



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys våren 2018

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Riksrevisionen granskar införandet av ERTMS▪ Självkörande fordon påverkar kollektivtrafiken▪ Gemensam regional indelning hos statliga myndigheter▪ Upphandlad kollektivtrafik lönsam för tågbolagen▪ Lönsamt att subventionera kollektivtrafik▪ "Börjesson dåligt påläst"▪ Övergripande mål för landsbygdspolitiken▪ Utredning om järnvägsunderhåll i egen regi▪ Riksrevisionen granskar hur Trafikverket använder fyrstegsprincipen▪ Utformningen av banavgifterna måste ändras▪ Skärpt beställaransvar för RKM▪ Nordiskt projekt om klimatsmart mobilitet▪ Ökade kunskaper om persontransporter behövs▪ Råd för hållbara städer inrättat▪ EU-förslag om tillstånd för busstrafik	<ul style="list-style-type: none">▪ Regeringen har infört mål om kollektivtrafik i städer▪ Kollektivtrafiken viktig del av regeringens klimatstrategi▪ Kostnadstak för höghastighetsbanorna▪ Reduktionsplikt och hållbarhetskriterier skapar brist på HVO▪ EU diskvalificerar biodiesel▪ Mikrofonförbudet problem för kollektivtrafiken▪ Regeringsuppdrag om fysisk planering för ökad transporteffektivitet▪ Reseavdragsutredning tillsatt
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Regeringen vill ha vinterdäck på bussarnas alla hjul▪ Regeringen vill öka bältesanvändningen i bussar▪ Ny målstyrning i trafiksäkerheten▪ Trafikverket ska utvärdera vinterns snöröjning▪ Bättre finansieringsmöjligheter för järnvägsfordon▪ Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet i kollektivtrafiken▪ Utredning om kvalitet i färdtjänsten▪ Inte möjligt att beskatta värdeökning som beror på infrastrukturinvesteringar▪ Gränskontroller vid inre gräns förlängs▪ Kollektivtrafiken viktig för besöksnäringen	<ul style="list-style-type: none">▪ Stöd till fri kollektivtrafik för ungdomar under sommaren▪ Ny lag om kameraövervakning▪ Ny miljözon för bussar▪ En ny kategori av taxitrafik

Brådskande

Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för våren 2018. 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 14 maj 2018

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	5
Regeringen har infört mål om kollektivtrafik i städer	5
Kollektivtrafiken viktig del av regeringens klimatstrategi	5
Kostnadstak för höghastighetsbanorna	6
Reduktionsplikt och hållbarhetskriterier som skapar brist på HVO	6
EU diskvalificerar biodiesel.....	7
Mikrofonförbudet problem för kollektivtrafiken	8
Regeringsuppdrag om fysisk planering för ökad transporteffektivitet	9
Reseavdragsutredning tillsatt.....	9
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	10
Riksrevisionen granskar Sveriges införande av ERTMS	10
Självkörande fordon kommer påverka kollektivtrafiken.....	10
Gemensam regional indelning hos statliga myndigheter.....	11
Upphandlad kollektivtrafik lönsam för tågbolagen.....	11
Lönsamt för samhället att subventionera kollektivtrafik.....	12
”Börjesson dåligt påläst”	13
Övergripande mål för landsbygdspolitiken	13
Utredning om järnvägsunderhåll i egen regi.....	14
Riksrevisionen granskar hur Trafikverket använder fyrstegsprincipen	14
Skärpt beställansvar för regionala kollektivtrafikmyndigheter.....	15
Trafikverket måste ändra sitt sätt att utforma banavgifterna	16
Nordiskt projekt om klimatsmart mobilitet i städer	16
Ökade kunskaper om persontransporter behövs	16
Råd för hållbara städer inrättat.....	17
EU-kommissionen vill införa tillstånd för busstrafik	17
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	18
Stöd till fri kollektivtrafik för ungdomar under sommaren	18
Ny lag om kameraövervakning.....	18
Ny miljözon för bussar.....	18
En ny kategori av taxitrafik.....	19
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	20
Regeringen vill ha vinterdäck på bussarnas alla hjul.....	20
Regeringen utreder bälten i bussar	20

Ny målstyrning i trafiksäkerheten	20
Trafikverket ska utvärdera vinterns snöröjning	20
Bättre finansieringsmöjligheter för järnvägsfordon.....	21
Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet i kollektivtrafiken.....	21
Utredning om kvalitet i färdtjänsten	21
Inte möjligt att beskatta värdeökning hos fastigheter som beror på infrastrukturinvesteringar	22
Gränskontroller vid inre gräns förlängs.....	22
Kollektivtrafiken viktig för besöksnäringen.....	22

■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

Regeringen har infört mål om kollektivtrafik i städer

Regeringen har fattat beslut om ett etappmål som syftar till att minska utsläppen från vägtrafiken i större tätorter. Enligt regeringens beslut ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik har tillsammans, under åren 2000 - 2016, varit ca 20 procent räknat i personkilometer. Utvecklingen har varit svagt positiv. Det skriver regeringen i sin [strategi för levande städer](#) som överlämnades till riksdagen i april.

Eftersom alla partier som deltog i Miljömålsberedningen ställde sig bakom målet finns det en bred politisk uppslutning bakom målet. Många remissinstanser, bl.a. **Svensk Kollektivtrafik**, pekade dock på att det behövs ytterligare styrmedel för att kunna nå målet. Regeringen skriver att det kommer att behövas olika insatser i olika delar av landet för att nå etappmålet och för att rikta åtgärder dit där de gör mest nytta. Regeringen framhåller även att arbetet med att mäta och följa upp målet behöver utvecklas för att öka kvaliteten och tillförlitligheten och att måluppföljningen behöver kompletteras med en analys av potentialen att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik i tätorter med skiftande förutsättningar. Regeringen kommer därför att ge Trafikanalys i uppdrag att följa upp det nya etappmålet.

Regeringen skriver att det i städer och tätorter är angeläget att i ökad utsträckning prioritera en samhällsstruktur med goda möjligheter att gå och cykla samt resa med kollektivtrafik i stället för med personbil. Kollektivtrafik, gång och cykling ska därför enligt regeringen främjas framför personbilstrafik och vara viktiga utgångspunkter för den framtida planeringen av städer. Regeringen kommer att ge berörda myndigheter i uppdrag att utreda och lämna konkreta förslag till ytterligare styrmedel och åtgärder för att kollektivtrafik, gång och cykel ska främjas i stadsplaneringen.

*I [remissvaret angående Miljömålsberedningens slutbetänkande](#) ställde sig **Svensk Kollektivtrafik** positiv till etappmålet. Svensk Kollektivtrafik anser det nu är mycket viktigt att ta fram en handlingsplan för hur målet ska uppnås. De åtgärder och styrmedel som föreslås i betänkandet är inte tillräckliga för att uppnå målet. Det visar inte minst den [backcastingstudie](#) om vad som krävs för att uppnå fördubblad kollektivtrafikandel till år 2030, som WSP tagit fram på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik och övriga branschorganisationer i Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik.*

Kollektivtrafiken viktig del av regeringens klimatstrategi

Förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykel behöver stärkas. I enlighet med riksdagens klimatmål behövs det ekonomiska incitament för att styra i denna riktning. Det [skriver regeringen i förslaget till klimatstrategi för Sverige](#) som överlämnades till riksdagen i april.

Strategin innehåller en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering som utgår från klimatmålet för transportsektorn om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyget) ska minska med minst 70 procent jämfört med år 2010. Handlingsplanen står på tre ben: transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och förnybara drivmedel.

