mellan hållplatserna, snabbare på- och avstigning och införande av stombusslinjer.
- **Anpassa biljetter** till nya resmönster. Digitaliseringen och pandemin har förändrat våra resmönster och vårt sätt att arbeta. Vi vill utveckla nya tjänster och produkter som bidrar till ett flexibelt och integrerat transportsystem.
- **Attraktivare avtalsprocess.** Utveckla affärsavtalen i den upphandlade persontrafiken så att onödiga intressekonflikter, snedvriden riskfördelning och samarbetshindrande egenskaper undanröjs. Affärsavtal som präglas av partnerskap och ersättningsmodeller som stödjer detta är målet.
- **Samordna** offentlig och kommersiell kollektivtrafik i syfte att öka utbudet av kollektivtrafik.
- **Ge bättre service.** En resa är inte bara transport, utan en helhetsupplevelse från biljettköp till ankomst. Vi utvecklar ständigt servicen och bemötandet i varje del av resan.
- **Stärka tryggheten** och säkerheten. En resa med kollektivtrafiken ska upplevas trygg och säker, liksom vägen till och från bussen och tåget. Fordon, stationer och hållplatser ska vara hela och rena. Ett exempel är utbildningspaketet för säker skolskjuts som branschen tagit fram.

## PÅ DESSA OMRÅDEN BEHÖVS DET POLITISKA REFORMER, VIKTIGAST ÄR ATT:

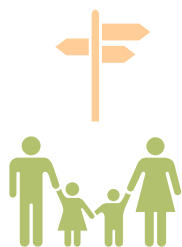
- **Ta bort förmånsskatten** på månads- och årskort i kollektivtrafiken så att arbetsgivare kan uppmuntra till miljövänliga resor med kollektivtrafik.
- **Signalprioritera och anlägg kollektivtrafikkörfält** för att minska restiden och öka punktligheten för bussresenärerna.
- **Klimatanpassa reseavdraget.** Reformera reseavdraget till en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion.
- **Förbättra förutsättningarna** för regional-

och pendeltågstrafik i syfte att stärka jobb och tillväxt och öka kollektivtrafikandelen.

- **Statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder.** Trots att det är mer kostnads- och klimateffektivt med steg 1-åtgärder (som påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt) och steg 2-åtgärder (använda infrastrukturen mer effektivt) går det i stort sett bara att få statlig finansiering för steg 3-åtgärder (bygga om infrastruktur) och steg 4-åtgärder (bygga ny infrastruktur).

## DESSUTOM:

- **Underlätta samordningen** mellan linjelagd kollektivtrafik, skolskjuts, färdtjänst och sjukresor i syfte att skapa fler resealternativ i gles- och landsbygd och minska kostnaderna och för att öka tillgängligheten för personer med funktionsvariationer.
- **Finansiera ERTMS ombordutrustning.** Finansiera alla kostnader för tågens ombordutrustning för det nya signalsystemet ERTMS med statliga medel.
- **Fortsätta skattebefria** förnybara drivmedel. Intensifiera regeringens arbete för att Sverige ska behålla skattenedsättningen på höginblandade biodrivmedel. Ta bort skatten på el som används i bussar genom samma skatteundantag på el som för spårtrafiken.
- **Sprida ut start- och sluttiderna** för skolorna under längre tid på morgonen och eftermiddagen i syfte att jämna ut rusningstrafiken och minska trängseln.
- **Statligt stöd** till lokal och regional kollektivtrafik i bostadsområden som är under uppbyggnad i syfte att etablera hållbara resvanor från början.





## Attrahera fler stolta medarbetare

Kollektivtrafiken har akut brist på personal. Personalbristen leder redan till inställda turer och sämre punktlighet. De närmaste åren behöver över 17 000 buss-, taxi- och lokförare anställas. Men det saknas inte bara förare. Även omkring 2000 bussmekaniker, trafikledare, järnvägsingenjörer, kart- och mättekniker, tågtekniker, bantekniker, spårsvetsare, kontaktlednings-tekniker och signaltekniker måste rekryteras.

Ska fler kunna resa kollektivt för att stärka jobb och tillväxt och samtidigt minska klimatutsläppen behövs det ytterligare förare som kan köra bussarna, taxibilarna, tågen, spårvagnarna och tunnelbanorna, liksom personal som kan reparera fordonen, underhålla infrastrukturen och planera och projektera ny järnväg. Utan lokförare, bussförare och samhällsbyggare stannar Sverige. Bokstavligen.

