



# SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2009-11-02

Ert dnr: N2009/6374/IR  
Vårt dnr: Lu 35/2009  
Handläggare: Christina Bergström

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissyttrande: Nationell plan för transportsystemet 2010-2021

Inledningsvis vill vi framföra att vi ser mycket positivt på att flera trafikverk jobbat tillsammans och gemensamt presenterat en plan. Detta bidrar till att begreppet "hela resan" kan omsättas i praktiken även vad gäller infrastrukturplanering.

När vi tidigare yttrat oss över medelstilledningen för planperioden har vi ställt den i relation till det s.k. fördubblingsmålet. En enad bransch står bakom målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt och fördubbla resandet till år 2020. I fördubblingsprojektet deltar förutom vi själva - Sveriges Kommuner och Landsting, Tågoperatörerna, Taxiförbundet samt Bussbranschens Riksförbund ([www.fördubbling.se](http://www.fördubbling.se)). Vi som bransch har det största ansvaret för att nå målet men staten spelar också en viktig roll. Genom t.ex. satsningar på infrastruktur och skattelagstiftning som gynnar det kollektiva resandet kan staten ta sin del av ansvaret. I gengäld får staten tillbaka sina investeringar i form av minskade utsläpp, färre olyckor, mindre trängsel osv.

I fördubblingsprojektet har vi pekat ut just infrastruktuursatsningar som en nyckelfråga. Mot bakgrund av fördubblingsmålet och de satsningar som måste göras för att nå dit är nivåerna för drift/underhåll för väg respektive järnväg samt investeringsnivån för väg acceptabla. Men nivån för investeringar i spår är alltför låg. För att kunna öka marknadsandelen vill vi t.ex. se kraftigt ökad spårkapacitet i och runt storstadsområden och i pendlingsstråk. Visserligen står det i remissunderlaget att marknadsandelen för kollektivtrafik i relationen spår - bil kommer att öka efter planens genomförande men den ökningen är alltför marginell. Genom utökade satsningar på infrastruktur som i sin tur bidrar till fördubblingsmålet, kommer samhället förutom bättre miljö, färre olyckor osv. få tillbaka ytterligare samhällsnytta i form av högre sysselsättning och därigenom tillväxt.

I remissen tas vikten av mindre investeringsobjekt upp. De preciseras inte i exakta åtgärder i planen utan medel till dessa läggs istället i ett slags potter. Vi

tycker att detta är ett bra sätt att skapa flexibilitet och utrymme för prioriteringsdiskussioner med involverade parter under hela planperioden.

I remissunderlaget listas de kriterier som ska vara avgörande för vilka åtgärder som ska komma med i planen. Det handlar om positiv påverkan på klimat, jobb och företagande, att skapa en sammanhängande helhet samt en samhällsekonomisk bedömning. Vi noterar dock att regeringen går emot detta i sina direktiv till myndigheterna då de säger att minst hälften av obundna medel för investeringar ska användas till väginvesteringar. Som företrädare för integrerad kollektivtrafik noterar vi denna motsägelse i urvalskriterierna.

Avslutningsvis vill vi framföra hur viktigt det är att de planmedel som riksdagen beslutat om totalt sett inte minskar. Det vore mycket olyckligt om medel inte ansås enligt planen under de kommande åren. Vi vill också påpeka att om ytterligare omfattande satsningar ska genomföras, t.ex. höghastighetsbanor, måste ytterligare medel skjutas till. De får inte tas av den befintliga planen.

#### SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Christer G. Wennerholm  
Ordförande



Charlotte Wäreborn Schultz  
VD

*Svensk Kollektivtrafik är läns- och lokaltrafikens branschorganisation. Våra aktiva medlemmar, trafikhuvudmännen, har ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.*