När det gäller transporteffektivt samhälle skriver regeringen att andelen kollektivtrafik, gång och cykel behöver öka i städerna. För att nå detta behöver dessa alternativ bli mer attraktiva. Det

förutsätter bl.a. satsningar på kollektivtrafik och tekniska lösningar som underlättar för resor med låga utsläpp av växthusgaser. Utredningen om ett förändrat reseavdrag och etappmålet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, i riktning mot en fördubbling, är ett par av åtgärderna för ett transporteffektivt samhälle.

Om hållbara bränslen och elektrifiering skriver regeringen att en fortsatt positiv utveckling av biogas och höginblandade biobränslen är nödvändig för att få en fossilfri fordonsflotta. För att dessa biodrivmedel ska fortsätta vara konkurrenskraftiga så har de helt befriats från energiskatt från 1 januari 2018. Dessutom intensifierades insatserna på EU-nivå för att skapa fortsatt goda villkor för höginblandade biodrivmedel.

Svensk Kollektivtrafik kommer att tillsammans med Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik presentera en rapport under Almedalsveckan om hur kollektivtrafiken kan bidra till att klimatmålet för transportsektorn uppnås.

Redan i dag har den upphandlade kollektivtrafiken kommit mycket långt i omställningen till fossilfrihet. [Statistik från miljö- och fordonsdatabasen Frida](#) visar att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik använder förnybara drivmedel för 86 procent av sin körsträcka år 2017. Andelen ökade med nästan 10 procent jämfört med 2016. Räknar man även in den spårburna kollektivtrafiken stiger andelen fossilfri kollektivtrafik till en bra bit över 90 procent.

Kostnadstak för höghastighetsbanorna

Socialdemokraterna och Miljöpartiet har enligt [Sveriges Radio](#) enats om ett tak på 205 miljarder kr för bygget av höghastighetståg. Enligt den kompromiss som regeringspartierna enats om ska bygget vara klart år 2040 eller senast 2045.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth anser att det är nödvändigt med en överenskommelse mellan regeringen och alla allianspartier. Det handlar om ett stort ekonomiskt åtagande för Sverige. Det här är det stora industriella projektet de kommande decennierna, då måste det kunna bäras av olika parlamentariska majoriteter i olika konjunkurlägen. Samtliga allianspartier samt Vänsterpartiet har därför bjudits in och tackat ja till regeringens samtal om höghastighetsbanorna.

Enligt Regeringskansliets förteckning över kommande propositioner och skrivelser skulle regeringen senast den 9 maj lägga en skrivelse angående åtgärdsplanering för transportsystemet år 2018 - 2029.

Svensk Kollektivtrafik underströk i [remissvaret anående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029](#) att det är helt nödvändigt att de regionala tågsystemen och höghastighetsbanorna byggs samman dels genom att befintliga banor ansluts till och är kompatibla med höghastighetsbanorna och dels med gemensamma stationer, annars förlorar man tidsvinsten med höghastighetståg och försämrar komforten och minskar antalet resenärer. Först då kan höghastighetsjärnvägen vidga arbetsmarknadsregionerna och förbättra matchningen på arbetsmarknaden.

Reduktionsplikt och hållbarhetskriterier som skapar brist på HVO

Regeringen har under april fattat beslut om [en förordning om reduktionsplikten](#). Förordningen kompletterar den lag om reduktionsplikt som riksdagen tidigare har beslutat om. Lagen och förordningen styr hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel.

Reduktionsplikten, som träder i kraft den 1 juli i år, innebär att drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen med 2,6 procent från bensin och med 19,3 procent från dieselbränsle. Det motsvarar ungefär 5 volymprocent biodrivmedel i bensin och 25 volymprocent biodrivmedel i diesel. Kvoterna kommer sedan successivt att höjas för att bidra till att transportsektorns utsläpp minskas med 70 procent till och med 2030.

Under våren har regeringen även skickat ut förslag om [förändring i förordningen \(2011:1088\) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen](#) på remiss. Enligt förslaget ska råvarorna PFAD, teknisk majsolja och fria fettsyror inte längre betraktas som restprodukter. Dessa råvaror, i Sverige främst PFAD, används för framställning av biodieseln HVO. I praktiken leder detta till att dessa råvaror kommer att försvinna från marknaden. Eftersom andelen HVO från PFAD bedömdes till mellan 40 och 50 procent under år 2017 kommer tillgången på HVO att minska radikalt.

Samtidigt som de förändrade hållbarhetskriterierna radikalt minskar utbudet av HVO kommer reduktionsplikten att öka efterfrågan på drivmedlet kraftigt. Därmed kommer tillgången på ren HVO (HVO100) som är den biodiesel som huvudsakligen används i kollektivtrafiken att minska radikalt. Båda förändringarna införs den 1 juli i år.

Svensk Kollektivtrafik pekar i sitt [remissvar om hållbarhetskriterierna](#) på att de två förslagen medför stor risk för brist på HVO100. Ökande efterfrågan och minskade tillgång brukar betyda stigande priser. I förlängningen hotas utvecklingen mot fossilfri kollektivtrafik. Det som behövs är långsiktiga spelregler så att initiativ kan tas och forskning bedrivs för utveckling av förnybara drivmedel. Dessutom efterlyser Svensk Kollektivtrafik långsiktighet för produktion och användande av biodrivmedel, och ett helhjärtat statligt engagemang för en utbyggnad av produktionen av biodrivmedel.

I vårt [remissvar angående regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle](#) pekade vi även på att det inte finns några definierade årliga mål för inblandning av biodrivmedel efter 2020, utan bara en indikativ målsättning för 2030. Det är även en brist att förslaget inte innehåller något som premierar bränslen som har högre andel större fossilfritt än vad lagen kommer att kräva.

I [remissvaret](#) angående [Miljömålsberedningen](#) tog vi dessutom upp att det är mycket viktigt att skapa långsiktigt hållbara och stabil beskattning av biodrivmedel. Kortsiktigheten, osäkerheten och ryckigheten i dagens beskattning av biodrivmedel är ett stort problem för kollektivtrafiken. I linje med detta har vi och Sveriges Bussföretag tidigare publicerat en [debattartikel i Dagens Samhälle](#) om att omställning till fossilfria bussar kräver stabila regler. Dessutom arbetar vi tillsammans med våra nordiska kollegor för att även UITP ska driva frågan om långsiktigt och hållbar beskattningen av biodrivmedel.

EU diskvalificerar biodiesel

EU har lagt ett [förslag till ändringar i direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon](#). Förslaget innehåller kvoter för hur många procent nya fordon (personbilar, lastbilar och bussar) som ska uppfylla kraven på ett "rent fordon" år 2025 respektive 2030. Förslaget, som det ser ut i dagsläget, definierar ett rent fordon som ett fordon som drivs med el, laddhybrid,

bränslecell (vätgas) samt natur- eller biogas. I en [bilaga till direktivförslaget](#) föreslås att 50 % av de nya bussarna i Sverige ska uppfylla kraven år 2015 och 75 % år 2030. Motsvarande nivåer för lätta fordon är 35 % både för 2025 och 2030, och för tunga lastbilar är målnivån 10 % år 2025 respektive 15 % år 2030.

