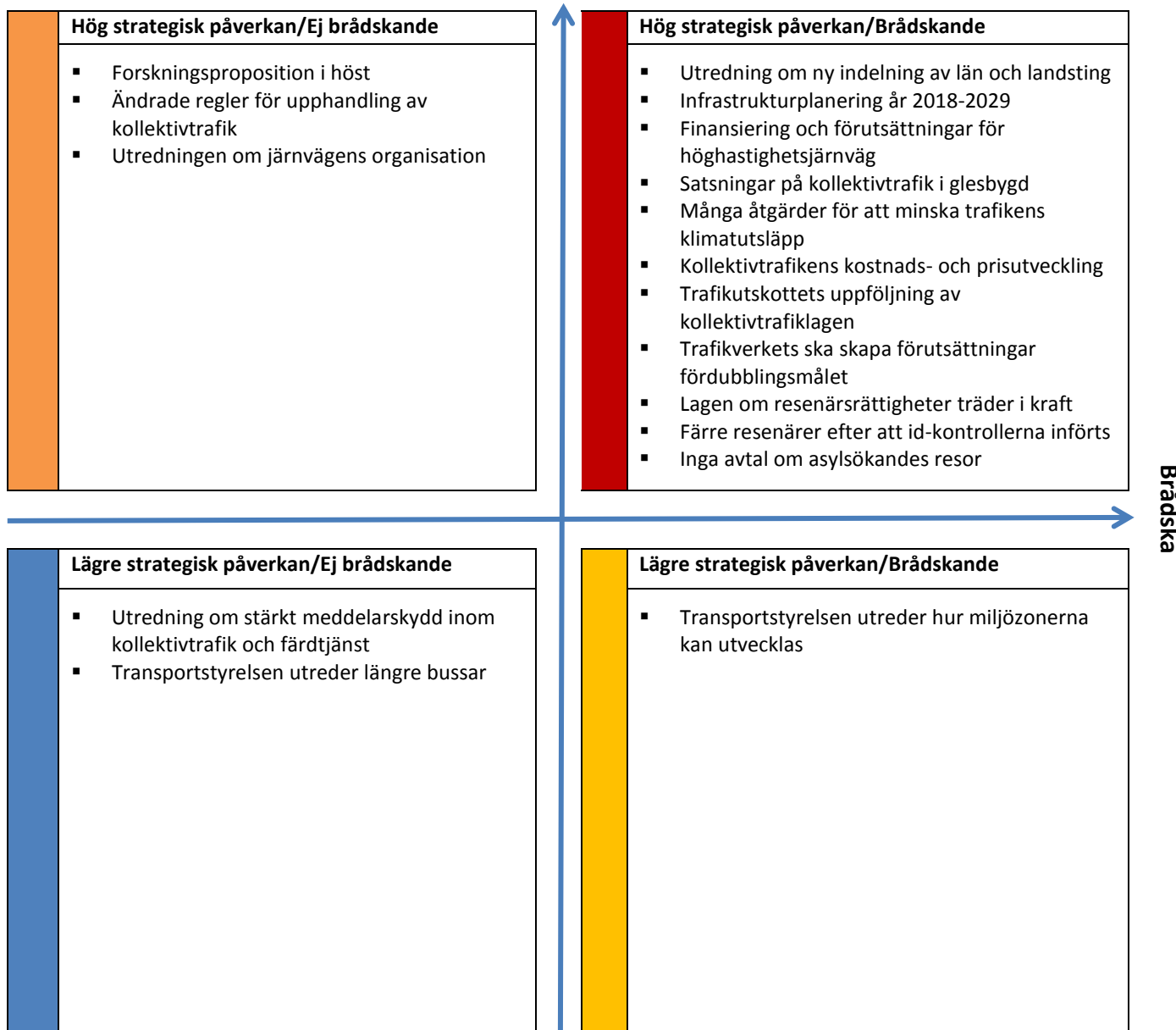




SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Omvärldsanalys våren 2016

Strategisk påverkan



Förord

Det här är en omvärldsanalys för våren 2016. 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 17 mars 2016

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	4
Utredning om ny indelning av län och landsting.....	4
Infrastrukturplanering 2018-2029.....	4
Finansiering och förutsättningar för höghastighetsjärnväg.....	5
Satsningar på kollektivtrafik i glesbygd.....	6
Många åtgärder för att minska trafikens klimatutsläpp.....	7
Stadsmiljöavtalen.....	7
Klimatklivet.....	7
Elbusspremie.....	8
Kontinuerligt höjda drivmedelsskatter.....	8
Förlängd skattebefrielse av biodrivmedel.....	8
Miljömålsberedningens förslag till klimatpolitiskt ramverk och strategi för styrmedel.....	9
Miljömålsberedningens strategi för samlad luftvårdspolitik.....	9
Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.....	9
Kollektivtrafikens kostnads- och prisutveckling.....	9
Trafikutskottet uppföljning kollektivtrafiklagen.....	11
Trafikverket ska skapa förutsättningar fördubblingsmålet.....	11
Lagen om resenärsrättigheter träder i kraft.....	11
Färre resenärer efter att id-kontrollerna införts.....	11
Inga avtal om asylsökandes resor.....	12
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	13
Forskningspolitisk proposition i höst.....	13
Ändrade regler för upphandling av kollektivtrafik.....	13
Utredningen om järnvägens organisation.....	13
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	15
Transportstyrelsen utreder hur miljözonerna kan utvecklas.....	15
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	16
Transportstyrelsen utreder längre bussar.....	16
Utredning om stärkt meddelarskydd inom kollektivtrafik och färdtjänst.....	16

