



Politisk omvärldsanalys hösten 2019

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Elektrifieringskommission och nationell strategi för elektrifiering▪ Miljömålsberedningen ska utreda mål för konsumtionsbaserade utsläpp▪ Liten andel nya mobilitetstjänster trots stort intresse▪ Bättre eller sämre med självkörande fordon?▪ Fördelar med att krav på transportplaner vid nybyggnation av bostäder▪ Ökade anslag till klimatklivet i budgetpropositionen▪ Många hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning▪ Riksrevisionen granskar statens planering av höghastighetsjärnväg▪ Granskning av Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av järnvägar▪ Clean Vehicle Directive fastställt▪ Regeringen vill inte förtydliga fyrstegsprincipen	<ul style="list-style-type: none">▪ Färdmedelsneutral skattereduktion ska ersätta reseavdraget▪ Elbusspremien breddas och byter namn till Klimatpremie▪ Förslag om fortsatt skattebefrielsen på rena och höginblandade drivmedel▪ Höjda drivmedelskostnader för kollektivtrafiken▪ Kraftfulla åtgärder krävs nu för att trafikens klimatmål ska uppnås▪ Regeringen ska presentera klimatpolitisk handlingsplan i oktober▪ Ökade anslag till underhåll av järnvägar och vägar i landsbygd▪ Satsning på kompetensförsörjning i budgetpropositionen▪ Promemoria om fjärde järnvägspaketet
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Satsning på hållbart regionalt tillväxtarbete▪ Utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg▪ Krav på klimatdeklaration på långväga tåg- och bussresor▪ Utredningen om basunderhåll järnväg utvidgas och förlängs	<ul style="list-style-type: none">▪ Förslag om kommunala mål för andelen kollektivtrafik, gång och cykel▪ Kritik mot Konsumentverkets förslag om information till kollektivtrafikresenärer▪ Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige▪ Transportstyrelsen utreder höjd säkerhet för gasbussar▪ Nytt förslag öppnar för ökad kamerabevakning i kollektivtrafiken

Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för hösten 2019. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik.

Stockholm den 3 oktober 2019

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	6
Färdmedelsneutral skattereduktion ska ersätta reseavdraget	6
Elbusspremien breddas och byter namn till Klimatpremie	7
Energimyndigheten föreslår fortsatt skattebefrielsen på rena och höginblandade drivmedel	8
Höjda drivmedelskostnader för kollektivtrafiken	9
Kraftfulla åtgärder krävs nu för att trafikens klimatmål ska uppnås.....	10
Klimatpolitiska rådet: Kraftfulla åtgärder krävs under mandatperioden.....	10
ESO-rapport: Dagens styrmedel når inte ens hälften av vägen mot klimatmålet	10
Regeringen ska presentera klimatpolitisk handlingsplan i oktober	11
Trafikverket ska anordna årlig resultatkonferens om klimatmålet för transporter.....	12
Ökade anslag till underhåll av järnvägar och vägar i landsbygd	13
Satsning på kompetensförsörjning i budgetpropositionen.....	13
Promemoria om fjärde järnvägspaketet	13
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	15
Elektrifieringskommission och nationell strategi för elektrifiering.....	15
Miljömålsberedningen ska utreda mål för konsumtionsbaserade utsläpp	15
Liten andel nya mobilitetstjänster trots stort intresse.....	15
Bättre eller sämre med självkörande fordon?	17
Fördelar med att krav på transportplaner vid nybyggnation av bostäder	18
Ökade anslag till klimatklivet i budgetpropositionen.....	18
Många hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.....	19
Riksrevisionen granskar statens planering av höghastighetsjärnväg.....	19
Riksrevisionen granskar Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av järnvägar	20
Clean Vehicle Directive fastställt.....	20
Regeringen vill inte förtydliga fyrstegsprincipen.....	21
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	22
Förslag om kommunala mål för andelen kollektivtrafik, gång och cykel	22
Kritik mot Konsumentverkets förslag om information till kollektivtrafikresenärer.....	23
Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige	24
Transportstyrelsen utreder höjd säkerhet för gasbussar.....	24
Nytt förslag öppnar för ökad kamerabevakning i kollektivtrafiken	25
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	26
Satsning på hållbart regionalt tillväxtarbete	26

Utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg.....	26
Krav på klimatdeklaration på långväga tåg- och bussresor.....	26
Utredningen om basunderhåll järnväg utvidgas och förlängs	27

■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

Färdmedelsneutral skattereduktion ska ersätta reseavdraget

Under sommaren lade Reseavdragskommitténs sitt slutbetänkande [Skattelättnader för arbetsresor – En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor](#) (SOU 2019:36).

Utredningen föreslår bl.a. att

- Reseavdraget i sin nuvarande kostnadsbaserade form avskaffas och ersätts med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Formen skattereduktion innebär att skattelättnaden blir oberoende av den skattskyldiges inkomst.
- Den undre avståndsgränsen höjs till 30 kilometer enkel väg. I dag måste avståndet vara lägst 5 km för att få göra avdrag för bil, men i praktiken kan bara resor över 14 - 15 kilometer dras av eftersom bara kostnader över 11 000 kr/år får dras av. Dessutom införs det en övre gräns på 80 km.
- Skattereduktionen ska vara 60 öre per kilometer oavsett vilket färdmedel som faktiskt används för arbetsresan. För personer som tjänar upp till ca 42 000 kr/månad motsvarar en skattereduktion på 60 öre/km dagens nivå på reseavdraget på 18,50 kr/mil
- Vid bristfällig kollektivtrafik medges ytterligare skattereduktion med ett fast belopp om 20 kronor per resdag vid avstånd från 30 kilometer och uppåt och ett rörligt belopp på 60 öre per kilometer för avstånd mellan 80 och 150 kilometer.
- Kollektivtrafik anses bristfällig om tidsvinsten uppgår till mer än två timmar och 30 minuter för tur- och returrejan för resa med bil i förhållande till resa med kollektivtrafik eller kombinerad resa med bil och kollektivtrafik.
- Subventionen av förmånsbil ska öka. Enligt dagens regler ges reseavdrag för resor med förmånsbil med ett schablonbelopp om 6,50 kr/mil för dieseldrivna bilar och 9,50 kr/mil för bensindrivna bilar. Avdraget vid resor med förmånsbil beräknas alltså med ett lägre schablonbelopp än det som används för resor med egen bil (18,50 kr/mil) för dem som arbetspendlar i egen bil. Utredningen föreslår att resor med förmånsbil i stället ska omfattas av skattereduktionen för arbetsresor (60 öre/km).
- Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Svensk Kollektivtrafik välkomnar reseavdragskommitténs förslag om att göra ersätta reseavdraget med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion. Det kommer att minska klimatutsläppen, öka kollektivtrafikresandet och göra systemet mer rättvist och jämställt. Vi är däremot kritiska till förslaget om att behålla tidsvinstregeln. Fusket kommer fortsätta och många landsbygdsbor med bristande kollektivtrafik kommer inte att kompenseras för att de inte kan använda bussen eller tåget när de arbetspendlar.

Dagens reseavdrag favoriserar arbetspendling med bil framför kollektivtrafik. Effekten har blivit att nio av tio som gör avdraget reser till arbetet med bil. Det är positivt att kommittén föreslår att en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion. Om förslaget blir verklighet kommer resenärer som arbetspendlar med buss, tåg och bil att behandlas lika och utsläppen av växthusgaser

kommer att minska. Även förslaget om att höja den nedre avståndsgränsen till 30 km och införa en övre gräns för skattereduktionerna på 80 km kommer att minska utsläppen.

I dag är reseavdraget mer värt för höginkomsttagare. Tjänar man under 42 000 kronor i månaden minskas skatten med 30 procent av det avdragna beloppet, medan skatten sänks med 55 procent för en höginkomsttagare. Vi välkomnar förslaget om att ersätta reseavdraget med skattereduktion på sex kronor per mil. En skattereduktion ger, till skillnad från ett avdrag, samma skattelättnad oberoende av inkomst. Det kommer att öka jämställdheten och minska de regionala skillnaderna, liksom skillnaderna mellan låg- och höginkomsttagare. För dem som tjänar upp till 42 000 kronor per månad blir reduktionen lika mycket värd som i dag, 18,50 kronor per mil.

Fusket med reseavdraget kostar 1,75 miljarder kronor varje år i uteblivna skatteintäkter, visar Skatteverkets senaste granskning. Fusket beror i första hand på att tidsvinstregeln, att man ska spara minst två timmar på att arbetspendla med bil i stället för kollektivtrafik, är svår att kontrollera. Om tidsvinstregeln behålls kommer fusket fortsätta. För att göra det enkelt för Skatteverket att kontrollera avdraget måste tidsvinstregeln tas bort. Fusket kommer inte minska genom förslaget om att höja tidsvinstregeln eftersom det inte förenklar Skatteverkets kontroller.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att kompensera personer som bor och/eller arbetar i områden med bristfällig kollektivtrafik genom generösare regler, men vi är negativa till förslaget om att definiera bristfällig kollektivtrafik utifrån tidsvinstregel. Swecos analyser av lokaliseringseffekterna visar att utredningens förslag kommer att leda till regionminskning och minskad rörlighet i bl.a. landsbygdskommuner och mindre städer och tätorter. Effekterna är relativt små, men det är ändå negativa.

Kompensationen bör istället utgå från hur resmönstren ser ut i landsbygden. Avstånden är ofta längre i glesbygden men, arbetsresorna är i många fall kortare i landsbygden än i övriga landet, samtidigt som det finns personer som arbetspendlar långt.

Svensk Kollektivtrafik anser att personer med bristande kollektivtrafik bör få en högre skattereduktion, 7 kr/mil. Det motsvarar 21,50 kr/mil med dagens reseavdrag. Dessutom bör den nedre avståndsgränsen vara lägre eftersom arbetsresorna i många fall kortare i landsbygden än i övriga landet. Den nedre avståndsgränsen bör vara 20 km för personer med bristande kollektivtrafik. Eftersom det i landsbygden även finns personer som arbetspendlar mycket långt bör den övre avståndsgränsen inte gälla för personer med bristande kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik har drivit frågan om ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag länge. Vi har skrivit ett [remissvar angående utredningens förslag](#). I våras skrev vi bl.a. dels en [debattartikel som publicerades på DN-debatt](#) och dels ett [PM med förslag till reformerat reseavdrag](#).

Elbusspremien breddas och byter namn till Klimatpremie

En premie vid inköpstillfället är ett effektivt sätt att främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser. Regeringen föreslår därför i [budgetpropositionen](#) som presenterades i september att elbusspremien ska byta namn till klimatpremie och breddas på flera sätt. För det första till att även omfatta el-lastbilar och andra miljölastbilar samt eldrivna arbetsmaskiner. Anslaget föreslås därför öka med 20 miljoner kronor 2020. För det andra breddas premien till att även omfatta

s.k. ekobonus, d.v.s. stöd för att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Regeringen föreslår därför att anslaget bör ökas med ytterligare 50 miljoner kronor för 2020.

För att det ska vara möjligt att besluta om klimatpremier redan innan fordonet levererats behöver ett bemyndigande knytas till anslaget. Regeringen bör därför enligt förslaget bemyndigas att under 2020 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 miljoner kr 2021–2023.

*Den nuvarande ansökningsprocessen för elbusspremien har bl.a. lett till att alla bussföretag som deltagit i respektive upphandling av trafik med elbussar, liksom den regionala kollektivtrafikmyndigheten, har skickat in ansökningar. Det finns därför ett stort mörkertal om det faktiska antalet fordon som kommer att få del av premien och hur länge anslaget kommer att räcka. **Svensk Kollektivtrafik** ställer sig därför positivt till det knyts ett bemyndigande till anslaget.*

För att minska utsläppen av växthusgaser är det mycket viktigt att även lastbilstrafiken och arbetsmaskiner går över till eldrift. Men samtidigt är det nödvändigt att breddningen och namnbytet inte innebär att anslagen till investeringar i eldrivna bussar minskar. Som regeringen framhåller i budgetpropositionen så har Energimyndigheten sedan införandet av premien i juli 2016 beviljat premier till sammanlagt 136 bussar, till en summa av 118 miljoner kronor. Bussarna bedöms över sin livstid minska utsläppen med mellan 80 000 och 400 000 ton koldioxid.

Energimyndigheten föreslår fortsatt skattebefrielsen på rena och höginblandade drivmedel

Energimyndigheten har under sommaren redovisat regeringsuppdraget om [utveckling av reduktionsplikten fram till år 2030](#). I uppdraget ingick även att utreda och lämna förslag om rena och höginblandade biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten eller om den även i framtiden ska främjas genom skattebefrielse.

För att inte reduktionsplikten ska bli en begränsning i hur mycket biodrivmedel som kan användas föreslår också myndigheten att bibehålla skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel.

I regleringsbrevet för år 2019 fick Energimyndigheten i uppdrag av regeringen att särskilt [utvärdera de direkta och indirekta effekterna av skattelättnader för rena och höginblandade biodrivmedel](#).

Energimyndighetens bedömning i rapporten är att skattenedsättningen har förbättrat marknadssituationen för rena och höginblandade biodrivmedel. Den har också inneburit incitament för konsumenter att ersätta fossila drivmedel och därmed att volymerna av rena och höginblandade biodrivmedel har kunnat öka. Tillsammans med andra styrmedel har skattenedsättningen varit positiv för uppfyllandet av Sveriges långsiktiga mål om en fossilfri transporter.

Regeringen har dessutom beslutat att förlänga Biogasmarknadsutredningen till den 31 december i år. Utredaren ska enligt [direktiven](#) bland annat analysera biogasens konkurrensvillkor utifrån utvecklingen i transportsektorn, med ökad användning av HVO och en stark global trend mot ökad elektrifiering, samt hur biogas kan användas för att kostnadseffektivt nå de energi- och klimatpolitiska målen. Utredaren ska vid behov lämna förslag på hur befintliga styrmedel och åtgärder kan ändras, kompletteras eller ersättas med nya styrmedel eller andra åtgärder för att biogas ska bidra till att klimat- och energimål nås på ett kostnadseffektivt sätt, eventuella förslag på skatteområdet ska endast omfatta bränslebeskattningen.

*Om skattebefrielsen av de rena biodrivmedel som används i kollektivtrafiken med buss tas bort kommer kostnaden för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att stiga med ca 1 miljard kr per år, visar **Svensk Kollektivtrafiks** beräkningar. Detta framfördes när vi uppvaktade Energimyndigheten om reduktionsplikten, skattebefrielsen på rena biodrivmedel och behovet av att öka produktionen av HVO i Sverige.*

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan finansiera kostnadsökningen på tre olika sätt: Försöka öka tillskottet från kommunerna och landstingen, vilket kommer att vägas mot de ökande behoven i sjukvården, äldreomsorgen och skolan; Höjda biljettpriser, men det riskerar att minska kollektivtrafikresandet och öka klimatutsläppen; Att skjuta på klimatinvesteringar i elbussar, laddare och bussar som drivs med biodrivmedel. Även detta ökar klimatutsläppen.

Om EU drar tillbaka möjligheten för skattebefrielse för rena biodrivmedel hotas de svenska satsningarna. För att göra sig hörd i EU måste den svenska regeringen höja rösten betydligt mot tidigare, och genom en kraftsamling på plats i Bryssel förankra den svenska positionen. Det skriver Svensk Kollektivtrafik tillsammans med ett antal aktörer från bland annat kollektivtrafikbranschen i en [debattartikel i Svenska Dagbladet](#) den 27 september. Även Dagens Samhälle (nr 34/2019) har tagit upp Svensk Kollektivtrafik kräver att regeringen agerar för billigt biobränsle.

Vi har även efterlyst långsiktig beskattning av biogas och andra icke-fossila drivmedel i en debattartikel som vi skrev tillsammans med Sveriges Bussföretag ([Omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler](#)) och i flera remissyttranden, bl.a. i [Svensk Kollektivtrafiks bidrag till strategi för fossilfri transportsektor](#).

Höjda drivmedelskostnader för kollektivtrafiken

Det har lagts flera förslag som kommer att påverka kollektivtrafikens bränslekostnader. I [budgetpropositionen](#) och [promemorian Sänkt skatt på drivmedel](#) föreslår regeringen att koldioxid- och energiskatterna på diesel och bensin ska sänkas från och med årsskiftet för att motverka ökade priser vid pumpen till följd av reduktionsplikten och indexeringen av drivmedelsskatterna år 2020. Samtidigt innebär tidigare Riksdagsbeslut om att indexera bränsleskatterna till att skatterna totalt sett höjs. Skatterna på diesel sänks enligt förslaget med totalt 9,3 öre/liter och höjs med 17,5 öre/liter. Nettoeffekten blir alltså en höjning av skatten på diesel med 8,2 öre/liter. Detta innebär att bränslekostnaden för en dieseldriven stadsbuss kommer att öka med ca 1800 kr/år.

[Omklassningen av PFAD](#) från restprodukt till samprodukt som trädde i kraft vid halvårsskiftet innebär minskad tillgång på HVO i Sverige, samtidigt som införandet av reduktionsplikten har ökat efterfrågan på HVO. Detta pressar upp priserna. På längre sikt kommer efterfrågan på biodrivmedel att öka ytterligare genom förslaget i utredningen [Biojet för flyget](#) (SOU 2019:11) om att införa reduktionsplikt för flygfotogen.

Förslaget om reduktionsplikt för flygfotogen innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från flygfotogen genom att blanda in biodrivmedel. Enligt utredningen bör reduktionsnivån öka från att motsvara ungefär 1 volymprocent 2021 till att motsvara ungefär 30 volymprocent 2030.