[Svensk Kollektivtrafik är i sitt remissvar](#) positiv till att EU-kommissionen vill minska transportsektorns miljöpåverkan genom ökad användning av förnybara bränslen och teknik som möjliggör emissionsfri drift, men det är negativt att EU-kommissionens förslag diskvalificerar biodiesel, medan fossil naturgas accepteras för användning i gasmotorer. För att försöka påverka förslaget och formulera gemensamma ändringsförslag samarbetar Svensk Kollektivtrafik med Sveriges Bussföretag, SKL och inom ramen för UITP med systerorganisationer i övriga Europa. Svensk Kollektivtrafik tog även upp frågan med EU:s transportkommissionär Violeta Bulc när hon var i Stockholm för ett dialogmöte.

Mikrofonförbudet problem för kollektivtrafiken

Sedan den 1 februari är det olagligt för bussförare i kollektivtrafiken att använda handhållen kommunikationsutrustning under färd. För att inte bryta mot reglerna måste bussförarna köra in till kanten och stanna om de måste använda kommunikationsradion.

Kommunikationsradion används för kontakt mellan bussföretagets trafikledning och föraren och mellan förare i olika bussar. Utrustningen behövs vid akuta nödsituationer, för att undvika förseningar och informera resenärerna.

Regeländringen kom som fullständig överraskning när regeringen offentliggjorde sitt beslut den 19 december förra året. Efter att remisstiden gått ut i oktober ändrade regeringen förbudet från att bara gälla mobiltelefoner som hålls i handen till att omfatta all kommunikationsutrustning som förarna håller i handen.

Efter att regeringen publicerat nyheten var det bara drygt en månad kvar till de nya reglerna trädde i kraft. Dessutom var det jul och nyår. Det är en oerhört kort tid att installera den utrustning som krävs i alla fordon som berörs: 10 000 bussar och 50 000 lastbilar. För att verkstäderna ska ha någon som helst chans behöver kollektivtrafiken en tillfällig dispens under minst ett år. Den nya lagen omfattade även blåljusfordon, vilka fick dispens från den nya regeln efter starka reaktioner. I busstrafiken berörs i princip samtliga 10 000 bussar som upphandlats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Dessutom är kommunikationsradio med mikrofon som hålls i handen vanlig i skolbussar som upphandlats av kommunerna. Övrig busstrafik berörs inte eftersom kommunikationsradio inte används där.

Utrustning och installation kostar 4 500 – 6 000 kr per buss, eller totalt 45 – 60 miljoner kr för hela landet. Till det kommer kostnaderna för utrustning och installationer i skolbussar som upphandlats av kommunerna. Det är kommunerna och landstingen, genom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som kommer att få stå för kostnaderna.

***Svensk Kollektivtrafik** har ställt sig positiv till den nya lagen eftersom den kommer att förbättra trafiksäkerheten, men vi är mycket kritiska till att regeringen ändrat reglerna utan att informera de som berörs. Vi har tillsammans med Sveriges Bussföretag skickat en [skrivelse med begäran om dispens](#) under ett övergångsår till Näringsdepartementet. Vi har även tillsammans med Kristoffer Tamsons, styrelseordförande SL, och Anna Grönlund, branschchef Sveriges Bussföretag, publicerat en*

debattartikel om att ["Regeringens hastverk skapar stora problem"](#) i SvD. Helena Leufstadius intervjuades i TV4:s nyheter den 2 februari.

Regeringsuppdrag om fysisk planering för ökad transporteffektivitet

[Energimyndigheten har fått ett regeringsuppdrag](#) om att planera och genomföra insatser i form av bl.a. metoder för att genom den fysiska planeringen nå transporteffektivitet och finansiellt stöd för åtgärder eller demonstrationer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021. Uppdraget ska genomföras i dialog med Boverket, Trafikverket, länsstyrelserna och aktörer med regionalt utvecklingsansvar.

Reseavdragsutredning tillsatt

Regeringen har gett en [kommitté i uppdrag att se över det nuvarande systemet för reseavdrag](#). Reseavdraget ses över för att underlätta för de som bor på landsbygden. Utredningens uppdrag är att utforma regler som ska bidra till regionförstoring och därigenom underlätta rörligheten på arbetsmarknaden, samtidigt som utformningen ska bidra till klimatmålet för transportsektorn 2030. Regeringen anser att systemet bör omarbetas för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare än nuvarande system att tillämpa, administrera och kontrollera.

Kommittén ska bl.a. analysera hur ett avståndsberoende reseavdrag kan utformas, dvs. ett färdmedelsneutralt avdrag utan koppling till faktiska biljett- eller bilkostnader och där avdragets storlek i stället beräknas utifrån avståndet mellan den skattskyldiges bostad och arbetsplats. Utredningen ska slutredovisas senast den 1 juli 2019.

Regeringen pekar i en [skrivelse om skatteutgifter under 2018](#) på att reseavdraget är den största skatteutgiften inom inkomstbeskattningen. Reseavdraget beräknas kosta ca 6,1 miljarder kr år 2018 och med nuvarande regler väntas avdraget kosta 6,4 miljarder kr år 2020.

*Det är positivt att regeringen tillsätter en utredning som ska se över reseavdraget, men nu förväntar vi oss resultat, det skrev **Svensk Kollektivtrafik** tillsammans med den övriga kollektivtrafikbranschen i ett [gemensamt pressmeddelande](#). För att minska utsläppen av växthusgaser, öka jämställdheten, jämna ut de regionala skillnaderna och samtidigt uppfylla reseavdragets ursprungliga syfte, att vidga människors arbetsmarknadsregioner, anser vi att reseavdraget ska göras avståndsberoende och färdmedelsneutralt. En åtgärd som dessutom kraftigt kommer att minska möjligheten att fusk. Ett fusk som varje år kostar 2 miljarder kronor i uteblivna skatteintäkter, enligt Landsbygdskommitténs slutbetänkande.*

Svensk Kollektivtrafik har arbetat för ett avståndsberoende reseavdrag under många år, bl.a. uppvaktade vi dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson. Vid mötet överlämnades vårt [positionsrapport om avståndsberoende reseavdrag](#) med förslag till ett nytt reseavdragssystem som både vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar utsläppen. Svensk Kollektivtrafik har även skrivit en [debattartikeln "Reseavdraget ger fördel för män i storstäderna" som publicerades i SvD](#) tillsammans med Naturskyddsföreningen, Resenärsforum, Sveriges Bussföretag, Tågoperatörerna och Taxiförbundet. Svensk Kollektivtrafik var referensgrupp till [WSP:s rapport om reseavdraget](#).

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Riksrevisionen granskar Sveriges införande av ERTMS

[Riksrevisionens håller på att granska om Trafikverket vid införandet av ERTMS](#) i Sverige har hushållat med statens medel och undvikit onödiga kostnader. Syftet är att bedöma effektiviteten i planeringen och införandet av ERTMS i Sverige. Granskningen ska även undersöka om Trafikverkets strategi för införandet av ERTMS är underbyggd och utformad på ett effektivt sätt. Riksrevisionen pekar på att det i nuläget inte är klarlagt vilken nytta systemet kan medföra, och förväntningarna på t.ex. ökad kapacitet har på senare tid tonats ner, eller helt räknats bort.

Bakgrunden är att Sverige har beslutat att successivt införa ERTMS, det europeiska signalsystemet för järnvägstrafik, fram till 2035, till en beräknad kostnad på 30,2 miljarder kronor. Systemet ska användas i hela EU, men hittills har det bara införts i begränsad omfattning och inte på ett sammanhängande sätt. Riksrevisionen framhåller att de första åren med ERTMS-drift på pilotbanorna präglades av många fel och störningar, med försenade tåg som följd. När systemet ska införas i större skala på högt trafikerade banor kan sådana barnsjukdomar få stora konsekvenser för resenärer och kostnader för samhället. Granskningen kommer att publiceras under sommaren 2018.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare tagit upp problemen med ERTMS i en rad sammanhang. I en [debattartikel](#) i SvD skrev vi att regeringen bör skjuta på utbyggnaden tills ERTMS är driftsäkert och det finns versioner av signalsystemet som ökar kapaciteten. I [remissvaret angående Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029](#) tog vi även upp att staten och Trafikverket måste ta ett betydligt större finansiellt ansvar för finansiering av fordonsanpassningen och att ERTMS enligt införandeplanen ska införas på små snuttar över hela landet samtidigt, med utgångspunkt från utbyte av gamla ställverk. Detta kommer att få negativa konsekvenser för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik.

Självkörande fordon kommer påverka kollektivtrafiken

I mars överlämnades utredningen [Vägen till självkörande fordon – introduktion](#) (SOU 2018:16) till regeringen. I utredningen föreslås ett antal regelförändringar, som behövs för att börja utveckla och använda automatiserade fordon på väg de närmaste åren, bl.a. ökade möjligheter till försök med fordon utan förare. Regelförändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

Utredningen pekar på att de självkörande fordonen kommer att påverka kollektivtrafiken på olika sätt. Små och långsamma persontransportfordon förväntas slå igenom i ett tidigt skede. Många aktörer och tester antyder att det snart kan bli vanligt att se automatiserade kollektivtrafikbussar på vägarna, i vart fall i försöksverksamhet.

Utredningen pekar på att den traditionella kollektivtrafiken enligt alla bedömare kommer att fortsätta vara den viktigaste delen av transportsystemet i städerna och även för de framtida möjligheterna till att använda MaaS. I stora och mellanstora städer är stomlinjerna med buss, spårvagn och tunnelbana väsentliga för att klara stadens persontransportbehov på ett hållbart sätt. Däremot kan automatiseringen av transportsystemet, bli en pusselbit för att förbättra systemet. Även taxi påverkas. När förarfria robottaxiresor blir möjliga sjunker personalkostnaderna, medan kostnaderna för fordon och fordonsunderhåll stiger. Totalt förväntas dock robottaxiresorna bli billigare för kunden.

Svensk Kollektivtrafik har deltagit i utredningsarbetet och kommer att skriva ett remissvar angående betänkandet. I vårt [remissvar angående delbetänkandet Vägen till Självkörande fordon – försöksverksamhet](#) pekade vi på vikten av att skapa förutsättningar för försök med självkörande kollektivtrafikfordon. Detta kan bl.a. leda till att det utvecklas nya former av transporter och resetjänster inom kollektivtrafiken. I [remissvaret angående Transportstyrelsens förslag och konsekvensutredning för försöksverksamhet med självkörande fordon](#) pekade vi på att det av avgörande betydelse att testverksamhet kan komma igång så snart som möjligt, utan att trafiksäkerheten äventyras, för Sverige inte ska hamna på efterkälken. I [vårt remissvar angående Miljömålsberedningens slutbetänkande](#) delade vi beredningens analys om att självkörande bilar och bildelning vid ett större genombrott skulle kunna bidra till lägre utsläpp och minskad trängsel förutsatt att introduktionen kombineras med investeringar som samtidigt ökar kollektivtrafikens attraktionskraft.

Gemensam regional indelning hos statliga myndigheter

En rad statliga utredningar har pekat på problemen med att de statliga myndigheterna har olika geografiska indelningar och vilka konsekvenser det kan på kvaliteten i verksamheten. Indelningskommittén föreslår därför i sitt [slutbetänkande en gemensam regional indelning](#) av tio statliga myndigheter, bl.a. Trafikverket, för att främja samverkan och samordning mellan de statliga myndigheterna på regional nivå och med kommuner och landsting. De tio myndigheterna föreslås följa samma indelning i sex geografiska områden som omfattar följande län:

- Jämtland, Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland
- Dalarna, Gävleborg, Södermanland, Uppsala, Värmland,
- Västmanland, Örebro
- Gotland, Stockholm
- Jönköping, Kalmar, Östergötland
- Halland, Västra Götaland
- Blekinge, Kronoberg, Skåne

Svensk Kollektivtrafik kommer att skriva ett remissyttrande angående betänkandet. I vårt remissvar angående [Regional indelning – tre nya län \(SOU 2016:48\)](#) ställde vi oss bakom Indelningskommitténs förslag om att koordinera relevanta myndigheters regionala indelning med läns- och landstingsindelningen som kommittén då föreslog.

Upphandlad kollektivtrafik lönsam för tågbolagen

För järnvägsföretagen är den upphandlade trafiken mest lönsam. Företag som enbart bedriver upphandlad trafik har en genomsnittlig rörelsemarginal på åtta procent, medan företag som bara bedriver kommersiell trafik har en genomsnittlig rörelsemarginal på två procent. Det framgår av Transportstyrelsens rapport [Transportmarknaden i siffror 2017](#). Rapporten är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning på väg- och järnvägsområdet.

Enligt rapporten har andelen kollektivtrafikresor ökat med ungefär två procentenheter, från 18 till 20 procent av det totala resandet under de senaste tio åren. Generellt antas ungefär en tredjedel till hälften av resandeökningen inom kollektivtrafiken kunna härledas från biltrafiken.

Persontransporterna har ökat stadigt under ett antal år och denna ökning består. Främst växer tågtrafiken, framförallt regionalt, men även den långväga trafiken ökar. I den regionala

kollektivtrafiken ökar både utbudet och efterfrågan kontinuerligt. De senaste tio åren har utbudet ökat med sju procent och efterfrågan med elva procent. En stor del av förbättringen kan enligt Transportstyrelsen härledas till det aktiva arbetet med att förbättra det upphandlade utbudet och att vidga arbetsmarknadsregionerna.

Persontransporternas betydelse väntas öka i omfattning i takt med att tjänstemarknaden blir allt viktigare för samhällsekonomin. Utvecklingen stärks av att människor, till följd av bostadsbrist och höga priser på de bostäder som finns, bosätter sig allt längre ifrån sina arbeten. Utvidgandet av regionaltågssystem, inte minst i Mälardalen, bidrar till att göra en sådan utveckling möjlig.

När det gäller bussbranschen pekar Transportstyrelsen på att antalet bussföretag minskar över tid. Sedan förra året har det skett en minskning med tio företag och de senaste fem åren har antalet företag minskat med 60 stycken. Den nedåtgående trenden drivs framförallt av färre linjetrafikföretag. Busstrafikmarknaden domineras av ett fåtal stora företag. Siffror från 2015 visar att det största företaget ensam står för 19 procent av den totala omsättningen, medan de fyra största företagen tillsammans står för 50 procent av den totala omsättningen.

Tillväxten har varit stark inom bussbranschen. De senaste fem åren har omsättningen vuxit med 48 procent inom linjetrafiken och 37 procent inom chartertrafiken. Generellt har det finansiella tillståndet inom bussbranschen stärkts. Att medianomsättningen och antalet företag minskar, samtidigt som den totala omsättningen ökar indikerar att tillväxten framförallt är koncentrerad till de största företagen.

Lönsamt för samhället att subventionera kollektivtrafik

En ny VTI-rapport visar att det är [samhällsekonomiskt lönsamt att subventionera kollektivtrafik](#) och öka turtätheten där efterfrågan är hög. Det finns en rad samhällsekonomiska motiv för att subventionera kollektivtrafik.

Det huvudmotiv som ligger i fokus i rapporten, är den välfärdsvinst som uppstår för kollektivtrafikanterna om pris och frekvens optimeras med hänsyn till väntetider och trängsel i kollektivtrafikfordonen. Denna effekt, ofta kallad Mohring-effekten, består av kortare väntetider för existerande trafikanter. Den uppstår om efterfrågan ökar, vilket föranleder ökad turtäthet, vilket ger upphov till kortare väntetider. En optimering av pris och frekvens ger stora välfärdsvinster både jämfört med dagsläget och med kollektivtrafik i privat regi. Med optimal nivå på pris och turtäthet täcks inte ens kollektivtrafikens rörliga kostnader. Därför krävs kompletterande finansiering via skatten.

Utöver detta motiv finns det också andra som kan motivera ytterligare subventionering av kollektivtrafik. För det första att biltrafik förorsakar trängsel, luftföroreningar och buller. För det andra att det så kallade optionsvärdet, att subventionering gynnar också dem som inte använder kollektivtrafik så ofta, genom att de har ett alternativ den dag bilen eller cykeln inte fungerar eller vädret är dåligt. Ett tredje motiv gäller positiva effekter på arbetsmarknaden genom att subventionerad kollektivtrafik kan medföra ökad sysselsättning och bättre matchning. Dessutom kan det finnas fördelningspolitiska motiv som innebär att kollektivtrafiken bör subventioneras därför att det gynnar vissa grupper, t.ex. låginkomsttagare.

Kommersiell drift av kollektivtrafiken skulle enligt rapporten medföra högre biljettpriser. Biljettpriser som är högre än optimalt. Samtidigt skulle turtätheten vara lägre än i dag. Även turtätheten skulle vara lägre än vad som beräknas vara optimalt. Rapporten pekar även på att efterfrågan på kollektivtrafiken skulle minska och biltrafiken öka. I beräkningarna har VTI bara tagit hänsyn till de rörliga driftkostnaderna. En kommersiell operatör skulle dessutom behöva kompensera sig för fasta kostnader. Rapportens slutsats är därför ”att kommersiell drift av urban kollektivtrafik är mycket svårt att realisera.”¹

Även [Svensk Kollektivtrafiks rapport om kollektivtrafikens samhällsnytta \(2017\)](#) visar att det är lönsamt för samhället att subventionera kollektivtrafiken. WSP:s beräkningar i rapporten visar att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik skapar samhällsnytta för betydligt mer än 14 miljarder kr netto varje år.

”Börjesson dåligt påläst”

I februari riktade Maria Börjesson, professor på VTI, uppmärksamheten på fördubblingsmålet som branschens organisationer satt upp för att få fler att åka kollektivt. I en intervju i Trafikforum ansåg hon att [fördubblingsmålet är kontraproduktivt](#) och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte vet vad det är som driver kostnadsökningen inom kollektivtrafiken.

I en debattartikel om att [”Börjesson är dåligt påläst”](#) i Trafikforum tillbakavisar Svensk Kollektivtrafik flera av hennes påståenden. SKL har i flera analyser visat att kostnadsökningarna till tre fjärdedelar beror på mer kollektivtrafik och fler avgångar, framförallt ökat utbud av tågtrafik, samt ökade löne-, bränsle- och fordonskostnader. Hon hävdar också att vi måste ha klart för oss att kollektivtrafiken inte kommer att lösa klimatproblemet. Självkänt kommer kollektivtrafiken inte ensam att kunna lösa klimatproblemen. Det är det nog väldigt få som tror. Däremot har flera statliga utredningar, liksom Trafikverket, konstaterat att kollektivtrafikandelen måste öka för att klimatmålen ska kunna nås.

Som redan nämnts kommer Partnersamverkan att presentera en rapport i Almedalen om hur kollektivtrafiken kan bidra till att uppnå målet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med 70 procent senast år 2030.

Övergripande mål för landsbygdspolitiken

Regeringen har lagt en [proposition om en sammanhållen politik för Sveriges landsbygder](#). Enligt propositionen bör det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitiken vara en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet.

Regeringen pekar även på att transportpolitiska beslut ofta påverkar landsbygdernas utveckling på ett tydligt sätt. Därför är det enligt regeringen viktigt att beslut inom transportområdet belyses utifrån hur de påverkar olika delar av landet. Regeringen avser att bedöma vilka konsekvenser förändring av skatter och avgifter inom det transportpolitiska området får för möjligheten att nå det övergripande målet för landsbygdspolitiken.

I regleringsbrevet för 2018 fick Trafikverket ett [regeringsuppdrag om att redovisa åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden](#). Trafikverket ska till följd av

¹ S.109

regeringens utökade satsningar på främjande av kollektivtrafik i landsbygd under perioden 2018–2020 samråda med regionalt utvecklingsansvariga aktörer om vad som kan uppnås i respektive län och redogöra för åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden. Uppdraget skulle ha redovisats senast den 30 mars 2018.

Svensk Kollektivtrafik ställde sig i sitt remissvar [positiv till den Parlamentariska landsbygdskommitténs förslag](#) om att regeringen bör bedöma vilka konsekvenser en förändring av skatter, avgifter och avdrag inom det transportpolitiska området får för möjligheten att nå de landsbygdspolitiska målen. Svensk Kollektivtrafik betonade även vikten av bättre kommunikationer i landsbygden för att man ska kunna bo kvar och ändå ha bra tillgång till arbete och studier.

Utredning om järnvägsunderhåll i egen regi

Regeringen har tillsatt en [utredning om hur det basunderhåll](#) som Infranord AB i dag bedriver på uppdrag av Trafikverket skulle kunna föras över till Trafikverket så att den kan utföras i egen regi av verket. Uppdraget ska redovisas senast den 17 augusti 2018.

Bakgrunden är att [utredningen om järnvägens organisation](#) pekade på att det finns brister inom Trafikverkets underhållsverksamhet. Regeringen anser att utredningen förstärker bilden av att det finns möjligheter att förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att transportkunderna ska kunna erbjudas bättre och effektivare transporttjänster med tåg. Det är mot den bakgrunden viktigt att Trafikverket i sin roll som infrastrukturförvaltare för den statliga järnvägsanläggningen på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt tar det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet.

Sedan tidigare har Trafikverket ett [regeringsuppdrag som gäller järnvägsunderhållets organisation](#) och besiktningsfrågor. Detta uppdraget ska slutrapporteras den 29 juni.

I [remissvaret angående betänkandet Koll på anläggningen](#) var **Svensk Kollektivtrafik** sammanfattning av problemen att "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."

Riksrevisionen granskar hur Trafikverket använder fyrstegsprincipen

Staten investerar varje år ca 24 miljarder kronor i ny infrastruktur. Som stöd för beslutsprocessen finns den s.k. fyrstegsprincipen som innebär att billigare åtgärder alltid ska övervägas innan dyrare lösningar, som investeringar i ny infrastruktur, beslutas.

Trots att både riksdag och regering ställt sig bakom principen har ett antal studier visat att det har varit svårt att få genomslag för principen i den faktiska planeringen. [Riksrevisionen genomför därför en granskning av fyrstegsprincipen inom nationell infrastrukturplanering](#). Resultatet av granskningen kommer att publiceras i november 2018.

Fyrstegsprincipen ser i korthet ut så här:

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

2. Optimera – kan befintliga anläggning användas på ett mer effektivt sätt?
3. Bygg om – räcker det med begränsade ombyggnader, till exempel trafiksäkerhetsåtgärder?
4. Bygg nytt.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare [föreslagit](#) att möjligheterna till statlig finansiering av åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon (steg 1- och 2-åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen) bör öka eftersom Trafikverket, enligt regelverket, inte har någon möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder. Kommunerna saknar i dag därför ofta incitament att göra steg 1- och 2-åtgärder, vilket riskerar att leda till suboptimering.

Skärpt beställaransvar för regionala kollektivtrafikmyndigheter

I dag finns det problem med olagliga yrkestransporter, osund konkurrens och företag som dumpar villkoren. Därför har regeringen lagt en [proposition om beställaransvar för ordning och reda på vägarna](#).

Förslaget innebär att företag och myndigheter ska ta större ansvar för att kontrollera att de transporter som de beställer är lagliga. Alla som yrkesmässigt beställer en varutransport eller persontransport omfattas, oavsett var i avtalskedjan man befinner sig. Detta innebär att även yrkesmässiga beställare av persontrafik, som t.ex. myndigheter som beställer persontransporter – både buss och taxi – också har ansvar att kontrollera att transporten är laglig. Förslaget träder i kraft 1 juli 2018.

Svensk Kollektivtrafik skrev tillsammans med de övriga branschorganisationerna inom [Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik en skrivelse](#) till Näringsdepartementet med anledning av Transportstyrelsens rapport om beställaransvaret. I skrivelsen pekade vi bl.a. på att eftersom parterna inom den svenska upphandlade kollektivtrafiken sedan år 2010 regelbundet publicerar rekommendationer och krav för den upphandlade kollektivtrafiken med tåg, buss och taxi anser vi att de föreslagna reglerna slår in öppna dörrar.

Trafikverket måste ändra sitt sätt att utforma banavgifterna

Trafikverket behöver ändra sina banavgifter så att de har en tydligare koppling till hur mycket trafiken sliter på järnvägen. Det visar [Transportstyrelsens tillsyn av Trafikverkets banavgifter](#).

Transportstyrelsen ansvarar för att granska de banavgifter som Trafikverket tar ut. Myndigheten har beslutat om ett föreläggande som innebär att Trafikverket måste se över sitt arbete med hur banavgifterna tas ut, bl.a. ska kostnaderna för slitaget motsvaras av en avgift som är baserad på de beräknade marginalkostnaderna för drift, underhåll och reinvestering.

Transportstyrelsens föreläggande kommer att innebära stora förändringar för Trafikverket i hur de utformar sina banavgifter. Detta kan i sin tur innebära ökade kostnader för järnvägsföretagen beroende på hur Trafikverket väljer att utforma banavgifterna i framtiden.

Nordiskt projekt om klimatsmart mobilitet i städer

Med en fortsatt snabb urbanisering kommer allt fler nordiska medborgare att bosätta sig i städer och i stadsregioner. Växande städer innebär på många sätt en stor utmaning och den ökade urbaniseringen kan bidra till ökande utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkande gaser samt bullerproblem. En sådan omställning kräver enligt regeringen ökad introduktion av nollemissionsfordon och laddinfrastruktur och en samhällsplanering för en långsiktigt hållbar tillgänglighet, men också innovativa mobilitetslösningar som främjar en övergång till kollektivtrafik, gång och cykel i städer och deras omland samt främjar effektiv citylogistik.

Energimyndigheten har fått [regeringens uppdrag att vara huvudprojektledare i ett projekt om hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet](#) som en del av det svenska ordförandeskapet i Nordiska ministerrådet. Uppdraget pågår mellan 2018 - 2020 och är uppdelat i flera delprojekt med stort fokus på elfordon och laddstationer. Delprojekt 3 leds av Trafikverket med syfte att initiera "Dialogmöten, erfarenhetsutbyte samt rekommendationer om att skapa förutsättningar för attraktiva och klimatsmarta transporter i städer". Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 15 mars 2021.

Svensk kollektivtrafik kommer tillsammans med Trafikverket och våra nordiska systerorganisationer medverka i projektet och bland annat visa på det nordiska mervärdet inom MaaS området under Persontrafik 2018.

Ökade kunskaper om persontransporter behövs

Trafikanalys har fått ett [regeringsuppdrag om att redovisa ett uppdaterat kunskapsunderlag om persontransportsituationen](#) i Sverige inom olika trafikslag och färd sätt, såväl nationellt som i storstadsregionerna, i små och medelstora städer samt i gles- och landsbygder. Redovisningen ska omfatta hur resor sker i dag och en analys av möjligheterna att resa för olika grupper i samhället. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 15 december 2018.

Trafikanalys har sedan tidigare ett [regeringsuppdrag om ökad kunskap om järnvägstransporter](#). Uppdraget är att föreslå åtgärder för att utveckla dagens statistik och kunskapsunderlag om järnvägstransporter. Målet är en mer detaljerad och en bättre geografisk bild av gods- och passagerarflöden. Uppdraget ska slutredovisas 31 maj.

Innan årsskiftet skickade **Svensk Kollektivtrafik** tillsammans med de övriga organisationerna i Partnersamverkan en [mycket kritisk skrivelse till Trafikanalys om bristerna i kollektivtrafikstatistiken](#). I mitten av april träffade Partnersamverkan Trafikanalys generaldirektör Brita Saxton samt Per-Åke Wikman och Mats Wiklund för att diskutera kritiken mot myndighetens arbete med statistiken. Svensk Kollektivtrafik deltar i regeringsuppdraget om ökade kunskaper om järnvägstransporter.

Råd för hållbara städer inrättat

Regeringen har inrättat ett [Råd för hållbara städer](#), som består av 10 myndigheter, bl.a. Trafikverket, Vinnova, Energimyndigheten och Naturvårdsverket. Rådet ska bidra till en långsiktig utveckling av hållbara städer. Arbetet med hållbara städer skapar ett helhetsgrepp om hur staden kan och bör utvecklas och bli socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar. Hållbar stadsutveckling omfattar bl.a. fysisk planering, transporter och infrastruktur, regional tillväxt, miljö- och energifrågor m.m.

Rådet ska bl.a. ta fram en gemensam åtgärdslista som publiceras senast 1 mars varje år. Rådets första rapportering ska dock göras senast 1 juni 2018. Åtgärdslistan ska syfta till att visa vilka åtgärder som myndigheterna avser att vidta i samverkan för att främja arbetet med hållbara städer. Listan ska omfatta åtgärdsinriktade överenskommelser och samarbeten mellan två eller flera av rådets myndigheter. Uppdraget löper till 31 maj 2022.

EU-kommissionen vill införa tillstånd för busstrafik

EU-kommissionen har lagt fram [förslag om ändringar i EU:s bussförordning](#). Förslaget innehåller två förslag som kommer att påverka kollektivtrafiken i Sverige. För det första vill kommissionen införa ett tillståndsförfarande för nationell linjetrafik för sträckor som är kortare än 100 kilometer respektive 120 kilometer fågelvägen. Ansökningar som under vissa förutsättningar ska kunna nekas. För det andra föreslås tillträdesrätt för bussföretag till samtliga terminaler och busshållplatser med en yta på minst 600 m².

[Svensk Kollektivtrafik håller i sitt remissvar](#) inte med EU-kommissionen om att det bör införas ett tillståndsförfarande för nationell linjetrafik för sträckor som är kortare än 100 kilometer. Förslaget skulle i praktiken innebära ett steg tillbaka på den svenska marknaden, som i dag har full etableringsrätt för såväl upphandlad som kommersiell trafik. Förslaget kommer inte att bidra med några positiva effekter i Sverige. I stället riskerar det att begränsa den helt kommersiella busstrafikens tillträde till den öppna marknaden. Svensk Kollektivtrafik avslår även kommissionens förslag om tillträdesrätt för alla bussföretag till samtliga terminaler och busshållplatser med en yta på minst 600 m².

■ Lägre strategisk påverkan/Brådskande

Stöd till fri kollektivtrafik för ungdomar under sommaren

Regering och riksdag har beslutat införa ett statligt stöd på 350 miljoner kronor per år under 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurserna 6–9 i grundskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan.

Regeringen har under vintern skickat ut [förslag till förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar](#) på remiss. Enligt förslaget ska bidraget fördelas till de regionala kollektivtrafikmyndigheter som till Trafikverket ansöker om bidrag efter ett fördelningstal som bestäms av regeringen för varje regional kollektivtrafikmyndighet. Fördelningstalet utgår från antalet skolungdomar per län. Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med övriga berörda parter i länet avgöra, i tid och omfattning, vad som i respektive län ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik.

Det är positivt att staten främjar fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet. Det skriver [Svensk Kollektivtrafik i remissvaret](#) till regeringen. Satsningen har många positiva effekter, bland ungdomar likvärdiga möjlighet till resor i kollektivtrafiken.

Ny lag om kameraövervakning

Regeringen har lagt en [proposition om en ny kamerabevakningslag](#). Förslaget innebär att fler slipper tillståndskravet och det blir lättare för till exempel polisen och kommuner att få tillstånd till kamerabevakning. Med den nya lagen ökar möjligheterna att använda kamerabevakning på platser där det finns problem med brottslighet och ordningsstörningar. Det blir också lättare att få tillstånd till kamerabevakning på tåg och stationer och vid sjukhus. Lagförslaget innebär dock att det även i fortsättningen kommer att krävas tillstånd till kamerabevakning för myndigheter och vissa andra som utför uppgifter av allmänt intresse, till exempel skolor, sjukvård och kollektivtrafik. Lagen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2018.

[Svensk Kollektivtrafik](#) var i sitt remissvar kritisk till förslaget om en ny kamerabevakningslag som ger privata aktörer stora möjligheter att använda kameror för att öka trygghet och säkerhet i sin verksamhet utan att ens anmäla att man sätter upp kameror. Kollektivtrafiken som är en tydlig målpunkt för brott och där dagligen resenärer och personal utsätts för hot och våldssituationer föreslås däremot fortsatt lyda under en tillståndsplikt.

Ny miljözon för bussar

Regeringen gav i mars besked om hur [de nya bestämmelserna om miljözoner](#) kommer utformas. Miljözonsreglerna påverkar inte bara personbilstrafiken utan även busstrafiken. Regeringen ger kommuner möjlighet att införa tre olika miljözoner från den 1 januari 2020, varav reglerna för den första och tredje zonen påverkar den tunga trafiken. Den första miljözonen reglerar tunga fordon. Kommuner kan redan idag besluta om miljözoner för vissa tunga fordon (lastbilar och bussar). Miljözoner finns därför redan idag i åtta kommuner.

I den tredje miljözonen ställs högst krav. När det gäller tunga fordon får endast elfordon, bränslecellsfordon, laddhybrider och gasfordon i Euro 6 köra.

Svensk Kollektivtrafik bedömde i sitt [remissvar](#) angående Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon att förslagen kan bidra till att hänsynsmålet för miljö och hälsa uppfylls genom att ge ytterligare ett styrmedel för kommuner att förbättra luftkvalitet och minska buller. Däremot riskerar införandet av två nya miljözoner att öka kostnaderna för den upphandlade kollektivtrafiken om det ändrar förutsättningarna inom befintlig avtalstid.

En ny kategori av taxitrafik

Regeringen föreslår i en [proposition att det ska införas en ny taxikategori](#). Den nya kategorin öppnar enligt propositionen för nya tekniska lösningar och affärsmodeller utan att försämra möjligheterna till skattekontroll eller skydd för konsumenter och arbetstagare.

Den nya kategorin ska vara befriad från krav på taxameter, men ska i gengäld vara skyldig att ansluta taxifordonen till en tillståndspliktig beställningscentral för taxitrafik och förse fordonen med en särskild utrustning för taxifordon. Den nya kategorin av taxitrafik ska bara få utföra köruppdrag som är förbeställda till ett fast pris. Betalningen ska göras till den beställningscentral för taxitrafik som fördelat köruppdraget och får inte ske genom taxiförarens eller tillståndshavarens medverkan. Regeringen föreslår att reglerna om att beställningscentralerna ska kunna få tillstånd ska träda i kraft den 1 september 2020 och resterande regler den 1 januari 2021.

Svensk Kollektivtrafik pekade i sitt [remissvar angående utredningen](#) som föregick regeringens förslag att 10 % av personbilar som transporterar personer yrkesmässigt har dispens för taxameter, eftersom transportererna sker under sådana former att taxameter inte ansetts nödvändig. Utredningen ser inte något problem i detta, men föreslår ändå att dessa ska ha taxameter eller installera ännu inte framtagna utrustning kopplad till en beställningscentral. I lösningen med den nya utrustningen ska resenärerna anses vara kunder till beställningscentralen och med den göra upp om pris och även betala.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Regeringen vill ha vinterdäck på bussarnas alla hjul

Regeringen har för avsikt att införa [krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck på samtliga hjul](#) och eventuella släp från och med den 1 december 2019. I dag finns det bara krav på att tunga bussar ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar under perioden 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Enligt Svensk Kollektivtrafiks beräkningar kommer förslaget att kosta kollektivtrafiken ca 300 miljoner kr.

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ytterligare faktainsamling och fördjupad analys innan bestämmelserna ändras. I vårt remissvar angående [Näringsdepartementets promemoria Vinterdäckskrav för tunga vägfordon](#) pekade vi bl.a. på att Transportstyrelsen i rapporten [Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv](#), som föregick regeringens förslag, inte kunde fastställa om krav på vinterdäck på ett tungt fordon alla axlar skulle leda till högre trafiksäkerhet och att myndigheten därför förordade fortsatt kunskapsinhämtning och analys. Svensk Kollektivtrafik anser också att de negativa miljökonsekvenserna av förslaget måste analyseras.

Regeringen utreder bälten i bussar

Regeringen beslöt i mars att ge Transportstyrelsen i uppdrag att [utreda hur många som i dag använder bälte i buss](#), vad som behövs för att öka användningen och hitta nya tekniska lösningar för att förmå fler att använda bälten. I uppdraget ingår att analysera om regeländringar krävs och vilka ändringar det i så fall skulle röra sig om.

Vid genomförande av uppdraget ska Transportstyrelsen inhämta synpunkter från berörda myndigheter, branschföreträdare, berörda fackförbund och andra intresseorganisationer. Uppdraget ska delredovisas till Näringsdepartementet senast den 1 juni 2018 och slutredovisas senast den 1 oktober i år.

Svensk Kollektivtrafik träffade infrastrukturminister Tomas Eneroth och andra nationella företrädare i april för att diskutera bältesanvändning och säkerhetshöjande åtgärder i buss. Vi har även tillsammans med Sveriges Bussföretag skickat en [skrivelse till Transportstyrelsen](#) om regeringens uppdrag att införa krav på förarna om att vid varje hållplats informera resenärerna om att bälten ska användas.

Ny målstyrning i trafiksäkerheten

Trafikanalys har avrapporterat ett regeringsuppdrag om [ny målstyrning för trafiksäkerheten](#). Myndigheten föreslår bl.a. att målet ska vara en halvering av antalet omkomna i vägtrafiken mellan 2015 och 2030.