### DET HÄR KAN OCH VILL BRANSCHEN GÖRA:

- **Kollektivavtal.** Arbeta vidare för att medarbetare i branschen omfattas av gällande kollektivavtal, för en bra arbetsmiljö, goda villkor och sund konkurrens.
- **Samarbeta med Arbetsförmedlingen** i syfte att minimera regionala och lokala arbetskraftsbrister.
- **Attraktiva yrkesutbildningar.** Prioritera samarbetet med nationella, regionala, kommunala och privata utbildningsanordnare med avsikt att utveckla branschens utbildningar.
- **Utveckla prognosverktyg** för kompetensbehoven med målet att tidigt identifiera rekryteringsbehov.
- **Ta ansvar som integrationsmotor.** Vi vill fortsätta att vara en integrationsmotor för våra medarbetare genom bland annat aktivt arbete med språkverktyg och handledning under utbildning och praktik.
- **Fortsätta utveckla** kampanjen [blibussförare.nu](http://blibussforare.nu) så att fler kan få handledning och stöd vid yrkesväxling eller arbetslöshet.
- **Erbjuda fler praktikplatser.**

- **Omställningsstöd** kan vara en möjlighet för karriärväxling till arbete inom kollektivtrafiken.
- **Integrera mer språkutbildning** i svenska i olika arbetsmarknadspolitiska utbildningar till branschens bristyrken för att säkra anställningsbarheten.
- **Inspireras av beställare och operatörer** som tillsammans skapar attraktiva scheman för våra medarbetare.

### PÅ DESSA OMRÅDEN BEHÖVS DET POLITISKA REFORMER, VIKTIGAST ÄR ATT:

- **Öka antalet platser** på kollektivtrafikutbildningarna genom en fortsatt och långsiktig utbyggnad inom universitet, högskola, yrkeshögskola, arbetsmarknadsutbildningar, yrkesvux och Komvux.
- **Sänka bussföraråldern** och slopa 50-kilometersgränsen för unga bussförare.
- **Finansiera Järnvägscollege** genom öronmärka medel i Trafikverkets anslag för järnvägens kompetensförsörjning.

### DESSUTOM:

- **Utöka dagens CSN-stöd** så att det också omfattar D-körkort.
- **Satsa offentliga medel** på långsiktiga kommunikationsåtgärder för att tydligt informera om att yrkesutbildningar är väg till jobb inom kollektivtrafiken.
- **Stärka utbildningskvaliteten** genom att initiera och stärka samverkan mellan utbildningsanordnare och företag i bussbranschen och järnvägsbranschen.





## Goda exempel

**Vår programförklaring** innehåller en lång rad politiska åtgärder inom stat och kommun samt åtgärder som branschen kan och vill genomföra. Samtidigt vet vi att det är i vardagen, i varje resa, som kollektivtrafikens fördelar och utmaningar blir tydliga.

**Även vad våra medlemmar** gör avgör om fler kliver på bussen och tåget. Därför samlar vi goda exempel på vår webbplats

kollektivtrafiken.se. Kika in där, låt dig inspireras och tveka inte att ta kontakt med de ansvariga för de olika initiativen. På så sätt sprids goda exempel och fler kan dra fördel av de tjänster och produkter för kollektivtrafiken som utvecklas här och nu – i samarbete mellan landets regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikföretag.



## Vårt löfte

**För att klara** Sveriges och EU:s klimatmål, skapa hållbar ekonomisk tillväxt i hela Sverige, öka sysselsättningen, bygga attraktiva städer och stärka klimaträttvisan är kollektivtrafiken det verktyg som Sverige behöver.

**Vi lovar att genomföra** en rad åtgärder. Åtgärder på både kort och lång sikt som för-

plikttigar till engagemang hos landets regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikföretag. Men klimatet, tillväxten och rättvisan behöver även beslut i riksdag och regering. Vi vill därför bjuda in Sveriges regering och de politiska partierna till konstruktiva samtal för en framtid byggd på hållbart resande.

Tillsammans når vi ända fram!



Vi ses på [kollektivtrafiken.se](http://kollektivtrafiken.se)!  
Hälsningar från



**Sveriges Bussföretag**  
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**



**Tåg företagen**



**SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK**