



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys vintern 2016

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Inget nytt i Trafikverksrapport om myndighetens bidrag till fördubblingsmålet▪ Utredare ska se över kostnadsutjämnningen mellan kommuner och landsting▪ Ökat klimatfokus i två forskningspropositioner▪ Trafikverksrapport om att staten ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet▪ Nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik bör tas fram▪ Ökade möjligheter för värdeåterföring vid infrastruktursatsningar▪ Handlingsplan för infrastruktur för alternativa drivmedel▪ Åtgärder för att minska kväveoxider behövs	<ul style="list-style-type: none">▪ Ökade infrastrukturanlag▪ Trafikutskottet: Införandet av ERTMS bör ske i nära samråd med branschaktörerna▪ Trafikverket ska utreda extraavgift för användning av överbelastad järnvägsinfrastruktur▪ Översyn av kollektivtrafikens regelverk planeras▪ Tillkännagivande om statens roll för fördubblingsmålen färdigbehandlat▪ Höghastighetsbanorna ska byggas i den takt ekonomin tillåter▪ Vissa lågtrafikerade transportstråk behöver prioriteras▪ Utredningsförslag om att se över reseavdraget▪ Översyn av färdtjänst- och skolskjutsreglerna▪ Ökade möjligheter att direkttilldela trafik
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Regionfrågan skjuts på framtiden▪ Förslag om att utvidga miljözonsreglerna till personbilar▪ Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan analyserade	<ul style="list-style-type: none">▪ Taxiutredningen föreslår att taxameterdispensen tas bort▪ Flygskatt ökar tåg- och bussresandet▪ Ersättning för kostnader i samband med ID-kontroller

Brådskande

Förord

Det här är en omvärldsanalys för vintern 2016. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Denna omvärldsanalyserapport tar upp förslag som presenterats sedan den förra rapporten i början av oktober.

Lars Sandberg

Stockholm den 22 december 2016

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	4
Ökade infrastrukturanslag.....	4
Trafikutskottet: Införandet av ERTMS bör ske i nära samråd med branschaktörerna	4
Svensk Kollektivtrafiks debattartikel i SvD: "Vår erfarenhet av ERTMS-banor avskräcker"	5
Trafikverket ska utreda extraavgift för användning av överbelastad järnvägsinfrastruktur	5
Översyn av kollektivtrafikens regelverk planeras.....	5
Svensk Kollektivtrafik har tagit fram positionspapper inför översynen av kollektivtrafikens regelverk.....	5
Tillkännagivande om statens roll för fördubblingsmålen färdigbehandlat.....	6
Höghastighetsbanorna ska byggas i den takt ekonomin tillåter	6
Regeringen: Vissa lågtrafikerade transportstråk behöver prioriteras	7
Utredningsförslag om att se över reseavdraget.....	7
Svensk Kollektivtrafik har tagit fram förslag om avståndsberoende reseavdrag.....	7
Utredare ska se över reglerna för färdtjänst och skolskjuts	8
Ökade möjligheter för RKM att direkttilldela trafik	8
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	10
Inget nytt i Trafikverksrapport om myndighetens bidrag till fördubblingsmålet	10
Utredare ska se över kostnadsutjämnningen mellan kommuner och landsting	10
Ökat klimatfokus i två forskningspropositioner	10
Trafikverksrapport om att staten ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet	11
Ökade möjligheter för värdeåterföring vid infrastruktursatsningar	12
Nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik bör tas fram.....	12
Handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel.....	13
Åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider behövs.....	13
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	14
Taxiutredningen föreslår att taxameterdispensen tas bort.....	14
Flygskatt ökar tåg- och bussresandet.....	14
Ersättning för kostnader i samband med ID-kontroller	14
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	15
Regionfrågan skjuts på framtiden	15
Förslag om att utvidga miljözonsreglerna till personbilar.....	15
Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan analyserade.....	15

■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

Ökade infrastrukturanslag

Under hösten har trafikutskottet behandlat regeringens [infrastrukturproposition](#). Propositionen innehöll förslag till inriktning för satsningar i transportinfrastruktur och ekonomiska ramar för satsningar i infrastrukturen perioden 2018 – 2029. Regeringen föreslog bl.a. att den totala ekonomiska ramen för hela planperioden ska höjas med 107,5 miljarder kr till 622,5 miljarder kr och att järnvägsunderhållet ska förstärkas med 40 miljarder till 125 miljarder kr. Läs mer i Svensk Kollektivtrafiks [sammanfattning av förslagen i propositionen](#). När det gäller kollektivtrafik på väg skrev regeringen att en ökad fokusering på åtgärder i städer för att underlätta för kollektivtrafik, gång och cykel bör rymmas inom de angivna ramarna för planperioden samt att kollektivtrafik gång och cykling behöver stärkas.