Kollektivtrafiken på väg står inför en kraftig elektrifiering. Men i dag kan en stor del trafiken, främst regionbussar, inte kan drivas på el. Tills det finns tekniska möjligheter att köra regionbussar på el är

det helt avgörande att det finns tillräckligt med biodrivmedel till rimligt pris. Enligt [budgetpropositionen](#) utfördes 93 procent av kollektivtrafikens trafikarbete 2018 med förnybara drivmedel, en ökning med 8 procentenheter jämfört med 2017. Om det inte produceras tillräckligt med biodrivmedel till rimliga priser finns det en överhängande risk att kollektivtrafiken blir tvungen att återgå till att köra bussar på diesel, med ökade utsläpp av växthusgaser som följd. Utredningen pekar på att sannolikt är produktionskapaciteten, och inte brist på råvara, som begränsar den svenska produktionen av biodrivmedel till både vägsektorn och flyget. **Svensk Kollektivtrafik** anser därför att det är mycket viktigt att öka produktionskapaciteten av HVO. Vi har skickat in ett [remissvar](#) angående utredningens förslag.

Kraftfulla åtgärder krävs nu för att trafikens klimatmål ska uppnås

Klimatpolitiska rådet: Kraftfulla åtgärder krävs under mandatperioden

Kraftfulla åtgärder krävs under denna mandatperiod för att klimatmålen på transportområdet ska nås. Det konstaterar [Klimatpolitiska rådet i sin första årsbok](#). Med nuvarande förutsättningar och beslut kommer Sverige bara att nå halvvägs till etappmålet om att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Enligt rådet finns det teknisk och ekonomisk potential att uppnå målet. För att uppnå målet behövs betydande åtgärder på tre områden, framförallt att förstärka politiken för att ett mer transporteffektivt samhälle och snabbare elektrifiering, men även ökad andel biodrivmedel är viktigt.

Rådet, som har till uppgift att utvärdera hur regeringens samlade politik är förenlig med de klimatmål som regeringen och riksdagen har beslutat, rekommenderar en lång rad åtgärder. Privat bilägande och privat bilkörning är i dag i flera fall subventionerat på ett sätt som motverkar klimatmålen. Reseavdraget bör därför göras avståndsberoende och färdmedelsneutralt, efterlevnaden av förmånsbeskattningen av parkering vid arbetsplatser bör skärpas och beskattningen av förmånsbil bör ändras så att det i stället för att subventionera privat bilägande och bilkörande främjar mer energieffektiva färdmedel än bil.

ESO-rapport: Dagens styrmedel når inte ens hälften av vägen mot klimatmålet

Per Kågeassons drar i rapporten [Klimatmål på villovägar?](#) (Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2019:5) samma slutsats som Klimatpolitiska rådet. Dagens styrmedel är långt ifrån tillräckliga för att uppnå etappmålet om att minska utsläpp av växthusgaser till 2030. Med dagens styrmedel går det att minska utsläppen med ca 30 procent. Genom en kombination av flera styrmedel och åtgärder är det enligt Kågeson möjligt att reducera utsläppen med ytterligare ca 15 procent. Detta förutsätter bl.a. en real höjning av drivmedelsskatterna med 2 procent per år och att elektrifieringen av alla typer av vägfordon snabbt tar fart. På skatteområdet måste reseavdraget reformeras grundligt eller avskaffas och beskattningen av förmånsbil och förmånsparkering skärpas. Dessutom måste man fortsätta att stärka kollektivtrafiken i storstadsområdena.

I den [förra omvärldsanalysrapporten](#) pekade jag på att även Naturvårdsverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen i ett antal färskare rapporter drar har dragit slutsatsen att transportsektorns klimatmål inte kommer att uppnås utan kraftfulla åtgärder. I rapporterna återkommer förslag om att på olika sätt öka kollektivtrafikandelen.

Regeringen ska presentera klimatpolitisk handlingsplan i oktober

Regeringen ska, enligt det klimatpolitiska ramverket, vart fjärde år lämna en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen som visar hur regeringens politik sammantaget bidrar till att nå ramverkets mål. Om regeringen bedömer att målen inte kan nås med nuvarande styrmedel, ska handlingsplanen redogöra för vilka ytterligare åtgärder som regeringen avser att vidta.

Regeringen kommer enligt [propositionsplaneringen](#) att lägga en klimatpolitisk handlingsplan i oktober i år där [inriktningen för arbetet](#) med att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045 kommer att utvecklas.

Växthusgasutsläppen från Sveriges inrikes transporter ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030, enligt etappmålet för Sveriges inrikes transporter. Samtidigt pekar prognoserna på fortsatt stora öknings av gods- och persontransporter. Naturvårdsverket konstaterar i [Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan](#), som presenterades under våren, att målet inte kommer att nås utan ytterligare styrmedel och åtgärder. För att realisera potentialerna för utsläppsminskning i linje med målet, krävs åtgärder inom tre områden: Energieffektiva och fossilfria fordon, förnybara drivmedel och transporteffektivt samhälle.

När det gäller transporteffektivt samhälle framhåller Naturvårdsverket att

- Förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt behöver förbättras
- Energi- och utrymmeseffektiva transportsätt behöver ges prioritet i befintligt transportsystem och samhällsplaneringen bli mer transporteffektivt genom täthet och närhet
- Infrastrukturplaneringen behöver förändras mot målstyrning där tillgängligheten utvecklas inom ramen för klimatmålet och i linje med andra transportpolitiska hänsynsmål i stället för styrt utifrån prognoser om fortsatt vägtrafik tillväxt.

Naturvårdsverket pekar även på strategiskt viktiga områden där styrningen kan behöva justeras. När det gäller inrikes transporter (utom inrikes flyg) framhåller verket flera strategiskt viktiga områden:

- *Totalkostnaden för bilresor jämfört alternativen.* För att en större andel av persontransporterna ska ske med effektivare transportslag behöver den totala kostnaden för bilresor jämfört med resor med andra färdssätt beaktas och justeras för att öka incitamentet att byta färdssätt, bl.a. genom att minska subventioneringen av bilresor. Förmånsvärdet för bil motsvarar inte den verkliga kostnaden och stimulerar ökat bilinnehav. Reseavdraget och bristande tillämpning av förmånsbeskattning av subventionerad arbetsplatsparkering i städer gynnar arbetspendlande med bil jämfört andra färdssätt.
- *Transportinfrastruktur som gynnar energieffektivare alternativ till bil, lastbil och flyg.* Det krävs en förändrad inriktning av samhälle och transportsystem genom en fysisk planering och transportplanering som minskar trafikarbetet med personbil, lastbil och flyg och där resorna i högre grad sker med mer energieffektiva alternativ till personbil och flyg som t. ex. gång, cykel, kollektivtrafik.
- *Bebyggelseplanering som gynnar hållbara transporter.* Funktionsblandning, täthet och närhet är viktiga komponenter i en hållbar och transportsnål samhällsplanering, integrerat med en trafikplanering som prioriterar kollektivtrafikens, cykeltrafikens och gångtrafikens behov framför bilens.

- *Villkor för statlig medfinansiering behöver förändras.* För att få större genomslag för fyrstegsprincipen finns ett behov att förtydliga Trafikverkets mandat att med statliga medel medfinansiera styrmedel och åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 – det vill säga som påverkar efterfrågan på resor och transporter respektive leder till effektivare utnyttjande av befintlig transportinfrastruktur.

I underlaget pekar Naturvårdsverket även på att såväl i den nationella planen som i de regionala transportinfrastrukturplanerna behöver satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång prioriteras högre.

Trafikverket ska anordna årlig resultatkonferens om klimatmålet för transporter

Under våren har Trafikverket fått ett [regeringsuppdrag om att genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området omställning av transportsystemet till fossilfrihet](#).

Trafikverket ska inom ramen för uppdraget genomföra

- Årligen anordna en resultatkonferens om utvecklingen mot måluppfyllelse för det av riksdagen beslutade klimatmålet för transporter.
- Inför resultatkonferensen årligen ta fram en översiktlig beskrivning av pågående arbete med fokus på åtgärder som kan ge stor klimatnytta som är till användning för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till klimatmålet för transporter.
- Skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer. Syftet är att genom erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning mellan relevanta aktörer skapa förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka genomförandetakten i arbetet med att nå transportsektorns klimatmål och skapa förutsättningar för att Sverige har nettonollutsläpp senast år 2045.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december år 2022.

*Transportsektorns klimatmål kommer inte att uppnås. Inte på långa vägar. Den slutsatsen drar inte bara Klimatpolitiska rådet och Per Kågeson, utan även Naturvårdsverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen i en rad rapporter från olika regeringsuppdrag.¹ För att nå målet krävs effektiva styrmedel och åtgärder som styr rätt. Förslag som återkommer i rapporterna är åtgärder för att stärka kollektivtrafiken och styrmedelsförändringar som syftar till att öka kollektivtrafikandelen och minska subventioneringen av bilresandet. **Svensk Kollektivtrafik** ställer sig bakom dessa förslag, men som Klimatpolitiska rådet skriver måste åtgärderna sättas in nu, under den här mandatperioden, för att målen ska kunna nås.*

Detta behöver gå hand i hand med en ökad statlig medfinansiering av drift och trafikering av kollektivtrafik. Vi delar Energimyndighetens, Trafikverkets och Trafikanalys m.fl. myndigheters bedömning att i regeringsuppdraget [Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet](#) att för att åstadkomma en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik kommer det inte att räcka med de statliga medfinansieringsåtgärder som finns i dag till kollektivtrafik. Det kommer

¹ Se [Svensk Kollektivtrafiks politiska omvärldsanalys vintern 2018/19](#)

sannolikt också att behövas nya organisatoriska och finansiella angreppssätt som kan stärka och säkerställa kollektivtrafikens utbyggnad och utbud.²

Ökade anslag till underhåll av järnvägar och vägar i landsbygd

En väl fungerande järnvägsinfrastruktur är viktig för landsbygdens konkurrenskraft. Därför föreslår regeringen i [budgetpropositionen](#) satsningen på järnvägsunderhåll i landsbygd ska förlängas och utökas till 100 miljoner kr per år under perioden 2020–2022.