Hög strategisk påverkan/Brådskanie

Utredning om ny indelning av län och landsting

Regeringen tillsatte under förra året en utredning, [Indelningskommittén](#), som ska föreslå en ny indelning av Sverige med betydligt färre län och landsting än i dag. Syftet med regionreformen är att skapa en ändamålsenlig regional indelning som medför bestående fördelar. Kommittén ska utgå från medborgarnas och näringslivets behov när det gäller bl.a. transporter, arbetsmarknad och sjukvård, vilket i sin tur innebär att de ska utgå från bl.a. arbetsmarknadsregionernas och de funktionella regionernas gränser. Kommittén ska även analysera bl.a. hur förslagen om ny regionindelning påverkar möjligheterna till ändamålsenlig organisering av lokala och regionala kollektivtrafik.

Den 9 mars presenterade ett [diskussionsunderlag](#) i form av en karta över Sveriges framtida indelning med sex regioner. Kommittén ska senast den 31 januari 2017 lämna en lägesbeskrivning av dialogen med berörda parter och förslag på fortsatt process. Om det är möjligt att genomföra en eller flera indelningsändringar som kan träda i kraft redan den 1 januari 2019 så ska kommittén lämna ett delbetänkande senast den 30 januari 2016. Uppdraget ska slutredovisas den 31 augusti 2017. Utredningens förslag ska träda i kraft senast den 1 januari 2023.

Svensk Kollektivtrafik arbetar med regionfrågan på flera sätt. I januari skrev vi en [debattartikel](#) som publicerades i Dagens Samhälle om att utbyggd regional kollektivtrafik är helt avgörande för att den kommande regionreformen ska bli en framgång. Vill regeringen förbättra sysselsättningen, bostadsförsörjningen och den ekonomiska tillväxten måste det regionala resandet underlättas. Under Almedalsveckan kommer vi ha ett särskilt seminarium om kollektivtrafiken och regionfrågan, där vi även kommer att presentera en rapport om kollektivtrafiken och de nya funktionella regionerna. Vi tog även upp regionfrågan i vårt [remissvar om inriktningsplaneringen](#).

Infrastrukturplanering 2018-2029

I november presenterade Trafikverket sitt [inriktningsunderlag](#) inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Enligt Trafikverket behövs det ökade resurser för att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen. Behoven för både väg- och järnvägssystemet är betydligt högre än ramarna i den nuvarande planen. Detta beror framförallt på eftersläpande underhåll. För att vidmakthålla funktionaliteten på dagens nivå måste anslagsnivån öka med 6-7 miljarder kr/år. Om man, som Trafikverket förespråkar, skulle arbeta bort det eftersläpande underhållet så måste anslagsnivån höjas med ytterligare 4-5 miljarder kr/år. Om anslagen inte kan höjas för att eliminera det eftersläpande underhållet föreslår Trafikverket att trafikstarka stråk bör prioriteras och att standarden på vägar och järnvägar med liten trafik och låg samhällsnytta sänks. De öppnar även för att lägga ned lågtrafikerade järnvägar.

Utrymmet för investeringar är begränsat om den nuvarande ekonomiska ramen för utveckling av infrastrukturen ska gälla under planperioden 2018-2029 och om beslutade projekt i den nuvarande planen ska fullföljas. Därför föreslår Trafikverket ökade satsningar på trimningsåtgärder istället för kostsamma investeringar.

I den fortsatta processen kommer regeringen att lägga en transportpolitisk proposition i höst. Under senhösten kommer regeringen fatta beslut om direktiv till Trafikverket om att utarbeta förslag till nationell plan och regionala planer för transportsystemet som ska vara färdiga sommaren 2017.

Förslagen till planer skickas därefter ut på remiss. Våren 2018 kommer regeringen att fastställa den nationella planen och de regionala planerna.

Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt [remissvar om inriktningsunderlaget](#) att förutsättningarna för kollektivtrafiken i de större städerna med omnejd samt i mellanstora och mindre orter och på landsbygden behöver förbättras, att resurserna till underhåll måste öka så att Trafikverket kommer till rätta med det eftersläpande underhållet under nästa planperiod, att det behövs särskilda satsningar på investeringar i banor för regional tågtrafik och att staten bör skjuta på investeringarna i ERTMS för att frigöra 19 miljarder kr till andra järnvägsinvesteringar och att de planerade stambanorna för höghastighetståg måste finansieras på annat sätt än från infrastrukturen.

Finansiering och förutsättningar för höghastighetsjärnväg

I december lade [Sverigeförhandlingen ett delbetänkande](#) om dels kommersiella förutsättningar för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö, dels möjliga finansieringsprinciper för den nya järnvägen.