I [betänkandet](#) ställde sig utskottet bakom regeringens förslag om ekonomiska ramar och förslagen till inriktning för satsningar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden. Dessutom fattade utskottet beslut om fem tillkännagivanden till regeringen, varav tre berör kollektivtrafiken. Dessa tre handlade om ERTMS, strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik samt ökad effektivitet vid drift och underhåll av väg och järnväg (Se vidare under respektive rubrik nedan).

Nästa steg i infrastrukturplaneringen är att regeringen fattar beslut om direktiv till åtgärdsplaneringen och att Trafikverket därefter arbetar fram ett förslag till ny nationell plan och att respektive länsplaneupprättarna utarbetar förslag till länstransportplan. Förslag som sedan går ut på remiss.

Inför regeringens infrastrukturproposition har Svensk Kollektivtrafik skrivit ett [remissvar om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#). I svaret skrev vi bl.a. att förutsättningarna för kollektivtrafiken behöver förbättras, att resurserna till underhåll måste öka och att de planerade stambanorna för höghastighetståg måste finansieras på annat sätt än från infrastrukturramen. Vi har även skrivit ett [remissyttrande om Trafikverkets regeringsuppdrag angående åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser](#) (Rapport 2016:111).

Trafikutskottet: Införandet av ERTMS bör ske i nära samråd med branschaktörerna

Vid riksdagsbehandlingen av infrastrukturpropositionen behandlades även frågan om ERTMS. Trafikutskottet avlog motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS, bl.a. eftersom ERTMS enligt EU-rätten ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stamnät senast år 2030, men i [betänkandet](#) underströk utskottet samtidigt att införandet av ERTMS måste ske på ett sätt som minimerar risken för driftsstörningar och negativ påverkan på tillförlitligheten.

Utskottet underströk även att de oroas av järnvägsbranschens starka kritik mot bl.a. kostnadsökningar, förseningar och driftproblem. Trafikutskottet ansåg därför att det är av stor vikt att följa kostnadsutvecklingen för bl.a. kommande uppgraderingar av ERTMS. Dessutom fattade Trafikutskottet beslut om ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för att införandet av signalsystemet ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt. Med grannländer avsågs våra nordiska grannländer, men även länder i övriga Europa såsom Tyskland.

Svensk Kollektivtrafiks debattartikel i SvD: "Vår erfarenhet av ERTMS-banor avskräcker"

Skjut på utbyggnaden tills ERTMS är driftsäkert, sänker kostnaderna och ökar kapaciteten. Först då kan ERTMS stärka tågtrafikens konkurrenskraft och bidra till regeringens mål om att Sverige ska bli ett av de första fossilfria välfärdsländerna. Det skriver Svensk Kollektivtrafik i en [debattartikel](#) som publicerades i Svenska Dagbladet den 29 november. Sverige har idag ett väl fungerande signalsystem, ATC. Att byta signalsystem kommer att kosta staten 31 miljarder kronor och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tågoperatörerna ytterligare 3 - 5 miljarder.

Svensk Kollektivtrafik tog även upp ERTMS i [remissvaret om Trafikverkets Inriktningsunderlag](#). I yttrandet skrev vi bl.a. att staten bör skjuta på investeringarna i ERTMS för att frigöra 19 miljarder kr till andra järnvägsinvesteringar. Vi har även skrivit ett [remissyttrande om Trafikverkets förslag till införandeplan för ERTMS 2015-2025](#).

Trafikverket ska utreda extraavgift för användning av överbelastad järnvägsinfrastruktur

Regeringen gav den 20 december [Trafikverket i uppdrag att redovisa förutsättningarna för att utveckla avgiftssystemet på järnväg](#) för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt kapacitetsutnyttjande ur ett gods- respektive persontransportsperspektiv och som ett medel som bättre kan bidra till att nå klimatmålen. Trafikverket ska även analysera förutsättningarna för och effekterna av användandet av en extraavgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Uppdraget ska redovisas senast den 24 februari 2017.

I direktivet till uppdraget framhåller regeringen sin ambition att en större andel av transportarbetet i framtiden ska genomföras med energieffektiva och miljövänliga transporter, samtidigt riskerar en extraavgift för fördelning av överbelastad järnvägsinfrastruktur att öka bl.a. de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader för att köra tågtrafik. Att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kör tågtrafik på banor och på tider då banorna är överbelastade beror ju på att det är då som resenärerna vill och behöver resa, framförallt till arbete och skola.

Översyn av kollektivtrafikens regelverk planeras

Regeringen skrev i budgetpropositionen att det ska göras en översyn av regelverket för kollektivtrafiken i och med att EU:s fjärde järnvägspaket ska genomföras. Översynen togs även upp i den ekonomiska vårpropositionen. Där skrev regeringen dessutom att det är viktigt att analysera kollektivtrafiklagens effekter på resenärer, samhällets kollektivtrafikplanering och kostnaderna.

Svensk Kollektivtrafik har tagit fram positionspapper inför översynen av kollektivtrafikens regelverk

Kollektivtrafik är inget självändamål. Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Dessutom skapar kollektivtrafiken nytta för samhället genom att vidga arbetsmarknadsregionerna, minska klimatutsläppen, öka trafiksäkerheten och minska trängseln på vägarna osv. Detta skriver [Svensk Kollektivtrafik i det positionspapper som vi tagit fram inför översynen av kollektivtrafiklagstiftningen](#). Svensk Kollektivtrafiks styrelse ställde sig bakom positionspapperet vid styrelsemötet den 9 december.

Det är på grund av dessa nyttor för resenärerna och samhället, det som brukar kallas kollektivtrafikens samhällsnytta, som kommuner, landsting och regioner organiserar, upphandlar och delfinansierar lokal och regional kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är därför ett effektivt medel i arbetet för att uppfylla regeringens prioriterade mål om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Kollektivtrafikens samhällsnytta kan ökas på två sätt, dels genom åtgärder som ökar kollektivtrafikens samhällsnytta i sig självt, t.ex. övergång till ickefossila drivmedel, ökad andel spårburen trafik och investeringar i snabb tågtrafik som vidgar arbetsmarknadsregionerna osv. och dels genom åtgärder och styrmedel som ökar kollektivtrafikandelen.

Svensk Kollektivtrafik anser därför att de viktigaste frågorna vid den aviserade översynen av regelverken för kollektivtrafiken är att analysera och lägga fram förslag om hur kollektivtrafikandelen och samhällsnyttan ska ökas. Vi har tagit upp dessa frågor med infrastrukturministers nytilträdde statssekreterare Mattias Landgren vid vår uppvaktningsmiddag i mitten av december. I januari kommer vi även att ha ett möte med Anna Johansson då dessa frågor kommer att tas upp igen.

Tillkännagivande om statens roll för fördubblingsmålen färdigbehandlat

Regeringen skrev i [infrastrukturpropositionen](#) att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Regeringen skrev att de stöder en sådan utveckling genom ytterligare satsningar på transportinfrastruktur, förbättringar av regelverk och främjande av hållbar och god samhällsplanering och genom det ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer 2015–2018. Med anledning av detta och förslagen i infrastrukturproposition anser regeringen att riksdagens tillkännagivande om att staten har en roll att bidra till att skapa förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål ska kunna nås är färdigbehandlat.

Höghastighetsbanorna ska byggas i den takt ekonomin tillåter

I [infrastrukturpropositionen](#) skrev regeringen att de anser att utbyggnaden av höghastighetsbanorna ska ske på ett kostnadseffektivt sätt, att utbyggnaden ska ske i den takt som ekonomin tillåter och att ett byggande av de nya stambanorna ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. Regeringen framhöll att de nya stambanorna är ett projekt som kommer att sträcka sig över flera mandatperioder och påverka statens budget under lång tid framöver. Regeringen menade att det vore olyckligt med ryckighet i projektet till följd av skiftande majoriteter i riksdagen. Regeringen underströk därför att det är centralt att det finns ett brett stöd i riksdagen inför beslutet om att Sverige ska satsa på nya stambanor för höghastighetståg. Riksdagen beslöt enligt regeringens förslag.

Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt [remissvar angående Inriktningsunderlag](#) att det är nödvändigt att finansiera de nya stambanorna för höghastighetståg inklusive anslutningsspår, stationer och andra följdinvesteringar, på annat sätt än från infrastrukturramen. Annars kommer inga medel att finnas för andra infrastrukturprojekt än de som byggstartats före 2019. Vi har även tagit upp de mycket höga kostnaderna i vårt [remissyttrande om Sverigeförhandlingens delrapport Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar](#) (SOU 2016:3).

Regeringen: Vissa lågtrafikerade transportstråk behöver prioriteras

I [infrastrukturpropositionen](#) skrev regeringen även att "Vissa regionala transportstråk, t.ex. en del lågtrafikerade sådana, behöver kunna prioriteras för en fungerande arbetspendling, regionförstoring och för att möta näringslivets efterfrågan av godstransporter. När det gäller personresor spelar landsting och kommunalförbund en viktig roll som huvudmän för den regionala kollektivtrafiken."¹ Eftersom Trafikverket kommer att använda bl.a. texterna i infrastrukturpropositionen som underlag när de tar fram sitt förslag till ny nationell plan för transportsystemet så skapar detta en öppning för påverkan av Trafikverket och regeringen för att utveckla de s.k. lågtrafikerade banorna istället för att avveckla dem.

Vi har tagit upp denna fråga med infrastrukturministerns nyttillträdde statssekreterare, Mattias Landgren, och kommer att ta upp frågan vid vårt möte med Anna Johansson i januari. I november arrangerade Västra Götalandsregionen ett [möte angående de regionala järnvägarnas betydelse](#) som Tommy Levinsson, ordförande i Svensk Kollektivtrafiks politiska järnvägsgrupp, höll ett föredrag. Mötet enades om att vägen framåt är att utveckla banorna och inte avveckla. Därför måste vi samverka och gemensamt lyfta upp de samlade nyttorna och behoven på den nationella politiska arenan just utifrån ett samhällsnyttoperspektiv. Svensk Kollektivtrafik kommer därför tillsammans med SKL att sammanställa uppgifter på en nationell nivå som bas till ett gemensamt påverkansarbete och ett gemensamt presidiummöte för en strategidiskussion är inbokat den 19 januari. I vårt [remissvar om Trafikverkets inriktningsunderlag](#) föreslog vi att Trafikverket tillsammans med berörda regioner borde ta fram en strategi för hur det lågtrafikerade järnvägsnätet ska prioriteras på längre sikt.

Trafikverket gör även en översyn över banklassningen som beräknas vara klar under våren. De förändringarna som diskuteras är dels en ökning av antalet banklasser från fem till sex och dels en knytning av att mål kring robusthet, kapacitet, punktlighet, säkerhet etc. till banklasserna. Utgångspunkten är att finna rätt nivå utifrån de behov som finns på banan, till hjälp har de tagit Trafikverkets basprognos. Vi har ännu inte fått besked om hur förslaget kommer att remitteras.

Utredningsförslag om att se över reseavdraget

Som jag skrev i den förra omvärldsanalysen så har [Miljömålsberedningen](#) föreslagit att det ska tillsättas en utredning som ska se över reseavdragssystemet så att dess utformning i högre grad gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar samtidigt som avdraget fyller sitt ursprungliga syfte. Det ursprungliga syftet med avdraget var, när det infördes 1927, att göra det möjligt för människor att ta arbeten som låg längre bort än gångavstånd, dvs. att vidga arbetsmarknadsregionerna. Av Miljömålsberedningens betänkande framgår att förslagen är förhandlat och förankrat inom och mellan de partier som ingår i beredningen. Det finns med andra ord en politisk majoritet i riksdagen för beredningens förslag om att utreda reseavdraget.

Svensk Kollektivtrafik har tagit fram förslag om avståndsberoende reseavdrag

Dagens reseavdrag leder till att människor väljer bilen istället för kollektivtrafiken, bilister överkompenseras, utsläppen av växthusgaser ökar, ett mycket omfattande fusk, stora kostnader för statskassan, att jämställdheten mellan män och kvinnor påverkas negativt, att reseavdrag framförallt görs i storstadsregionerna och att de regionala skillnaderna förstärks samt att skillnaderna mellan höginkomsttagare och låginkomsttagare förstärks. Därför har Svensk Kollektivtrafik tagit fram ett

¹ S.32

förslag till nytt reseavdragssystem som både vidgar arbetsmarknadsregionerna och minskar utsläppen. Vårt förslag minskar dessutom möjligheterna att fuska samt bidrar till att öka jämställdheten mellan könen, minska de regionala skillnaderna och minska skillnaderna mellan hög och låginkomsttagare. Svensk Kollektivtrafiks styrelse ställde sig bakom detta [positionsrapport om avståndsberoende reseavdrag](#) vid styrelsemötet den 9 december.

Vi har överlämnat positionsrapporten till Anna Johanssons nytitillträdde statssekreterare Mattias Landgren och kommer att överlämna det till infrastrukturministern vid vårt möte i januari. Under hösten har vi även uppvaktat riksdagsledamöter från Miljöpartiet samt Skatteutskottets presidium om reseavdragsfrågan.

Svensk Kollektivtrafik har arbetat för en förändring av reseavdraget under lång tid. Vi ingick i referensgruppen för ett [forskningsprojekt om reseavdraget](#) som WSP Analys & Strategi genomförde. I vårt [remissvar till Energimyndigheten om bidrag till strategi för fossilfri transportsektor](#) pekade vi på ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag är ett effektivt sätt öka kollektivtrafikandelen och minska koldioxidutsläppen. Dessutom finns avståndsberoende reseavdrag med som en av många åtgärder för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i den [backcastingstudie om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030](#) som Svensk Kollektivtrafik tillsammans med de övriga branschorganisationerna inom Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik lät WSP ta fram och presentera i Almedalen i år.

Utredare ska se över reglerna för färdtjänst och skolskjuts

I oktober beslutade regeringen att det skulle tillsättas [en utredning som ska analysera reglerna för särskilda persontransporter](#). Trafikanalys har i en förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter pekat på att regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts är invecklat med splittrat huvudmannaskap, ökade kostnader, sjunkande produktivitet och en långsiktig utveckling som inte är hållbar. En särskild utredare ska därför analysera regelverket för särskilda persontransporter i syfte att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja hinder. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2017.

Ökade möjligheter för RKM att direkttilldela trafik

Riksdagen har under hösten behandlat regeringens [proposition om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster](#). Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag om ändringar i vissa regler som gäller upphandling av kollektivtrafiktjänster. Ändringarna gäller tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten samt tjänstekoncessioner för all sorts kollektivtrafik.

Enligt beslutet får regionala kollektivtrafikmyndigheter direkttilldela avtal om allmän trafik till interna företag. Regionala kollektivtrafikmyndigheter får även direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg, om avtalets årliga genomsnittsvärde uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Även andra behöriga myndigheter får direkttilldela sådana avtal utan begränsning. Med undantag för avtal som avser kollektivtrafik på vatten får andra avtal om allmän trafik direkttilldelas om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro. Lagändringarna träder i kraft den 1 januari 2017.

Svensk Kollektivtrafik tillstyrkte i [remissvaret om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster](#) förslagen att behöriga myndigheter får tillhandahålla kollektivtrafik i egen regi eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag. Vi tillstyrkte också förslaget att behöriga myndigheter får direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter.

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Inget nytt i Trafikverksrapport om myndighetens bidrag till fördubblingsmålet

För ett år sedan fick Trafikverket i uppdrag att redovisa hur verkets verksamhet förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafikbranschen att nå sitt fördubblingsmål. Enligt regeringens direktiv till uppdraget ska Trafikverket 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.

I rapporten från [regeringsuppdraget om kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål](#) beskriver Trafikverket bara det som myndigheten redan gör eller som den gjort under de senaste åren.

Utredare ska se över kostnadsutjämnningen mellan kommuner och landsting

I november beslöt regeringen att det skulle tillsättas en [utredning som ska göra en översyn av systemet för kostnadsutjämnning för kommuner och landsting](#). Utredaren ska analysera om större samhällsförändringar, som påverkar kostnaderna för kommuner och landsting, i tillräckligt hög grad fångas upp i det nuvarande systemet. Kostnadsutjämnningen består av tretton delmodeller, varav en avser kollektivtrafik. Uppdraget ska redovisas senast den 1 juni 2018.

Ökat klimatfokus i två forskningspropositioner

Forskningspolitisk proposition

I slutet av november lade regeringen en [forskningspolitisk proposition](#). I propositionen presenterar regeringen sin syn på forskningspolitikens inriktning i ett tioårigt perspektiv, med särskilt fokus på satsningar år 2017 – 2020. Syftet är att Sverige ska vara en ledande kunskapsnation och ett av världens främsta forsknings- och innovationsländer. Prioriterade utmaningar är klimat och miljö, hälsa, ökad digitalisering, ett hållbart samhälle och förbättrade kunskapsresultat i det svenska skol- och utbildningssystemet.

I propositionen skriver regeringen bl.a. att den ser ett fortsatt behov av att öka kunskapen och utveckla lösningar för att Sverige ska kunna nå högt ställda klimatmål och bli ett fossilfritt välfärdssamhälle. Det är av stor betydelse att forsknings- och innovationspolitiken kan bidra till kunskap för att skapa mer hållbara städer och transportsystem med fossilfria och resurseffektiva transporter och resor. Forskning och innovation som kan bidra till minskade transportbehov är också av betydelse.

Inför regeringens arbete med de propositionen skickade Svensk Kollektivtrafik [in underlag till regeringens forskningspolitik och ett remissyttrande om Trafikverkets rapport Analyser, forskning och innovationer på transportområdet](#).

Energiforskningsproposition

Regeringen har även lagt [en proposition om forskning och innovation på energiområdet](#). I propositionen föreslår regeringen att det övergripande målet för forskning och innovation på energiområdet ska vara att bidra till uppfyllandet av de energi- och klimatmål, den långsiktiga energi- och klimatpolitiken och energirelaterade miljöpolitiska mål som riksdag och regering fattat beslut

om. Regeringen föreslår även att forsknings- och innovationsinsatserna under 2017 - 2020 ska genomföras inom nio olika temaområden, varav Transportsystemet är ett.

Propositionen föregicks av att Energimyndigheten tog fram en [strategi för forskning och innovation på energiområdet](#) för åren 2017–2020 som Svensk Kollektivtrafik skrev ett [remissvar](#) om. I yttrandet föreslog vi bl.a. att energiforskningsanslaget bör öka för att snabba på utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Omställningen kräver forskningsinsatser kring energieffektivisering av fordon, utveckling av resurseffektiva el- och hybridfordon samt förnybara drivmedel. I remissvaret framhöll vi även bl.a. vikten av styrmedelsforskning. Den tekniska utvecklingen kommer inte att vara tillräcklig för att uppnå fossiloberoende inom vägtrafiken till 2030. Det kommer därför att behövas förskjutningar i transportarbetet mellan trafikslagen, inte minst från personbil till kollektivtrafik.

Samverkansgrupperna för nästa generations resor och transporter

Utöver de två propositionerna har [Samverkansgruppen för nästa generations resor och transporter](#) kommit igång med sitt arbete under hösten. Denna grupp är en av totalt fem samverkansgrupper som ska prioritera och identifiera insatser med fokus på innovation. Sverige behöver ett mer transporteffektivt samhälle där transporterna används smartare och med mer resurseffektiva fordon. Samverkansprogrammet nästa generations resor och transporter inkluderar alla färdstätt och har ett övergripande perspektiv där alla trafikslag samverkar för att lösa kvinnors och mäns resor och behov av transporter av gods.

Förslag på prioriterade insatser är bl.a. mobilitet som en tjänst i stor skala (dvs. kombinerad mobilitet) och självkörande, innovationsupphandlingar samt delade elektriska fordon i systemlösningar.

Trafikverksrapport om att staten ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet

För att uppnå en väl fungerande och effektiva transporter på järnväg anser regeringen att staten ska ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet. Trafikverket fick därför i somras ett regeringsuppdrag om att utreda organiseringen av järnvägens underhåll och presentera möjliga åtgärder och redogöra för konsekvenserna inom tre delområden.

Det första deluppdraget handlar om besiktningsverksamheten, tillstånds- och leveransuppföljning samt underhållsbesiktning. Uppdraget omfattade möjliga åtgärder för att överta och genomföra uppföljning och besiktning i egen regi.