[Svensk Kollektivtrafik delar i sitt remissvar](#) Trafikanalys förslag till mål, bl.a. målet om att halvera antalet omkomna i vägtrafiken, men framhåller samtidigt att åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen bör användas att höja trafiksäkerheten i vägtrafiken. I svaret pekar vi även på att det är viktigt att minska antalet olyckor på väg till och från kollektivtrafikens bytespunkter.

Trafikverket ska utvärdera vinterns snöröjning

Regeringen har under maj gett [Trafikverket i uppdrag att utvärdera snöröjningen på de statliga vägarna och järnvägarna](#) under den gångna vintern. Trafikverkets utvärdering ska innehålla en analys

av vad som fungerat bra och vilka brister som identifierats. Därefter ska en handlingsplan tas fram med förslag på hur identifierade brister kan åtgärdas och hur verksamheten kan effektiviseras i hela landet.

Trafikverket har ansvar för snöröjningen på de statliga vägarna och järnvägarna och har tagit fram krav för vad som ska gälla för dessa vägar och järnvägar. Kraven ser olika ut och varierar med olika typer av vägar och järnvägar och mängden trafik, men gäller på samma sätt i alla delar av landet. För att genomföra snöröjningen anlitar Trafikverket entreprenörer. Uppdraget ska redovisas senast den 29 juni 2018 till Näringsdepartementet.

Bättre finansieringsmöjligheter för järnvägsfordon

Finansiering av järnvägsfordon sker framförallt genom lån eller leasing där kreditgivarna får en säkerhetsrätt i egendomen till skydd för sin fordran. I syfte att göra det enklare och billigare att finansiera köp av nya järnvägsfordon har det antagits en konvention om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (Kapstadskonventionen) och ett tillhörande protokoll om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel (järnvägsprotokollet).

Den rättsliga regleringen av säkerhetsrätter skiljer sig dock åt mellan olika länder. Detta skapar en osäkerhet hos kreditgivarna som i sin tur hämmar och fördyrar finansieringen. Genom de internationella överenskommelserna skapas ett internationellt register för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel och gemensamma bestämmelser, bl.a. om vilka rättigheter en kreditgivare har vid ett järnvägsföretags avtalsbrott och insolvens.

Sverige har tillträtt Kapstadskonventionen. För att underlätta finansieringen av järnvägsfordon [föreslår regeringen att Sverige också ska tillträda järnvägsprotokollet](#) och att huvuddelarna av protokollet inkorporeras i svensk rätt genom ändringar i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker. Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Svensk Kollektivtrafik ställde sig, i [remissvaret angående Kapstadsutredningen II](#), positivt utredningens förslag om möjligheten att registrera säkerhetsrätter i ett gemensamt internationellt register för järnvägsfordon. Totalt äger och disponerar Svensk Kollektivtrafiks medlemmar ca 600 järnvägsfordon. Finansieringen av dessa järnvägsfordon är en stor post för medlemmarna och det är därför positivt med åtgärder som kan leda till minskade ekonomiska risker och kostnader.

Trafikanalys ska kartlägga hinder för tillgänglighet i kollektivtrafiken

Trafikanalys har fått ett [regeringsuppdrag om att kartlägga hinder för tillgänglighet](#) och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. I uppdraget bör samverkan ske med andra relevanta myndigheter och aktörer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 29 mars 2019.

Utredning om kvalitet i färdtjänsten

Myndigheten för delaktighet ska i ett [regeringsuppdrag kartlägga och analysera kvaliteten i utförandet av färdtjänstresor](#). Utredning ska innehålla dels en kartläggning och beskrivning av bristerna i nuvarande verksamhet, dels förslag till åtgärder för att säkerställa att färdtjänsten lever upp till de kvalitetskrav som bör kunna ställas. Om analysen visar att åtgärder behövs för att förbättra kvaliteten, bör förslag på åtgärder lämnas. I uppdraget ingår att ta fram vägledning och stöd till kommuner och regionala upphandlande myndigheter för att göra det möjligt för

upphandlande myndigheter att säkerställa god kvalitet i färdtjänsten. Under uppdragets genomförande ska synpunkter inhämtas från ansvariga aktörer för färdtjänst och andra relevanta aktörer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 november 2018.

Svensk Kollektivtrafik följer regeringsuppdraget och kommer att försöka träffa utredarna. Statistik från [Barometern för anropsstyrd trafik, Anbaro](#), kommer att vara ett viktigt underlag.

Inte möjligt att beskatta värdeökning hos fastigheter som beror på infrastrukturinvesteringar

Enligt utredningen [Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift](#) (SOU 2018:13) går det inte att införa en särskild skatt eller avgift som är direkt kopplad till en värdeökning hos enskilda kommersiella fastigheter som uppstått genom infrastrukturinvesteringar. Orsaken är att det inte går att fastställa och kvantifiera värdeökningen till följd av infrastrukturinvesteringen på ett tillförlitligt sätt.

Svensk Kollektivtrafik har fått utredningen på remiss och kommer att skriva ett svar. I vårt [remissyttrande angående Ett författningsförslag om värdeåterföring](#) (SOU 2015:60) ställde vi oss positiva till värdeåterföring eftersom det är rimligt att fastighetsägare återför delar av värdestegringen till samhället som därmed kan satsa på viktiga investeringar, men att det bör ske genom s.k. exploateringsavtal.

Gränskontroller vid inre gräns förlängs

Regeringen har beslutat [förlänga gränskontroll vid den inre gränsen](#) i ytterligare sex månader, fram till och med den 11 november 2018. Kontrollens lokalisering, omfattning och utformning ska anpassas till vad som är nödvändigt med hänsyn till allmän ordning och inre säkerhet.

Kollektivtrafiken viktig för besöksnäringen

[Utredningen Sveriges besöksnäring](#) föreslår att Tillväxtverket tillsammans med bl.a. Trafikverket och företrädare för regioner och besöksnäringen ska undersöka hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov, och om detta kan ske genom utökad samverkan eller om lagstiftningens tillämpning och utformning behöver ses över. Ett annat förslag är att möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken bör, så långt möjligt, vara en del av kraven i upphandling av såväl nationell som regional kollektivtrafik.

[Svensk Kollektivtrafik var i sitt remissvar](#) positiv till att Tillväxtverket tillsammans med Trafikverket och företrädare för regioner och besöksnäringen undersöker hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov, och om det kan ske genom utökad samverkan eller om lagstiftningens tillämpning och utformning behöver ses över. I detta samråd bör även Svensk Kollektivtrafik delta.

Svensk Kollektivtrafik håller med utredningen om att det är viktigt att underlätta kombinerat resande mellan kollektivtrafik och cykel genom byggande av cykelvägar, till viktiga turistmål, och cykelparkeringar vid hållplatser och bytespunkter. Vi delar däremot inte utredningens bedömning att möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken, så långt möjligt, bör vara en del av kraven i upphandling av kollektivtrafik. Det är inte okomplicerat att ta med cyklar på bussar och tåg. Om cyklarna tas med inne i fordonen riskerar andra människor att bli nedsmutsade, färre resenärer får plats och cyklarna kan försvåra av- och påstigning, vilket kan bli särskilt allvarligt vid en utrymning.

Om cyklarna istället läggs i särskilt bagageutrymme förlängs ofta restiden, vilket försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken. Vi anser att det ska vara upp till respektive regional kollektivtrafikmyndighet att bedöma detta.