Enligt [Trafikverket senaste beräkning](#) kommer det att kosta mellan 190 och 320 miljarder kr att bygga höghastighetsjärnvägen. *Svensk Kollektivtrafik ser med* mycket stor oro på de höga kostnaderna för höghastighetsbanorna och att kostnaderna fortsätter att stiga kraftigt. Enligt de senaste prognoserna kommer totalkostnaden att bli betydligt högre än vad som tidigare presenterats i olika utredningar. Utöver kostnader på upp till 320 miljarder kr kommer höga kostnader för stationsbyggnader, resecentra, depåer samt upprustning och anpassning av befintliga järnvägar in till storstadsområdena och fordon.

Svensk Kollektivtrafik skriver i sitt remissyttrande angående delbetänkandet att med tanke på de mycket höga kostnaderna är det nödvändigt att finansiera de nya stambanorna för höghastighetståg, inklusive anslutningsspår, stationer och andra följdinvesteringar, på annat sätt än från infrastrukturen, dvs. genom att staten tar upp lån. Om inte dessa investeringar finansieras på annat sätt så kommer allt tillgängligt ekonomiskt utrymme tas i anspråk och inga medel kommer att finnas utöver det som är bundet i infrastrukturprojekt som byggstartats före 2019.

Sverigeförhandlingen föreslår att upp till tio procent av kostnaderna ska finansieras med kompletterande finansieringskällor, bl.a. genom att återföra delar av de ökade fastighetsvärdena, finansierande banavgifter och fastighetsskatt på de kommersiella delarna av stationerna. Banavgifterna på höghastighetsbanorna kan enligt förslaget bli upp till fyra gånger högre än dagens avgifter.

Sverigeförhandlingen föreslår i sitt delbetänkande om finansiering att höghastighetsjärnvägarna i första hand ska användas för snabb punktlig och konkurrenskraftig trafik mellan ändpunkterna Stockholm och Göteborg/Malmö och i andra hand till snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik och i tredje hand till att frigöra kapacitet på Västra och Södra stambanan för bl.a. mer regionaltrafik. För att detta ska uppnås måste höghastighetstågen köra i 320 km/h och regionaltågen i 250 km/h.

Sverigeförhandlingen tog nästa steg i sitt arbete den 1 februari genom att inleda [förhandlingarna om höghastighetsjärnvägens sträckning](#), var stationerna ska ligga, hur många bostäder som ska byggas och vem som ska betala vad. Några dagar senare, den 8 februari inleddes även [förhandlingarna med](#)

[storstadsregionerna](#) om utbyggnad av ett flertal kollektivtrafikprojekt. Förhandlingarna handlar om vilka objekt staten kan tänka sig att medfinansiera för att få till stånd en bättre kollektivtrafik och ett ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg och Skåne.

Senast den 1 juni 2016 ska Sverigeförhandlingen lägga en delredovisning som inkluderar dels förslag till åtgärder i storstäderna, inklusive finansieringsprinciper för dessa, och dels uppdraget om järnvägsinfrastruktur i norra Sverige. 31 december 2017 ska Sverigeförhandlingen slutredovisa sitt uppdrag. Slutredovisningen ska innehålla dels ett förslag till strategi för en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö och dels ingångna överenskommelser med berörda kommuner och eventuellt andra aktörer om åtgärder kopplade till nya stambanor samt åtgärder för ökad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framförallt storstäderna.

I media har det förekommit en hel del kritik mot planerna på att bygga höghastighetsjärnvägar, dels med tanke på de mycket höga kostnaderna och dels bedömer flera transportforskare att höghastighetsjärnvägen inte är samhällsekonomiskt lönsamma. SNS Konjunkturråd slutsats efter att ha granskat den svenska transportpolitiken var att "Nästan alla stora byggen av järnvägar är olönsamma". Enligt rapportförfattarna fattar regering och riksdag beslut om infrastruktursatsningar för hundratals miljarder kronor, bl.a. höghastighetsbanorna med dåliga underlag, trots att det är samhällsekonomiska förlustaffärer.

I artikeln ges även sex förslag som kan förbättra resursanvändandet. Läs mer i rapportförfattarnas artikel på [DN-debatt](#) och i [SNS rapport](#), liksom [Maria Börjessons, Jonas Eliassons och Per Kågesons, samtliga KTH, artikel på DN-debatt](#) om att de planerade investeringarna i höghastighetsbanorna är samhällsekonomiskt olönsamma p.g.a. de enorma kostnaderna, få resande och försumbara climateffekter. Transportforskarna pekar även på att det vore bättre att investera i regional tågtrafik om man vill öka tillväxten. Till detta kommer att höghastighetstågen troligen kommer att minska kapaciteten för pendel- och regionaltågstrafiken i storstadsregionerna och därmed försämra för pendlarna.

Satsningar på kollektivtrafik i glesbygd

Regeringen har fattat flera beslut för att främja hållbara transporter i landsbygd. Syftet med besluten är att öka funktionalitet på banor utanför de stora stråken och att locka fler resenärer att använda kollektivtrafiken också på landsbygden.

Under år 2016-2019 satsar staten omkring 200 miljoner kr per år på kollektivtrafik i landsbygd. Dessutom ökas järnvägsunderhållet med 100 miljoner kronor per år att förbättra järnvägssystemets funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna. Även vägunderhållet ökas med 100 miljoner kr per år.