I [rapporten från det första deluppdraget](#) konstaterar Trafikverket bl.a. att den ökade medelstillsdelningen regeringen avsatt för drift och underhåll kommer att innebära mycket stora utmaningar för hela järnvägsunderhållets organisation. Såväl entreprenörer, material och maskinleverantörer och konsulter som beställaren Trafikverket står inför stora utmaningar vad gäller kompetensförsörjning. Branschen säger sig redan idag lida brist på den kompetens som de certifierade besiktningsmännen innehar. En större omstrukturering av besiktningsverksamheten i en sådan situation bedömer Trafikverket utgöra en risk. Trafikverket ser behovet av en branschgemensam kompetensförsörjningsstrategi, oavsett om det gäller beställar- eller utförarsidan av järnvägens underhållsorganisation.

Deluppdrag två handlar om underhåll i egen regi. Uppdraget är att genomföra en fördjupad utredning och pröva möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll i det statliga järnvägsnätet.

Deluppdrag tre fokuserar på järnvägsspecifik maskinell underhållsutrustning. Uppdraget är att utreda vilken typ av maskinell utrustning som Trafikverket bör äga för att dels säkerställa samhällsviktiga funktioner, dels tillhandahålla marknadens aktörer för att främja konkurrens, öka effektiviteten och minska trösklar för marknadsinträde. Dessa två deluppdrag ska redovisas för regeringen senast den 27 februari.

Trafikutskottet har fattat beslut om ett tillkännagivande till regeringen om järnvägsunderhållet. I [betänkandet](#) angående infrastrukturpropositionen pekar utskottet på att det väckts frågor huruvida Trafikverkets drifts- och underhållsarbete av järnväg är effektivt. Enligt tillkännagivandet bör regeringen se till att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare tagit upp frågan om järnvägsunderhållets organisation i [remissvaret](#) angående Järnvägsorganisations-utredningens betänkande "[Koll på anläggningen](#)" (SOU 2015:42).

Ökade möjligheter för värdeåterföring vid infrastruktursatsningar

I mitten av november lade regeringen [en proposition om värdeåterföring vid satsningar på transportinfrastruktur](#). Propositionen innehåller regler om kommunernas möjligheter att förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att frivilligt bidra till medfinansiering vid byggandet av infrastruktur.

Utbyggnad av infrastruktur medför stora kostnader för samhället. Samtidigt gör infrastrukturinvesteringar att områden får bättre tillgänglighet och fastighetsvärdena ökar. I propositionen föreslås ändringar i plan- och bygglagen och i lagen om vissa kommunala befogenheter. Ändringarna syftar till att göra det möjligt att återföra delar av den värdeökning för fastigheter som uppstår till följd av investeringar i transportinfrastruktur (värdeåterföring) till kommunen.

Värdeåterföring föreslås ske genom frivillig förhandling mellan kommun och byggherre eller fastighetsägare. En kommun som medfinansierar statlig eller landstingskommunal transportinfrastruktur, får förhandla med en byggherre eller fastighetsägare om att inom ramen för ett exploateringsavtal ersätta kommunen för en del av den medfinansiering som kommunen lämnar (medfinansieringsersättning). Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2017.

Svensk Kollektivtrafik skrev i [sitt remissvar](#) angående utredningen som föregick propositionen att vi i likhet med utredarna anser att möjligheterna till värdeåterföring bör öka. Ett skäl är att det är rimligt att fastighetägare, vars fastigheter ökar i värde vid offentliga investeringar i infrastruktur, återför delar av värdestegringen till samhället. Ett annat är att återföringen kan öka genomförandetakten för viktiga investeringar.

Nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik bör tas fram

Vid behandlingen av infrastrukturpropositionen fattade riksdagen beslut om ett [tillkännagivande om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik](#) för att minska

sårbarheten i transportsystemet och reducera de negativa konsekvenserna av störningar i transportsystemet. Detta tillkännagivande handlar om både gods- och persontrafik. När det gäller persontrafik pekar utskottet på att arbetsmarknadsregionerna i många delar av landet sträcker sig bortom landsgränserna. I Öresundsregionen är Köpenhamn en del av arbetsmarknadsregionen och i t.ex. Värmland är Oslo en del av arbetsmarknadsregionen. Utskottet vill därför peka på vikten av stärkta förbindelser vid riksintressen och att det finns ett antal viktiga järnvägs- och vägstråk i den gränsöverskridande trafiken som behöver ha tillförlitlig standard. Exempelvis måste trafiken över Öresundsbron fungera för att arbetspendlare inte ska drabbas negativt.

Handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel

Regeringen beslutade den 17 november om ett [handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel](#). Handlingsprogrammet tar sin utgångspunkt i att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och ha en fossilfri fordonsflotta.