*Det finns stora behov av att stärka och utveckla underhållet av järnväg, inte minst i landsbygd därför ställer sig **Svensk Kollektivtrafik** positiv till förslaget, vi förordar dock att anslaget till underhåll av järnväg höjs generellt. De höjda anslagen borde i så fall riktas till främst banor inom bantyp 4 och 5.*

Satsning på kompetensförsörjning i budgetpropositionen

De stora resurstillskotten i den nationella planen tillsammans med stora pensionsavgångar de närmaste åren kommer enligt regeringen att kräva effektiva insatser och riktade åtgärder för att avhjälpa brister i kompetensförsörjningen inom framför allt järnvägssektorn.

I syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn föreslår regeringen därför i [budgetpropositionen](#) dels att anslaget Utveckling av statens transportinfrastruktur ska få användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning och dels att Trafikverkets anslag ska få användas till utgifter för att samordna med branschaktörer och utbildningsanordnare.

*Det finns stora rekryteringsbehov inom såväl busstrafiken som tågtrafiken under de närmaste åren. **Svensk Kollektivtrafik** ställer sig därför positiv till att anslagen även får användas för att stärka kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken.*

Promemoria om fjärde järnvägspaketet

Svensk Kollektivtrafik har fått [Promemoria Fjärde järnvägspaketet](#) på remiss. Fjärde järnvägspaketet består av sex rättsakter som kan delas upp i två block, den tekniska pelaren och den politiska pelaren. Den tekniska pelaren utgörs av förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå samt direktiven om driftskompatibilitet och om järnvägssäkerhet. Den politiska pelaren består av förordningarna om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning och om öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg samt direktiv om öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

Genom fjärde järnvägspaketet ändras dessutom EU:s kollektivtrafikförordning. Nuvarande möjligheter att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg upphör den 25 december 2023 och andra, mer begränsade möjligheter att direkttilldela sådana avtal införs. Medlemsstaterna har dock rätt att bestämma om och i vilken utsträckning direkttilldelning ska tillåtas. Genom föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen ges de regionala kollektivtrafikmyndigheterna rätt att direkttilldela när det är motiverad av exceptionella

² Även Trafikanalys tar upp behovet av ökad statlig medfinansiering av kollektivtrafik i [Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet – slutredovisning Rapport 2018:15](#) och Dickinson i [Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle, PM Naturvårdsverket 2018-01-31](#)

omständigheter. Detta innebär att möjligheten att direkttilldela avtal ökar något jämfört med i dag vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t.ex. gäller att avhjälpa brister i trafiken.

Svensk Kollektivtrafik kommer att lämna ett remissvar angående promemorian om Fjärde järnvägspaketet. Vid implementeringen av fjärde järnvägspaketet är det bland annat mycket viktigt att ändra modellen för tilldelning av tåglägen i Sverige. Dagens modell för fördelning av kapacitet på spåren utifrån samhällsekonomisk effektivitet har stora brister och måste utvecklas.

Ett stort antal studier har t.ex. visat att ökad tillgänglighet ökar produktiviteten, löner och sysselsättning. Jonas Eliasson understryker i [Förbättrade metoder för samhällsekonomisk analys av kollektivtrafikinvesteringar](#) att ökningen av produktiviteten, lönerna och sysselsättningen enbart är kopplad till ökad tillgänglighet för arbetspendling. Motsvarande effekt uppkommer inte genom åtgärder som förbättrar för långväga resor, varken vid privata resor eller tjänsteresor. Men i dag räknas arbetspendlingens effekter på produktiviteten, lönerna och sysselsättningen inte in i de samhällsekonomiska kalkylerna fullt ut. Eliasson anser därför att dessa effekter bör tas med i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Trafikanalys skriver i promemorian [Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning](#)³ att ny forskning har beräknat och rekommenderar, som en tumregel, att ytterligare 40 procent av restidsnyttan för arbetspendlare ska läggas till nyttosidan i den samhällsekonomiska kalkylen för att kompensera för att effekterna på produktiviteten är underskattade i dag. I vilken mån effekterna på sysselsättning underskattas är ännu oklart.⁴

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att fullt ut räkna in arbetspendlingens effekter på produktiviteten, lönerna och sysselsättningen i de samhällsekonomiska kalkylerna eftersom det kan påverka rangordningen mellan olika projekt vid infrastrukturplaneringen, liksom tilldelningen av tåglägen.

³ S.24 [Trafikanalys \(2017\) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning PM 2017:10](#)

⁴ Även Eliasson rekommenderar denna tumregel i [Förbättrade metoder för samhällsekonomisk analys av kollektivtrafikinvesteringar, CTS Working Paper 2016:6, \(S.14-20\)](#)

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Elektrifieringskommission och nationell strategi för elektrifiering

En nationell strategi för elektrifiering ska tas fram och en Elektrifieringskommission ska tillsättas. Det skriver regeringen i [budgetpropositionen](#) som lades i september. I den nationella strategin kommer elektrifieringen av transportsektorn att vara en viktig del.

Elektrifieringskommission ska påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Kommissionen ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlys andra möjligheter till elektrifiering.

Utifrån skrivningarna i budgetpropositionen kan man dra slutsatsen att tyngdpunkten i Elektrifieringskommissionen sannolikt kommer att ligga på elektrifiering av den tunga godstrafiken. Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att fokus i den nationella strategin och i Elektrifieringskommissionen även ligger på teknisk utveckling och politiska åtgärder för att stimulera en fortsatta elektrifieringen av busstrafiken. Detta är inte minst viktigt för att på sikt även kunna elektrifiera regionbusstrafiken.

Miljömålsberedningen ska utreda mål för konsumtionsbaserade utsläpp

Medan utsläppen av växthusgaser i Sverige har minskat sedan 1990 har de konsumtionsbaserade utsläppen i stort sett varit oförändrade sedan 2008. De konsumtionsbaserade utsläppen utgörs till två tredjedelar av hushållens utsläpp, där utsläppen från bil och flyg (exklusive höghöjdseffekter), livsmedel samt boende är störst. Sveriges konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser motsvarar ca 10 ton per person och år, varav ca 2 ton utgörs av hushållens konsumtion av transporter. Regeringen aviserar därför i [budgetpropositionen](#) att Miljömålsberedningen kommer att få i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att Miljömålsberedningen får i uppdrag att ta fram mål för konsumtionsbaserade klimatutsläpp, men det räcker inte med mål. För att dessa utsläpp ska minska måste kollektivtrafikandelen öka och samhället bli mer transporteffektivt.

Liten andel nya mobilitetstjänster trots stort intresse

Trots att intresset för kombinerad mobilitet och nya mobilitetstjänster är stort utgör de i dag en liten andel av den totala persontrafiken i Sverige. Bilpool, elsparkcykel, cykeldelning och taxiliknande tjänster/"svarttaxi" står för endast 0,07 procent av det totala persontrafikarbetet. Och det ser inte ut att växa så mycket framöver. Även om vi står inför en snabb utveckling, med stark tillväxt inom mikromobilitet, förblir andelen låg även 2030 och bedöms stå för ca 0,1 procent. Det visar rapporten [Delad mobilitet idag och i framtiden](#) som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik och de övriga medlemmarna i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

Rapporten som presenterades under Almedalsveckan är den första samlade analysen av hur stort resandet faktiskt är med de nya mobilitetstjänsterna i Sverige i dag och även den första prognosen om resandeutvecklingen till år 2030 om de skulle subventioneras som övrig kollektivtrafik. Rapporten är tänkt att fungera som ett underlag för fortsatta diskussioner om hur kollektivtrafiken kan bidra till transportsektorns mål.

Rätt utformade kan de nya mobilitetstjänsterna ge flera positiva effekter. När den traditionella kollektivtrafiken kombineras kan det leda till både ökad tillgänglighet och attraktivare kollektivtrafik. Och när färdmedel delas och resurserna används mer effektivt bidrar det till minskade utsläpp och ökad ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Samtidigt kan det bli en rad negativa effekter om de utformas fel. De kan konkurrera istället för att komplettera kollektivtrafiken, med minskad marknadsandel för kollektivtrafiken som följd. De kan även ersätta resande som annars skulle gjorts till fots eller på cykel, med konsekvensen att människor minskar sin vardagsmotion och får sämre hälsa. Det finns också risk att tjänsterna bara förbättrar mobiliteten i större städer och tätorter, där tillgängligheten redan är god.