Dessutom har VTI fått i uppdrag att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar för att öka möjligheterna att resa kollektivt på landsbygden. Uppdraget ska redovisas i en delrapport senast den 30 november 2016 och i en slutrapport senast den 30 november 2017. Läs mer i [regeringens pressmeddelande](#).

Svensk Kollektivtrafik deltar i Trafikverkets samråd om extra medel till kollektivtrafik i landsbygden. Svensk Kollektivtrafik ingår i en referensgrupp som kommer att diskutera det sammanställda resultatet av samråden med branschen.

Många åtgärder för att minska trafikens klimatutsläpp

Regeringen har vidtagit en rad åtgärder som syftar till att minska utsläppen av klimatgaser och nå målet om en fossilfri fordonsflotta, bl.a. höjda drivmedelsskatter, införande av en elbusspremie samt stadsmiljöavtalen.

Under februari har dock Trafikverket kommit med flera underlag som visar att dagens styrmedel och åtgärder inte är tillräckliga. Myndigheten skriver i ett [PM om vägtrafikens utsläpp](#) att de styrmedel som införts fram till i dag bedöms bara räcka för att kompensera för den ökade trafiktillväxten så att utsläppen håller sig på dagens nivå. Kraftiga minskningar är nödvändiga om Sverige ska klara klimatmålen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och att koldioxidutsläppen ska vara noll år 2050. Teknikutveckling är viktigt, men det räcker inte. För att nå målen krävs ytterligare kraftfulla styrmedel.

Trafikverket har i februari även publicerat [underlaget till inriktningsplaneringen](#) om vilka styrmedel som behövs för att minska klimatutsläppen. Enligt underlaget behövs det styrmedel som dels påverkar utvecklingen av transportsystemet och städerna, dels påverkar hur resor och transporter genomförs. För persontrafiken innebär det styrmedel som styr mot ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel och minskad biltrafik. Dessutom behövs det en översyn av beskattningen inom transportsystemet, bl.a. när det gäller reseavdraget.

Stadsmiljöavtalen

Regeringen har avsatt 2 miljarder kr under 2015-2018 till [stadsmiljöavtal](#). Satsningen innebär att kommuner och landsting kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik. Efter den första ansökningsomgången fördelades 540 miljoner kr till laddstationer och hållplatser för nya elbusslinjer, BRT (Bus Rapid Transit), bussgator och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik samt spårväg. Den andra ansökningsomgången pågår mellan den 7 mars och 18 april 2016.

För att arbetet med att utveckla Sveriges tätortsmiljöer behövs en fortsättning av Stadsmiljöavtalen efter år 2018. Enligt [Miljömålsrådets åtgärdslista](#) ska Boverket tillsammans med bl.a. Trafikverket därför ta fram ett reviderat ramverk och förordning till Stadsmiljöavtalen. Arbetet ska avslutas innan sommaren 2017 för att det ska vara möjligt att ansöka om medel för stadsmiljöavtal under 2018.

Klimatklivet

[Klimatklivet](#) är ett statligt program för klimatinvesteringar på lokal nivå om totalt 1925 miljoner kronor under åren 2015-2018. Stödet kan t.ex. gå till investeringar som kan minska utsläppen och påverka omställningen till fossilfria transporter och resor. Stödet har hittills gått till klimatinvesteringar i bland annat laddinfrastruktur, produktion av biogas och tankstationer för biobränslen. Nästa ansökningsomgång är öppen 16 maj till 13 juni.

Elbusspremie

Eldrivna bussar ger mindre klimatutsläpp, mindre buller och frigör biodrivmedel till andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera. För att stötta introduktionen av elbussar på marknaden införs en elbusspremie från 2016. Premien är 50 miljoner kr under 2016 och 100 miljoner kr per år under 2017-2019.

Miljö- och energidepartementet har tagit fram en [Promemoria](#) med förslag till förordning om elbusspremie och om Stöd för introduktion av elbussar på marknaden som Svensk Kollektivtrafik har fått på remiss. Enligt promemorian ska premien enligt förslaget riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Storleken på premien bestäms av bussens maximala transportkapacitet. El- och trådbussar får en hel premie. Laddhybrider får en halvpremie. Små bussar och elhybrider får ingen premie.

Svensk Kollektivtrafik kommer att skicka ett remissvar angående regeringens förslag om elbusspremien.

Kontinuerligt höjda drivmedelsskatter

För att intensifiera insatserna för att minska klimatpåverkan från transportsektorn och nå en fossilfri fordonsflottaska miljöskatternas styrande effekt ska öka. Skatten på diesel höjdes därför med 53 öre per liter den 1 januari 2016. Även skatten på bensin höjdes. Dessutom ska skattesatserna på bensin och diesel, utöver den årliga uppräknings utifrån utvecklingen av konsumentprisindex, räknas upp med BNP-utvecklingen. Uppräknings ska ske genom ett årligt schabloniserat tillägg till KPI-utvecklingen på två procentenheter. Detta kommer att höja skatten på diesel med ytterligare 11 öre/liter fr.o.m. 2017, utöver den generella KPI-uppräknings.

Syftet med höjningen är att stärka bränslesnåla fordons konkurrenskraft och att få fler att samåka, cykla och använda kollektivtrafik.

Skattehöjningarna höjer dock inte bara kostnaderna för personbils- och lastbilstrafiken, utan även för kollektivtrafiken. Enligt regeringens konsekvensanalys kommer energiskattehöjningen att öka kostnaderna för en dieseldriven buss i stadstrafik med knappt 12 000 kr per år i snitt från 2016. Den ökade årliga indexuppräknings kommer att öka kostnaderna med ytterligare minst ca 5000 kr per år och buss. Enligt Svensk Kollektivtrafiks beräkningar kommer skattehöjningarna att höja de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader med lågt räknat 151 miljoner kr 2017 jämfört med 2015.

Förlängd skattebefrielse av biodrivmedel

I december godkände EU-kommissionen [den svenska skattebefrielsen](#) av HVO till och med 2018 och av biogas som drivmedel till och med 2020. Regeringens målsättning är att så snabbt som möjligt under mandatperioden ha regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel.

Under mars har Finansdepartementet skickat ut [en promemoria med förslag om att sänkt energiskatt på biodrivmedel](#) på snabbremiss. Energimyndighetens analyser visar att det finns utrymme för att sänka energiskatt på biodrivmedel. Finansdepartementet föreslår därför befrielsen från energiskatt ökas från 73 till 92 procent för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85), från 74 till 88 procent för etanol som låginblandas i bensin, från 50 till 63 procent för höginblandad Fame och

för låginblandad Fame i dieselbränsle från 8 till 36 procent. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2016.

Ständigt förändrade skatteregler för drivmedel skapar osäkra villkor och kan leda till fördyrad kollektivtrafik. *Svensk Kollektivtrafik* arbetar därför för att kollektivtrafiken med buss ska få stabila skatteregler och sänkta kostnader, bl.a. har ett [remissvar](#) angående Finansdepartementets promemoria skickats in.

Miljömålsberedningens förslag till klimatpolitiskt ramverk och strategi för styrmedel

Regeringen har gett Miljömålsberedningen, i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för samlad och långsiktig klimatpolitik. I mars har beredningen lämnat ett [delbetänkande om det klimatpolitiska ramverket](#). I delbetänkandet föreslås bl.a. ett långsiktigt mål om att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgas till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär en tidigareläggning och precisering av den tidigare visionen om netto-noll-utsläpp till år 2050.

Förslaget till strategi med styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik ska redovisas senast den 1 juni 2016. I det andra deluppdraget ingår att föreslå förändrade eller nya kostnadseffektiva och långsiktiga verkande styrmedel och åtgärder för olika delar av samhället, inklusive en särskild analys av hur olika delar av samhällsplaneringen, dvs. den fysiska planeringen inklusive infrastrukturplaneringen kan bidra.

Svensk Kollektivtrafik kommer att skicka in ett remissyttrande ett om Miljömålsberedningens delbetänkande om det klimatpolitiska ramverket.

Miljömålsberedningens strategi för samlad luftvårdspolitik

Miljömålsberedningen har även fått i uppdrag att fram en strategi för en samlad luftvårdspolitik. Strategin ska bidra till möjligheterna för Sverige att infria åtaganden inom EU och internationellt i fråga om föroreningar i luften som partiklar, kväveoxider, kolväten och andra luftföroreningar som påverkar människors hälsa, miljön och klimatet. I uppdraget ingår att göra en bred problemanalys och utifrån den föreslå etappmål, styrmedel och åtgärder för att uppnå en samlad luftvårdspolitik. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2016.

Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet

Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att tillsammans med myndigheterna på trafikområdet, Boverket, Naturvårdsverket och andra berörda aktörer ta fram en [strategisk plan](#) för omställning av transportsektorn till fossilfrihet och samordna arbetet för omställning. Enligt [Miljömålsrådets åtgärdslista](#) behövs det en strategisk plan som sätter tydliga mål för omställningen till en fossilfri transportsektor och sätter ihop åtgärds paket som krävs för att nå ditt och en bättre samordning mellan berörda aktörer för att få mer att hända. Den strategiska planen kan bl.a. omfatta förslag till lagstiftningsarbete och myndighetsuppgifter. Myndigheten ska också ta fram en plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor av arbetet ska utvärderas eftersom flera miljörelaterade nyttor och kostnader kan vara svåra att värdera.

Kollektivtrafikens kostnads- och prisutveckling

Flera rapporter har pekat på att kollektivtrafikens kostnader har ökat snabbt. Detta leder i sin tur till att kommunernas och landstingens kostnader ökar och att biljettpriserna stiger. Flera rapporter har

även visat att priserna på kollektivtrafikbiljetter ökar, bl.a. [Svensk Kollektivtrafiks biljettprisundersökning 2015](#).

Enligt SKL beror kostnadsökningarna på ökat utbud av kollektivtrafik, ökat utbud av tågtrafik och ökade löne- och fordonskostnader. Det är naturligtvis ett problem att kollektivtrafikens kostnader stiger snabbt, men samtidigt behövs det ett bredare perspektiv än att bara titta på kostnaderna. Det ökade utbudet och de stigande fordonskostnaderna har samtidigt ökat nyttan för resenärerna, den samhällsekonomiska nyttan och till att kollektivtrafiken i högre grad än tidigare bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska målen och klimatpolitiska målen.

Det ökade utbudet av kollektivtrafik ökar resenärnyttan genom bl.a. kortare väntetider och kortare restid, vilket i sin tur ökar kollektivtrafikresandet. När kollektivtrafikandelen stiger ökar den samhällsekonomiska nyttan p.g.a. kortare restider, lägre utsläpp, högre trafiksäkerhet osv.

Ökat utbud av tågtrafik får samma effekter som ökat utbud av kollektivtrafik generellt, men i ännu högre grad eftersom tågtrafik har lägre externa effekter än busstrafik och genom att tågtrafiken är snabbare och vidgar arbetsmarknadsregionerna mer än busstrafik. Att vidga arbetsmarknadsregionerna har också varit trafikhuvudmännens, och senare de regionala kollektivtrafikmyndigheternas, syfte med att bygga ut de regionala tågsystemen.¹ Sedan trafikhuvudmännen tog över ansvaret för länsbanorna 1990 har resandet med den regionala tågtrafiken ökat med över 200 procent, medan fjärrtrafiken bara har ökat med 30 procent. Tåget har blivit en avgörande faktor för att skapa större arbetsmarknadsregioner.² En annan aspekt är att det ökade antalet avgångar med snabbare tåg och högre komfort, har gjort det mer prisvärt att resa med tåg och att resenärerna får mer för biljettpriserna jämfört med år 1990.³

Fordonskostnaderna har stigit snabbt eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ställer allt högre krav på miljövänligare bussmotorer och på användning av icke-fossila bränslen. Detta minskar utsläppen av bl.a. växthusgaser och ökar den samhällsekonomiska nyttan. Dessutom ökar kostnaderna när fordonen anpassas till personer med funktionsnedsättningar, vilket ökar nyttan för resenärerna och kan sänka kommunernas kostnader för färdtjänst. Andelen färdtjänstresenärer som reser med kollektivtrafiken har t.ex. ökat från 18,7 % år 2010 till 26,2 % år 2014.⁴

Det behövs en bredare diskussion om kostnads- och prisutvecklingen inom kollektivtrafiken, där man även väger in kollektivtrafikens samhällsnytta och nyttan för resenärerna och kollektivtrafikens bidrag till uppfyllandet av de transportpolitiska och klimatpolitiska målen och hur kollektivtrafiken kan utvecklas med kostnadseffektiva åtgärder.

Ett sätt att försöka sänka kostnadsutvecklingen och samtidigt utveckla kollektivtrafiken, som [utretts av Länstrafiken i Jämtland](#), är att köra delar av busstrafiken i egen regi. Länstrafikens styrelse har föreslagit Region Jämtland Härjedalen att länstrafikbolaget från och med december 2018 ska köra en del av busstrafiken i egen regi. Det slutgiltiga beslutet tas av regionfullmäktige i juni 2016.

¹ Transportstyrelsens och KTH (2015) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2015

² Nelldal och Wajsman (2015) Person- och godstransporter 2014-2030-2050 – Prognoser för framtida järnvägstrafik, bilaga 14 i Utredningen om järnvägens organisation (2015) En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, SOU 2015:110

³ Transportstyrelsens och KTH (2015) Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2015

⁴ Svensk Kollektivtrafik, Barometern för anropsstyrd trafik

Trafikutskottet uppföljning kollektivtrafiklagen

Trafikutskottet ska fram till april följa upp kollektivtrafiklagen. Utskottet ska utifrån ett resenärsperspektiv följa upp lagens effekter när det gäller bl.a. samordning, bytespunkter, biljett- och betalsystem, kostnadsutveckling för resenärerna och fördubblingsmålet. *Svensk Kollektivtrafik* har haft ett inledande möte och kommer att delta i utskottets uppföljningsgrupps utfrågning i april.

Trafikverket ska skapa förutsättningar fördubblingsmålet

Kollektivtrafiken är enligt regeringen ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Trafikverket har därför fått ett [regeringsuppdrag](#) om att bidra till att skapa förutsättningar för att kollektivtrafikbranschen ska nå sitt övergripande mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt och att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020 jämfört med 2006. Trafikverket ska senast den 31 oktober 2016 redovisa hur dess verksamhet förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafikbranschen att nå sitt fördubblingsmål.

Svensk Kollektivtrafik ska tillsammans med de övriga medlemmarna i Partnersamverkan ta fram en konsultrapport om vad som krävs för att uppnå målet om fördubblad marknadsandel. Rapporten kommer bl.a. att presenteras på Partnersamverkans seminarium i Almedalen.

Lagen om resenärsrättigheter träder i kraft

Den nya lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter kommer att träda ikraft den 1 april 2016. Lagen innebär bl.a. att alla tågresenärer måste hålla reda på hur lång tåglinjen är som de reser på. Är den kortare än 15 mil, och tåget bedöms bli minst 20 minuter försenat till slutstation, har resenären rätt till ersättning. Är linjen längre har du inte rätt till ersättning förrän förseningen är minst 60 minuter, och då med betydligt lägre belopp. I praktiken kommer olika regler gälla för samma resesträcka, samma bolag, samma biljett, men på olika avgångar. I dag måste resenären ha biljett för att ha rätt till ersättning, men enligt de nya reglerna räcker det med att hen visar att hen haft "för avsikt att resa". I de allra flesta fallen är det inte tågföretaget som du reser med som orsakat förseningen, utan Trafikverket eller ett annat tågbolag. Trots detta finns det i dag inga möjligheter att kräva kompensation från den som orsakat trafikstörningen. Detta är konsekvenser som kommer att öka kollektivtrafikens kostnader.

Svensk Kollektivtrafik har i debattartiklarna "[Orimliga krav på resenärer i ny lag](#)" och "[Ni söker konflikt där det inte finns någon](#)", i flera remissvar, i trafikutskottets uppföljning av kollektivtrafiklagen och vid uppvaktningar på Justitiedepartementet tagit upp vår kritik mot den nya lagen. Som förberedelse inför lagens ikraftträdande har Svensk Kollektivtrafik genomfört en workshop tillsammans med Samtrafiken. Nu återstår det att se om regeringen kommer att lägga förslag om regressrätt i propositionen om ändringar i det internationella järnvägsfördraget (COTIF) i maj.

Färre resenärer efter att id-kontrollerna införts

Var femte resenär har övergivit tågen över Öresundsbron sedan id-kontrollerna infördes på Kastrup den 4 januari, rapporterar [Sydsvenskan](#). Det innebär att 4000 färre resenärer i varje riktning. Det minskade tågresandet leder till ekonomiskt bortfall för Skånetrafiken och DSB. Nedgången beror dels

på att resenärerna reser mer sällan och dels att fler väljer andra färdstätt som bil, taxi och buss. I januari ökade biltrafiken med omkring 3 procent och busstrafiken med nästan 21 procent.

Inga avtal om asylsökandes resor

Flera län, bl.a. Gävleborg, Dalarna och Uppsala, har försökt sluta avtal med Migrationsverket om att asylsökande skulle få åka gratis med kollektivtrafiken. Sedan tidigare har Migrationsverket ett sådant avtal med länstrafiken i Kalmar. Men nu har Migrationsverket bestämt sig för att inte ingå fler sådana avtal. Myndigheten vill först utreda kostnaderna, vilka resor som det är rimligt att myndigheten ska finansiera och om det finns juridiska hinder att bekosta resor för asylsökande som inte direkt har med deras asylärende att göra. *Svensk Kollektivtrafik* arbetar för att försöka förhandla fram ett ramavtal med Migrationsverket om asylsökandes resor med kollektivtrafik.

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Forskningspolitisk proposition i höst

Hösten 2016 ska regeringen lägga en forskningspolitisk proposition. Regeringen har därför gett myndigheter och statliga forskningsfinansiärer i uppdrag komma in med underlag. De har även erbjudit organisationer möjlighet att komma in med bidrag till forskningspolitiken. Under hösten skickade *Svensk Kollektivtrafik* in [underlag till regeringens forskningspolitik](#) och ett remissyttrande om Trafikverkets rapport Analyser, forskning och innovationer på transportområdet.

Även [Energimyndighetens strategi och mål för forskning och innovation på energiområdet 2017-2020](#) har gått ut på remiss. Energimyndigheten kommer att fördela medel inom nio temaområden, varav ett är Transportsystemet. Denna forskning omfattar energi- och resurseffektivisering av transportsystemet, omställning av fordon till att använda förnybara drivmedel, och produktion av förnybara drivmedel. *Svensk Kollektivtrafik* kommer att svara på remissen.

Ändrade regler för upphandling av kollektivtrafik

Regeringen har lagt två lagrådsremisser som berör upphandling av kollektivtrafik, dels en lagrådsremiss om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster och dels en om interimistiska beslut vid överprövning av upphandlingar.

I [lagrådsremissen om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster](#) lämnas förslag om hur tjänstekontrakt om kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och på vatten samt koncessioner om kollektivtrafik, oavsett trafikslag, ska upphandlas. Enligt förslaget tillåts de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillhandahålla kollektivtrafik i egen regi och att direkttilldela avtal till interna företag. Dessutom föreslås att det ska bli möjligt att direkttilldela avtal som rör järnvägstrafik samt avtal av mindre värde, som inte gäller avtal om kollektivtrafik på vatten. Med avtal om mindre värde menas avtal med ett årliga genomsnittsvärde som uppskattas till mindre än 500 000 euro. Lagrådsremissen har skickats på remiss till myndigheter och organisationer. *Svensk Kollektivtrafik* kommer att skriva ett remissyttrande.

I [lagrådsremissen om interimistiska beslut vid överprövning av upphandlingar](#) förtydligar regeringen bestämmelserna vid överprövning av en upphandling och giltigheten för avtal. På samma sätt som i dag gäller att om en anbudsgivare inom 10 dagar begär överprövning av en upphandling så kan en domstol fördröja avtalsskrivande till dess att ärendet prövats rättsligt. Domstolen kan också välja att inte fördröja avtalet om skadorna för allmänintresset och upphandlaren vid en fördröjning bedöms vara större än för leverantören.

Enligt förslaget ska användarnas intresse, allmänintresset och övriga berörda intressen beaktas vid skadeavvägningen. Förslaget har väckts med anledning av den rådande flyktingsituationen, men syftar till att allmänt underlätta genomförandet av skyndsamma upphandlingar. Ändringarna föreslås i samtliga gällande och föreslagna lagar på upphandlingsområdet.