Regeringen har under våren och sommaren tillsatt ett par utredningsuppdrag när det gäller mobilitet som tjänst.

[Utredningen om ett nationellt biljettsystem](#) ska utreda flera frågeställningar när det gäller mobilitet som tjänst. Utredaren ska enligt direktiven bland annat:

- Belysa möjligheterna att integrera mobilitet som tjänst i ett nationellt biljettsystem
- Redogöra för status för de pågående insatserna inom Mobilitet som en tjänst i Sverige
- Bedöma behovet av ytterligare offentliga och privata insatser för att mobilitet som tjänst ska kunna genomföras i full skala.

Trafikverket har fått ett [regeringsuppdrag om informations- och kunskapshöjande insatser inom Mobilitet som en tjänst](#). Enligt direktiven ska

- Trafikverket i samverkan med berörda aktörer, genomföra ett demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt som stödjer mobilitet som en tjänst. Projektet ska bland annat svara på vem som ska få tillträde till den fysiska och digitala infrastrukturen vid en offentlig bytespunkt och vilka åtgärder som kan möjliggöra detta samt hur tillträde till bytespunkten ska regleras för nya mobilitetstjänster som bilpooler och andra delningstjänster.
- Trafikverket ska, tillsammans med berörda värdorganisationer i färdplanen för kombinerad mobilitet, undersöka möjligheten till en gemensam åtkomstpunkt med harmoniserade tekniska och affärsmässiga förutsättningar för mobilitetstjänster för att möjliggöra tredjepartsförsäljning av biljetter och andra kombinerade mobilitetstjänster.

Trafikverket ska redovisa en lägesrapport för regeringsuppdraget den 31 mars varje år och slutredovisa uppdraget 31 december 2023.

Trafikverket har enligt direktiv dessutom aviserat att de kommer att genomföra en förstudie om samverkan, roller och ansvar inom området Mobilitet som en tjänst och genomföra en kartläggning av hur den fysiska och digitala infrastrukturen i en bytespunkt skulle kunna se ut för att stödja Mobilitet som en tjänst.

*För **Svensk Kollektivtrafik** är det viktigt att uppnå fördelarna med mobilitetstjänsterna och kombinerad mobilitet och undvika nackdelarna. Det betyder bl.a. att mobilitetstjänsterna inte ska konkurrera, utan komplettera kollektivtrafiken, att de inte ska minska det aktiva resandet och att de ur ett helhetsperspektiv ska bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och inte öka utsläppen genom att t.ex. använda batterier med kort livslängd som tillverkats med stora koldioxidutsläpp eller*

köra med dieseldrivna lastbilar eller skåpbilar för att samla in lånecyklar och elsparkcyklar för att ladda dem och flytta dem till platser där kunderna efterfrågar dem.

WSP konstaterar att de nya mobilitetsformerna ökar tillgängligheten generellt, även om resandet med dem är litet till år 2030, men för att mobilitetstjänsterna ska upplevas som ett attraktivt alternativ för bredare grupper av resenärer behöver fordonen vara enkla att använda och erbjuda tillräcklig trygghet och säkerhet. Dessutom behöver utbudet av fordon vara tillräckligt stort så att de finns i tillräckligt antal (särskilt när efterfrågan är hög) och så att användarna inte behöver gå allt för långt för att hitta fordonen. För att upplevas som ett alternativ måste mobilitetstjänsterna även vara ekonomiskt bärkraftiga så att de består och upprätthålls över tid. Ytterligare är ansvarsfrågan gäller tillgänglighet till öppen trafikdata.

Bättre eller sämre med självkörande fordon?

Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordonen och transportsystemen kan få både positiva och negativa effekter på samhället. Det visar Trafikanalys i [Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system – ett kunskapsunderlag](#). Å ena sidan kan de förbättra trafiksäkerheten, öka tillgängligheten, minska påverkan på miljön, göras användningen av infrastrukturen och fordonen effektivare och minska transportkostnaderna. Å andra sidan finns det risk för att de allt mer automatiserade och uppkopplade fordonen ökar vägtrafiken, vilket i sin tur kan öka trängseln på vägnätet och motverkar de positiva effekterna på trafiksäkerheten, tillgängligheten och miljön.

När nya grupper får tillgång till bil, reskostnaden sjunker och vägtrafikens konkurrenskraft stärks ökar vägtrafikens utsläpp. Dessutom finns det risk för ett mer utspritt boendemönster och att människor väljer att ersätta resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik med resor med automatiserade bilar.

Trafikanalys framhåller även att utvecklingen rymmer tre potentiella målkonflikter. Mellan

1. Ett kostnadseffektivt och integrerat transportsystem kontra samhällets sårbarhet för extrema risker
2. Enkel och effektiv datakommunikation kontra datasäkerhet
3. Storskalig tillgång till data för verksamhetssamordning kontra integritetsrisker.

Trafikanalys framhåller att målkonflikterna inte löses av sig själv och att förändringar av styrmedel kommer att krävas för att alla trafikslag, men framförallt för vägtrafiken.

Även VTI har pekat på dessa nyttor och problem i [Framtidsscenarioer för självkörande fordon på väg. Samhällseffekter 2030 med utblick mot 2050](#) liksom [Klimatpolitiska rådet i årsrapport 2019](#) och [Utredningen om självkörande fordon på väg \(SOU 2018:16\)](#) samt Anna Pernestål, föreståndare för Integrated transport research lab på KTH i Stockholm i artikeln [Inte självklart att förarlösa fordon är mer hållbart](#) (SvD 2019-10-01).

VTI, Trafikanalys och Pernestål pekar på att effekterna för samhället av självkörande fordon till stor del kommer att bero på om de självkörande fordonen används/ägs individuellt eller delat.

Under sommaren har Trafikverket presenterat en [Färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem](#). Syftet med färdplanen är att öka Trafikverkets kunskap om ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem och var i det statliga vägsystemet som nya tekniker och lösningar

kan skapa störst nytta. Färdplanen innehåller 20 konkreta förslag till åtgärder som verket anser skyndar på omställningen ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem, bland annat

- *Automatiserad buss mellan noder och landsväg.* Konkret innebär förslaget att myndigheten inom 3 - 5 år vill genomföra ett pilotprojekt med en helt eller delvis automatiserad busslinje mellan två specifika punkter i landsvägsmiljö på statligt vägnät. De automatiserade bussarna ska vara i storlek som en normal linje-/stadsbuss och kunna framföras i normal hastighet för sträckan så att restiden inte är längre än för en manuellt körd buss.
- *Gröna körfält.* Trafikverket vill inom 0 - 2 år genomföra en demonstration av att näringslivstransporter med fossilfri drivlina ska få köra i kollektivtrafikkörfält på vägsträckor med begränsad kapacitet. Om det finns ytterligare kapacitet i körfältet kan även personbilar med fossilfri drivlina få köra i busskörfälten.

Svensk kollektivtrafik är positiv till att pilotprojekt med automatiserad buss mellan noder och landsväg, däremot är vi negativa till att genomföra demonstrationsprojektet med godstransporter och personbilar i kollektivtrafikkörfält eftersom detta kommer att förlänga restiden och försämra punktligheten för kollektivtrafiken, vilket i sin tur riskerar att minska kollektivtrafikresandet och öka klimatutsläppen.

Fördelar med att krav på transportplaner vid nybyggnation av bostäder

Utredningen Samordning av bostadsbyggande har i delbetänkandet [Bebyggelse- och transportplanering för hållbar stadsutveckling](#) inventerat och analyserat för- och nackdelar med krav på transportplaner i detaljplaneringen. Analysen visar att fördelarna överväger. Fördelarna är bl.a.

- att planer och åtgärder för samordning av bebyggelse och transporter kan främja en likvärdig och transporteffektiv tillgänglighet för olika trafikslag i bebyggelseområden,
- att planer och åtgärder för samordning av bebyggelse och transporter kan bidra till bättre effektivitet i samverkan mellan olika planeringsnivåer (lokal, regional och nationell nivå) när det gäller transporter och bebyggelseutveckling.

Utredningen pekar även på att samordning av planer för bebyggelse och transporter är en förutsättning för att städer ska kunna utvecklas hållbart och att klimatmålen ska kunna uppnås.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att kollektivtrafiken kommer in tidigt i planeringsprocessen. Planeringen av hur nya bostads- och arbetsplatsområden ska försörjas med kollektivtrafik måste ske samordnat med bebyggelseplaneringen. Som utredningen pekar på så är en samordnad bebyggelse- och transportplaneringen en förutsättning för att städer ska kunna utvecklas hållbart och klimatmålen uppnås. Vi har deltagit i en workshop med utredningen. Till utredningen har vi framfört att en tvingande process införs, där kommunerna blir skyldiga att samråda med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i tidiga planskeden.

Ökade anslag till klimatklivet i budgetpropositionen

Takten i klimatarbetet behöver öka för att Sverige ska nå sina klimatmål. Regeringen föreslår därför ökade satsningar för en klimatomställning av transportsektorn. Regeringen kommer i budgetpropositionen därför att föreslå att [anslaget till klimatinvesteringar ska öka](#) med 1,16 miljarder för 2020 och 1,14 miljarder för 2021 och 1,16 miljarder för år 2022 . Totalt uppgår då anslaget till nästan 2 miljarder kronor.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är viktigt att stärka och utveckla programmen för klimatinvesteringar. Klimatklivet, har bl.a. använts till klimatinvesteringar inom kollektivtrafiken, tankstationer för biogasdriven kollektivtrafik, gasbussdepå, laddstationer och depåladdning för elbussar och laddinfrastruktur för elektriska bussar.

Många hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsnedsättning som påverkar deras vardag. Det kan vara personer med nedsatt rörelseförmåga, syn- eller hörselskada, nedsatt kognitiv förmåga som ADHD eller demens, eller personer med varaktigt nedsatt fysisk eller psykisk hälsa, t.ex. kronisk värk, mag- och tarmbesvär, allergier, stress eller ångest.

För dessa personer innebär vardagen inte sällan utmaningar som andra sällan tänker på. Trafikanalys pekar i [Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning \(Rapport 2019:3\)](#) på att den fysiska och sociala miljön i allmän kollektivtrafik rymmer en rad barriärer och hinder som kan vara mer eller mindre osynliga för andra: avståndet till och mellan hållplatser, höjdskillnader, gap mellan plattform och fordon, bristande utrop, oklar trafikinformation, kartor, biljettsystem, högt tempo, trängsel, obekvämt väntetid, ljus, buller, luft, allergener, nya och okända miljöer, otillräckligt socialt stöd, ledsagning, kundservice m.m.

Trafikanalys konstaterar att regelverk och ansvar är fragmenterat. Regelverket och ansvaret för kravställning på tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är trafikslagsberoende och präglas av enskilda fysiska och tekniska åtgärder i infrastruktur och i fordon, till exempel fysisk utformning av hållplatser och stationer, rullstolsplatser och audiovisuell information. Dessutom ställs vissa krav på servicetjänster, information och ledsagning, som även de har karaktären av särskilda och isolerade åtgärder. Inga krav ställs på service och information i ett Hela-resan-perspektiv, dvs. resenärsperspektivet på hela resan. Även kraven på samordning och samplanering är av sporadisk och vag karaktär.

Rapporten är en slutredovisning av ett regeringsuppdrag om att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning.

Att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken är en mycket viktig fråga. Svensk Kollektivtrafik har medverkat i arbetet med regeringsuppdraget, haft särskilda möten med Trafikanalys projektledare Tom Andersson. Vi har även bjudit in honom för att redovisa och diskutera rapporten på MERIT-nätverket och på höstens presidie-, vd- och förvaltningschefsmöte, liksom till vårt tillgänglighetsnätverks möte senare under hösten.

Riksrevisionen granskar statens planering av höghastighetsjärnväg

Sverige planerar för höghastighetsjärnväg. Kompletta höghastighetsjärnväg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö tillhör de dyraste infrastrukturprojekten i Sverige någonsin. Enligt Trafikverket är satsningen inte samhällsekonomiskt lönsam. Det finns dessutom indikationer på brister i förarbetet, bl.a. finns det indikationer på att Sverigeförhandlingen inte genomförts med utgångspunkt i den så kallade fyrstegsprincipen, som ska användas vid infrastrukturplanering i Sverige, och att Sverigeförhandlingen aktivt uppmanat kommuner att ta fram underlag med andra metoder än dem Trafikverket föreskriver. [Riksrevisionen granskar nu underlag och planering.](#)

Trots planernas inverkan på såväl statsfinanser som den framtida transportinfrastrukturen har det inte gjorts någon samlad utvärdering av det arbete som hittills genomförts. Förutom att granska planeringsprocess och beslutsunderlag avser Riksrevisionen att komma med rekommendationer om det fortsatta arbetet. Syftet med granskningen är att undersöka om Trafikverkets och Sverigeförhandlingens beslutsunderlag håller tillräckligt hög kvalitet, och om planering gått till på det sätt riksdag och regering avsett. Riksrevisionen kommer inte att ta ställning till om höghastighetsjärnvägen ska byggas eller inte.

Resultatet av granskningen kommer att sammanställas i en rapport som preliminärt planeras att publiceras i november 2019.

Svensk Kollektivtrafik tidigare presidium framhöll i debattartikeln [Spårbristen en broms som bl.a. publicerades i Upsala Nya Tidning](#) att är det viktigt att stambanorna för höghastighetståg utformas så att de kan användas för arbetspendling. Det förutsätter att det skapas ett sammanhållet järnvägssystem med gemensamma stationer för olika typer av tågtrafik och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får tillträde till höghastighetsbanorna med snabb storregional tågtrafik. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att investeringarna i banorna inte får tränga undan andra investeringar som är viktiga för den regionala kollektivtrafikens utveckling.

Riksrevisionen granskar Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av järnvägar

Riksrevisionen har inlett en [granskning av Trafikverkets kostnader för drift och underhåll av järnvägar](#). Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av statliga järnvägar. Sedan 2000-talet upphandlas detta via så kallade baskontrakt för ungefär 1,5 miljarder kronor om året. Syftet med granskningen är att ta reda på i vilken utsträckning den slutliga kostnaden för upphandlat järnvägsunderhåll blir högre än vad som avtalats, vad det i så fall beror på och om Trafikverket arbetar tillräckligt effektivt för att motverka detta. Publiceringsdatum är inte bestämt ännu.

Svensk Kollektivtrafik har i olika sammanhang pekat järnvägsunderhållet måste förbättras, effektiviseras och stärkas. I [remissvaret angående Koll på anläggningen](#) sammanfattade vi problemen med järnvägsunderhållet: "...det finns brister i alla delar av produktionskedjan. Det kan handla om bristande eller icke optimerad planering till bristande utförande. Bristande kunskap om anläggningens status till bristande inspektion efter åtgärd. Samt bristande kunskap för kundens behov och därmed bristande respekt för kundens krav och förståelse för förhållandet till kundens kund, resenären." Utöver att det behövs mer pengar till järnvägsunderhållet och att Trafikverket rättar till bristerna i alla delar av produktionskedjan är det viktigt att utbilda fler underhållstekniker.

Clean Vehicle Directive fastställt

EU:s ministerråd har fastställt Clean Vehicle Directive, förordningen om rena vägfordon. Nu har medlemsländerna två år på sig att lagstifta i enlighet med direktivet. För kollektivtrafiken i Sverige innebär beslutet att 45 procent av stadsbussarna i upphandlad kollektivtrafik ska utföras med low emission vehicles, dvs. bussar som drivs med el, biogas eller biodiesel. Hälften av dessa ska dessutom vara zero emission, vilket innebär elbussar. Målsättningen höjs därefter för perioden 2025 - 2030 till 65 procent low emission, varav hälften med eldrift.

Svensk Kollektivtrafik är positiv till att minska transportsektorns och kollektivtrafikens miljöpåverkan genom ökad användning av förnybara bränslen och teknik som möjliggör emissionsfri drift.

Kommissionens tidigare förslag diskvalificerade biodiesel, medan fossil naturgas skulle accepteras för användning i gasmotorer. För att påverka förslaget har Svensk Kollektivtrafik samarbetet med Sveriges Bussföretag, SKL och inom ramen för UITP med systerorganisationer i övriga Europa. Svensk Kollektivtrafik har även tagit upp frågan med EU:s transportkommissionär Violeta Bulc.

Regeringen vill inte förtydliga fyrstegsprincipen

[Riksrevisionens granskning som av Fyrstegsprincipen](#) visar att det hör till undantagen att de billigare åtgärderna prövas först, för att se om de kan tillgodose behoven. Detta skrev jag om i den förra omvärldsanalysrapporten. Steg 1-lösningarna⁵ ses snarare som komplement till dyrare åtgärder. Den främsta orsaken till detta bedöms vara att Trafikverket saknar mandat att genomföra och finansiera många av steg 1-åtgärderna. Framför allt gäller det insatser för att minska trafikvolymen eller efterfrågan på transporter, där till exempel avgifter, skatter, subventioner och övergripande samhällsplanering kan vara nödvändiga åtgärder.

Riksrevisionen rekommenderade därför regeringen att förtydliga för Trafikverket hur fyrstegsprincipen ska användas, och vad det innebär att steg 1-alternativ ska prövas före steg 2-alternativ etc. Regeringen kommer den 19 mars att lägga en skrivelse angående Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen.

Riksrevisionen är inte ensam om att uppmärksamma att Trafikverket inte använder fyrstegsprincipen som det var avsett. Flera utredningar och rapporter från regeringsuppdrag⁶ har pekat på att fyrstegsprincipen inte får tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen och att Trafikverket bör få ökade möjligheter att finansiera steg-1 och steg-2 åtgärder.