Utredningen om järnvägens organisation

I mitten av december lade Utredningen om järnvägens organisation fram sitt [slutbetänkande](#). Den innehåller en rad förslag som kommer att påverka kollektivtrafiken. Utredaren föreslog bl.a. att den kommersiella persontrafiken på järnväg ska stärkas i förhållande till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik genom att lägga till ytterligare steg i arbetet med att ta fram och

uppdatera trafikförsörjningsprogrammen. Till detta kommer att regionerna ska ta fram separata trafikförsörjningsprogram för varje samarbete som de har med andra regioner Dessa förslag gäller även den samhällsorganiserade busstrafiken.

I utredningen föreslås även att staten bör ta ställning till vad järnvägsnätet bör användas till och utifrån detta ställningstagande fatta beslut om att ge prioritet för viss trafik på utpekade banor och/eller vissa tider på dygnet.

För att komma tillrätta med konkurrenssituationen mellan kommersiell och samhällsorganiserad trafik, den bristande kapaciteten på järnvägen, ineffektiv kapacitetstilldelningsprocess och otillräckliga incitament för att utnyttja spårkapaciteten effektivt vill utredaren att kapaciteten på spåren ska fördelas enligt brittisk modell, där tillträdet till spåren för den interregionala persontrafiken regleras genom upphandlingar i konkurrens.

Till stor del blev dock utredningen en tummetott. På grund av tidsbrist var det många områden som inte utreddes färdigt. Istället föreslog utredaren att åtta nya utredningar ska tillsättas, bl.a. om marknadstillträde till järnvägen enligt brittisk modell, Jernhusens framtid och kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn.

Svensk Kollektivtrafik har en [debattartikel](#) kritiserat förslagen om att utredningen vill förlänga de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete med trafikförsörjningsprogrammen och att regionerna ska ta fram separata trafikförsörjningsprogram för varje samarbete som de har med andra regioner. Svensk Kollektivtrafik pekade bl.a. på att kollektivtrafikmyndigheten i Örebro kommer att tvingas skriva tio olika trafikförsörjningsprogram under en fyraårsperiod, Västmanland sju och Stockholm fyra.

I den fortsatta processen är det viktigt att Svensk Kollektivtrafik bl.a. arbetar för att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planeringsarbete inte förlängs och byråkratiseras och att den regionala tågtrafikens möjligheter att få kapacitet på spåren inte försämras.

Lägre strategisk påverkan/Brådskanie

Transportstyrelsen utreder hur miljözonerna kan utvecklas

Eftersom allt fler flyttar in till städerna är det, enligt regeringen, viktigt att skapa attraktiva och hållbara stadsmiljöer. Det kräver bl.a. tystare fordon med låga emissionsnivåer. Regeringen har därför gett Transportstyrelsen i [uppdrag](#) att föreslå hur dagens miljözonsbestämmelser kan utvecklas för att bättre bidra till att miljö kvalitetsmålen och målen för de transportpolitiska målen uppnås. I uppdraget ingår bl.a. att lämna förslag på hur miljözonsbestämmelserna kan användas för att premiera tysta och emissionsfria fordon, såväl lätta som tunga. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2016.

Miljözoner finns i dag i Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Helsingborg och Lund. Med stöd av miljözonsbestämmelserna kan kommuner besluta om att utestänga vissa tunga fordon (lastbilar och bussar) från stadskärnor och andra särskilt miljö känsliga områden genom att införa en miljözon som en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i dessa områden.

Svensk Kollektivtrafik har erbjudit berörda medlemmar att delta i Transportstyrelsens samråd om regeringsuppdraget i slutet av mars.

Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Transportstyrelsen utreder längre bussar

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att utreda möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik. Myndigheten ska bl.a. lämna förslag om de författningsändringar som är nödvändiga för att tillåta längre ledbussar och bussar med släpvagn. Uppdraget ska redovisas senast den 29 april.

Utredning om stärkt meddelarskydd inom kollektivtrafik och färdtjänst

Regeringen vill stärka meddelarskyddet för privatanställda i samhällsfinansierade verksamheter. Sedan tidigare pågår arbete för att stärka meddelarskyddet i skola, vård och omsorg. I januari tillsatte regeringen därför en utredning som ska analysera vilka ytterligare verksamheter, t.ex. kollektivtrafik och färdtjänst, som bör omfattas av stärkt meddelarskydd.

Stärkt meddelarskydd innebär att bland annat arbetsgivare förbjuds att efterforska vem i organisationen som har lämnat uppgifter till grundlagsskyddade medier och att utsätta denne för negativa åtgärder på grund av detta. Detta ger trygghet för den som lämnar uppgifter om verksamheten och bidrar till att lättare upptäcka eventuella missförhållanden. Det kan i sin tur medföra en högre kvalitet i verksamheterna och att brukarnas ställning stärks. Genom att insynen i hur skattemedlen används blir större kan ett stärkt meddelarskydd också leda till ett effektivare utnyttjande av samhällets resurser. Uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2017. Läs mer i [pressmeddelandet](#) och [direktivet till utredningen](#).