Med anledning av granskningen har [Regeringens lagt en skrivelse om Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen \(Skr. 2018/19:76\)](#) i riksdagen. I skrivelsen konstaterar regeringen bara att det inte finns några formella hinder för Trafikverket att analysera och föreslå steg 1-åtgärder och att Trafikverket har tillräckliga direktiv kring fyrstegsprincipen. Dessutom skriver regeringen intet förpliktigande att "I de fall regeringen ser behov av ytterligare justeringar avser regeringen att återkomma."⁷

*Det är positivt att Riksrevisionen påtalar bristerna i Trafikverkets tillämpning av fyrstegsprincipen, men det räcker inte att regeringen förtydligar för Trafikverket hur principen ska användas. Som nämnts ovan har **Svensk Kollektivtrafik** i [remissvaret angående Miljömålsberedningens betänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige \(SOU 2016:47\)](#) påtalat problemet med att Trafikverket enligt regelverket inte har någon möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder och att möjligheterna till statlig finansiering av åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon (steg 1- och 2-åtgärder) bör öka.*

⁵ Steg 1: Tänka om – kan behovet påverkas genom t.ex. planering, styrning, reglering eller påverkan?

⁶ Bland annat [Miljömålsberedningen](#), [Utredningen om fossilfri fordonstrafik](#), [Klimatpolitiska rådet](#), [Naturvårdsverkets Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan](#), [Trafikverket](#), [Transportstyrelsen](#), [Trafikanalys m.fl. myndigheters Strategisk plan för omställning av transportsektorn för omställning till fossilfrihet](#)

⁷ S.10

■ Lägare strategisk påverkan/Brådskande

Förslag om kommunala mål för andelen kollektivtrafik, gång och cykel

Regeringen konstaterar i [budgetpropositionen](#) som presenterades i mitten av september att insatserna för att uppnå etappmålet för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik⁸, inte är tillräckliga för att nå målet år 2025. Den sammanlagda andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik har varit i stort sett oförändrad under senare år och ligger i dag på 20,7 ±1,4 procent (2018). Syftet med målet är att det ska bidra till bättre luftkvalitet i städer, stärkt folkhälsa och uppfyllandet av flera miljö kvalitetsmål

Trafikanalys fick under 2018 ett regeringsuppdrag om att redovisa en plan för hur etappmålet ska följas upp samt ta fram förslag till indikativa målnivåer olika kommuntyper. Uppdraget redovisas i rapporten [Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål \(Rapport 2019:7\)](#).

Med utgångspunkt från SKL:s kommungruppsindelning föreslår Trafikanalys fyra indikativa målnivåer för andelen gång, cykel och kollektivtrafik. De föreslagna indikativa målen motsvarar mål för medelvärdet som ska uppnås inom respektive kommungrupp, och ska inte ses som ett normativt värde som varje enskild kommun i gruppen bör eftersträva.

Enligt förslaget ska grupp A1 (bl.a. Stockholm och Malmö) öka medelvärdet för andelen GCK från 41 till 49 procent. För grupp A2 och B3 (bl.a. Solna, Lund, Kungsbacka och Sundsvall) ska medelvärdet öka från 22 till 27 procent. För C9 (t.ex. Båstad och Eda) ska medelvärdet öka från 6 till 7 procent och för övriga kommungrupper (bl.a. Landskrona, Mellerud, Munkfors och Olofström) ska medelvärdet för andelen öka från 13 till 16 procent.

Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med SKL haft möte med Trafikanalys om regeringsuppdraget. Vid mötet framförde vi kritik mot Trafikanalys förslag om att bara räkna den allmänna regionala kollektivtrafiken som kollektivtrafik vid analysen av måluppfyllelsen. Även skolskjuts och färdtjänst, liksom den helt kommersiella kollektivtrafiken i form av interregional tågtrafik, taxi samt buss i express-, turist- och beställningstrafik, bidrar till att uppnå syftet med etappmålet. Om även skolskjuts och färdtjänst, taxi samt turist- och beställningstrafik med buss skulle räknas skulle den sammanlagda andelen vara 22,1 procent enligt Trafikanalys. Om även fjärrtågs- och expressbusstrafiken skulle räknas kommer andelen upp ytterligare en bit.

Vi framförde även kritik mot att regeringen i direktiven skrivit att målen skulle knytas till kommunerna, när ansvaret för kollektivtrafiken ligger på regionerna eller är delat mellan regionerna och kommunerna. Däremot ligger ansvaret för gång- och cykelåtgärder till stor del på kommunerna.

Vi var även kritiska till att förslaget leder till att styrningen mot målet blir mycket svag. Detta beror dels på att regeringen valt att målen ska knytas till kommunerna, samtidigt som många kommuner i praktiken bara har små möjligheter att påverka kollektivtrafikandelen, och dels på förslaget om att formulera mål för medelvärdet av andelen gång, cykel och kollektivtrafik i hela grupper av kommuner som är utspridda över hela Sverige. Det blir helt enkelt svårt för enskilda kommuner att avgöra hur mycket GCK-andelen bör öka hos dem för att det nationella etappmålet ska uppnås.

⁸ Andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel-, och kollektivtrafik

Som regeringen konstaterade i budgetpropositionen kommer etappmålet inte att uppnås. Nu måste regeringen sätta in ytterligare åtgärder. Vi anser i likhet med Naturvårdsverket i [Fördjupade utvärdering av miljömålen 2019](#) att regeringen bör tillsätta en utredning om hur kollektivtrafikens attraktivitet kan ökas för att för att etappmålet om 25 procent gång, cykel och kollektivtrafik ska nås. Redan när detta mål föreslogs av Miljömålsberedningen framhöll vi i [vårt remissvar](#) att det är mycket viktigt att ta fram en handlingsplan för hur dessa mål ska uppnås. De åtgärder och styrmedel som föreslogs i beredningen betänkandet var inte tillräckliga. Även regeringen har pekat på att det kommer att behövas olika insatser i olika delar av landet för att etappmålet om 25 procent gång, cykel och kollektivtrafik ska nås.⁹

Rapporten [Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?](#) innehåller tre paket av åtgärder som leder till att Partnersamverkans fördubblingsmål uppfylls. I rapporten [Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#) analyseras klimateffekterna av flera av åtgärderna i paketen ytterligare. Båda rapporterna har tagits fram av WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik och de övriga branschorganisationerna i Partnersamverkan. Analyserna visar att de mest effektiva åtgärderna för att öka kollektivtrafikens marknadsandel och minska bilresandet är att höja drivmedelsskatterna och öka utbudet av kollektivtrafik. Andra viktiga åtgärder är att införa ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag, ta bort subventionen av förmånsbil, att kommunerna genomför framkomlighetsåtgärder för busstrafiken och punktlighetsåtgärder inom järnvägen.

Kritik mot Konsumentverkets förslag om information till kollektivtrafikresenärer

2015 kom den svenska resenärsrättighetslagstiftningen för kollektivtrafik på linjer kortare än 15 mil. Konsumentverket har sedan dess vid flera tillfällen gjort tillsyn av branschen och av detta uppfattat att branschen har svårt att följa lagkraven. Men många av svårigheterna är bland annat kopplade till stationer och järnvägsanläggning som andra aktörer har ansvaret för. Andra problem har att göra med att den svenska lagstiftningen skiljer sig från EU-förordningarna som gäller för båtresor och för buss- och tåglinjer som antingen går över en nationsgräns eller är 15 mil eller längre.

Konsumentverket föreslår i förslaget till föreskrift bland annat att trafikföretagen ska åläggas att publicera anslag, enligt Konsumentverkets tolkning av lagtexten, på lätt svenska ombord på fordon, på webben och i appar samt separata anslag med kontaktinformation och allmänna avtalsvillkor. Störst problem med förvirrade resenärer får de trafikföretag som tvingas hänga upp information i fordon som på många av turerna går på linjer där regelverket inte ens gäller. Föreskriften föreslås träda i kraft den 1 april 2020.

Svensk Kollektivtrafik riktar i [remissvaret](#) hård kritik mot Konsumentverkets förslag till föreskrifter om skyldighet för trafikföretag att informera resenärer. Föreskriften kommer inte att underlätta för resenärerna, utan snarare skapa förvirring kring vilka regler som egentligen gäller. Nyttan med förslagen är låg, samtidigt som de kommer att öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader. Till detta kommer att införandetiden är orimligt kort.

⁹ [Regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige](#)

Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Regeringen tillsatte i augusti en särskild utredare som ska utreda vad som krävs för att införa ett [nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige](#), samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras.

Det övergripande syftet för utredarens uppdrag är enligt [budgetpropositionen](#) att förenkla kollektivt resande för att möjliggöra överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan.

Utredaren ska enligt direktiven bland annat:

- Analysera vilka behov respektive hinder som finns kopplat till att köpa biljetter till kollektivtrafik i hela Sverige.
- Beskriva hur relevanta länder har organiserat nationella biljettsystem för kollektivtrafik.
- Beskriva det statliga åtagandets omfattning avseende lokal, regional, nationell och internationell kollektivtrafik.
- Definiera vilken trafik som bör omfattas av ett nationellt biljettsystem.
- Lämna nödvändiga författningsförslag.

Frågor som ligger inom det kommunala självstyret, som reglering av affärsregler, biljettprodukter, prissättning eller subventioneringsgrad ingår inte i uppdraget. Avsikten är inte heller att utredaren ska föreslå en ny teknisk eller fysisk lösning. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020. Enligt [Januariavtalet](#) ska ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige införas från och med den 1 januari 2022.

***Svensk Kollektivtrafik** är positiv till att införandet av ett nationellt biljettsystem utreds eftersom förslagen, om de utformas rätt, kan stimulera kollektivtrafikresandet. Hur stor överflyttningen blir om det blir möjligt att använda sitt kollektivtrafikkort eller app från hemlänet när man rest iväg med tåg eller flyg till en annan ort i Sverige är svårt att säga. Men prismodellens utformning har betydelse för resandet med kollektivtrafik. Holmberg pekar exempelvis i [Ökad andel kollektivtrafik – hur?](#)¹⁰ på att taxeyesystemet påverkar kollektivtrafikresandet. Forskningen visar att taxeyesystem som gör det enkelt att resa kan öka resandet.*

Prismodellerna kan även påverka produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten. WSP skriver i rapporten [Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#), som konsultföretaget tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik, att harmonisering av prismodellerna har positiva effekter på produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten eftersom olika prismodeller kan göra det dyrt att resa över länsgräns, vilket i sin tur motverkar regionförstoring och sammanslagning av arbetsmarknader. Dessa positiva effekter uppstår vid arbetspendling över länsgräns, men inte när människor gör tjänsteresor eller fritidsresor på en annan ort i Sverige som man rest till med tåg eller flyg. Svensk Kollektivtrafik kommer att ingå i utredningens expertgrupp.

Transportstyrelsen utreder höjd säkerhet för gasbussar

Infrastrukturdepartementet bedömer att gasbussar generellt sett fungerar säkert, men departementet anser att det med tanke på olyckan med biogasbussen som i mars körde in i en skyddsbarriär vid Klaratunneln i Stockholm och började brinna finns behov av att göra en översyn av säkerhetsrutiner och analys av om det behövs ändrade regler, nationella eller internationella, eller

¹⁰ Bulletin 286, Lunds tekniska högskola 2013

åtgärder i infrastrukturen för att förhindra att något liknande uppstår. Transportstyrelsen har därför under sommaren fått ett regeringsuppdrag om att [utreda behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gasbussar](#). Uppdraget ska redovisa den 1 december 2019.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med departementet att biogasbussar är säkra transportmedel och välkomnar regeringens initiativ.

Nytt förslag öppnar för ökad kamerabevakning i kollektivtrafiken

Med tanke på ordningsstörningar, brottslighet och terrorhot finns det enligt Kamerabevakningsutredningen ett stort behov av kamerabevakning i kollektivtrafiken. Ökade möjligheter för kamerabevakning kan förebygga brottslighet, underlätta polisens utredningsarbete när brott väl har begåtts och öka resenärernas trygghet. Som jag skrev i den förra omvärldsanalysrapporten föreslås därför kollektivtrafiken undantas från ansökningsplikten i förslaget till kamerabevakningslag. Det framgår av [Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande \(SOU 2019:8\)](#) som lämnades till Justitiedepartementet under våren. Utredningen förslår att tillståndsplikten ska tas bort för bevakning i både kollektivtrafikfordon och på stationer och terminaler. Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2020. Lagrådsremiss väntas tidigast i december.

Svensk Kollektivtrafik välkomnar i sitt [remissvar](#) förslaget om undantag från tillståndsplikten för kollektivtrafiken i Kamerabevakningslagen. Mer ansvar läggs på branschen, men man slipper långa och byråkratiska ansökningsprocesser. Lagförslaget täcker stora delar av verksamheten både ombord på fordon och vid resecentrumanläggningar för trafik som bedrivs utifrån kollektivtrafiklagen och syftet är att bevakningen sker i brottsbekämpande syfte, i syfte att förhindra olyckor eller i ordningshållande syfte.

Men för att det faktiskt ska innebära att branschen slipper söka tillstånd för kollektivtrafikanläggningar behöver dock begreppet "i direkt anslutning" bytas ut till "i anslutning till" i lagförslaget. Att en pendlarparkering ligger på andra sidan av en väg i förhållande till tågstationen är inte kollektivtrafikens val utan beror på de faktiska omständigheterna vid stadsplaneringen. Vi ser därför risker med att lagförslaget kommer att skapa nya skärningsytor där en del pendlarparkeringar kommer att bli tillståndspliktiga, medan andra blir befriade, trots att de fyller samma syfte för kollektivtrafiken och har samma brottsliga exponering.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Satsning på hållbart regionalt tillväxtarbete

Regeringen har gett Tillväxtverket i [uppdrag att utveckla och stärka arbetet med hållbar utveckling inom det regionala tillväxtarbetet](#). Regeringen avsatte samtidigt sammanlagt 108 miljoner kronor för uppdraget under perioden 2019–2022.

Pengarna ska användas till att sprida erfarenheter och främja samverkan mellan landstingen, Gotlands kommun och statliga myndigheter med kunskaper om hållbar regional utveckling. Uppdraget ska redovisas till regeringen årsvis och avslutas den 31 december 2022.

Kollektivtrafiken är en viktig del av såväl det regionala tillväxtarbetet som arbetet mot miljömässig, ekonomisk och social hållbar utveckling. Svensk Kollektivtrafik har därför haft ett möte med Tillväxtverkets utredare för att diskutera hur kollektivtrafiken kan bidra till hållbar regional utveckling.

Utredning om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg

Transportbranschen, framförallt lastbilstrafiken har under lång tid präglats av olagliga yrkestransporter och osund konkurrens, enligt regeringen. Regeringen har därför tillsatt en [särskild utredare som ska se över hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg](#) bedrivs och lämna förslag på förbättringsåtgärder. Med yrkestrafik avser regeringen både godstrafik och persontrafik med taxi och buss.

Syftet med översynen är att genom effektivare kontroller och sanktioner stärka brottsbekämpningen och trafiksäkerheten och förbättra situationen för förarna och skapa en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Uppdraget ska delredovisas den 30 november 2020 och slutredovisas den 1 mars 2021.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att stärka brottsbekämpningen, öka trafiksäkerheten och förbättra situationen för förarna och skapa en sund konkurrens inom yrkestrafiken. Men problemen, och sannolikt även åtgärderna för att lösa problemen, skiljer sig starkt åt mellan lastbilstrafiken, taxitrafiken och busstrafiken. Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Bussföretag skrivit en [debattartikel](#) om att tolkning av regelverket kring kör- och vilotid för yrkeschaufförer bör bli mer flexibel för att inte resenärerna, bussföretagen och beställarna av trafiken inte ska drabbas av problem.

Krav på klimatdeklaration på långväga tåg- och bussresor

Konsumentverket bör ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för resor som är över 30 mil med buss, tåg, flyg och färja vid försäljning och marknadsföring. Det föreslås i utredningen [Biojet för flyget](#) (SOU 2019:11)

Några regionala kollektivtrafikmyndigheter kan komma att beröras förslaget om klimatdeklaration av resor med tåg och buss eftersom de har linjer som är över 30 mil. I vårt [remissvar](#) angående utredningen skriver Svensk Kollektivtrafik att vi ställer oss positiva till förslaget, däremot är vi negativa till att den regionala kollektivtrafiken ska beröras av redovisningskravet. Om redovisningen ändå kommer att beröra de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är det mycket viktigt att förslaget utformas så att det inte blir en administrativ börda.

Utredningen om basunderhåll järnväg utvidgas och förlängs

I mars 2018 fick en särskild utredare i uppdrag att utreda hur det basunderhåll som bedrivs av Infranord AB för Trafikverkets räkning kan överföras till Trafikverket. Utredaren har under sitt arbete konstaterat att avgränsningen av de delar som ska överföras i egen regi blir ineffektiv om den bestäms av vilka kontrakt som Infranord AB råkar ha vid överföringstillfället. Utredaren har därför föreslagit att avgränsningen i stället bör baseras på en analys av allt basunderhåll som Trafikverket upphandlar och att utredare. Regeringen har därför beslutat att uppdraget ska vidgas och utredningstiden förlängas till den 31 december 2019

Utredaren ska enligt [tilläggsdirektiven](#) bl.a. analysera och föreslå vilka kriterier som bör ligga till grund för urvalet av ett möjligt överförande av basunderhåll i egen regi till Trafikverket. I uppdraget ingår även att utvärdera behovet av och föreslå ett eventuellt åtagande för Trafikverket att äga och förvalta maskinella resurser för järnvägsunderhåll om det bedöms skapa ökad produktivitet, effektiv konkurrens vid upphandling samt samhällsekonomisk effektivitet eller om det krävs för en god beredskap inom Trafikverkets ansvarsområde.

***Svensk Kollektivtrafik** är inbjuden att träffa utredaren Erland Olauson för att ge vår syn på ett antal frågor kopplade till hans uppdrag.*