Handlingsprogrammet beskriver vilka styrmedel och initiativ som regeringen hittills tagit och fortsatt kommer att driva för att främja förnybara drivmedel. I handlingsplanen lyfter regeringen också fram vilka resultat som initiativen gett. Exempelvis är andelen biodrivmedel i den svenska vägtransportsektorn nu nästan 15 procent.

I handlingsprogrammet framhålls bl.a. att det inom kollektivtrafiken på väg i allt högre utsträckning används fordon som är anpassade för att framföras med alternativa drivmedel. Enligt Svensk Kollektivtrafiks miljö- och fordonsdatabas FRIDA utfördes ca 65 procent² av kollektivtrafiken med buss med förnybara drivmedel under 2015. Det vanligaste förnybara drivmedlet är biodiesel följt av biogas. I kollektivtrafiken är närmare 25 procent av alla bussar anpassade för att drivas med metangas/fordonsgas. För stadsbussar sker nu även ett genombrott för elektrifierade och laddbara fordon. Rålsburen kollektivtrafik drivs nästan uteslutande med el. År 2015 utfördes drygt 97 procent av bantrafikens transportarbete med el.

Åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider behövs

Den 8 december fattade EU:s ministerråd beslut om det så kallade takdirektivet som syftar till att minska föroreningar i luften. I de nya reglerna fastställs strängare nationella utsläppstak för de luftföroreningar som är mest skadliga för miljön och människors hälsa.

Reglerna i takdirektivet omfattar utsläpp av svaveldioxid, kväveoxider, flyktiga organiska föreningar utom metan, ammoniak och små partiklar. Förutsatt att redan beslutade åtgärder genomförs så bedöms Sverige klara nivåerna för svaveldioxid, ammoniak och små partiklar. Däremot behöver Sverige enligt de prognoser som är framtagna fler åtgärder för att nå utsläppstaken för kväveoxider och flyktiga organiska ämnen. Kväveoxider kommer främst ifrån transporter, energiproduktion, arbetsmaskiner och sjöfart. Flyktiga organiska ämnen kommer främst från hushållens användning av lösningsmedel som till exempel spolarvätska, tändvätska och lacknafta, men även från industrin och jordbruket.

Direktivet väntas träda i kraft i EU den 31 december 2016, och det ska vara infört i svensk lagstiftning under sommarhalvåret 2018.

² Andel av det totala trafikarbetet i fordonskilometer

■ Lågre strategisk påverkan/Brådiskande

Taxiutredningen föreslår att taxameterdispensen tas bort

I slutet av november överlämnade Taxiutredningen sitt betänkande "[Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon](#)" till infrastrukturministern. Utredningen föreslår bl.a. att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. I dag finns det omkring 1 700 som har dispens från taxameterkravet. Ungefär 90 procent av dessa fordon kör samhällsbetalda resor. Detta beräknas höja taxiföretagens kostnader med 0,4-0,8 procent av den genomsnittliga omsättningen för ett taxifordon. Med undantag för regioner där andelen taxifordon med taxameterdispens är hög bedömer utredningen dock att detta inte kommer att öka kostnaderna på samhällsbetalda transporter.

Däremot föreslår utredningen att taxibilar som är anslutna till en beställningscentral inte behöver ha taxameter. Beställningscentralen får uppdraget att sätta pris och ta betalt av resenären. En förutsättning för denna lösning är att det inte sker någon kontant betalning i fordonet enligt förslaget. Svensk Kollektivtrafik har fått Taxiutredningen på remiss och kommer att skriva ett svar under våren.

Flygskatt ökar tåg- och bussresandet

Utredningen om skatt på flygresor överlämnade i slutet av november sitt betänkande "[En svensk flygskatt](#)" till regeringen. Utredningen har haft i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Syftet med skatten ska vara att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till att nå miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Utredningen föreslår att skatten ska variera mellan 80 och 430 kr beroende på passagerarens slutdestination.

Enligt utredningen kommer den föreslagna skatten bl.a. att leda till en överflyttning till andra transportslag. Av inrikesresorna beräknas ungefär 30 000 – 40 000 flyttas över från flyg till tåg och omkring 25 000 – 35 000 till buss. Den största överflyttningen sker dock till bil ca 110 000 – 151 000 resor. Svensk Kollektivtrafik har fått betänkandet om flygskatt på remiss och kommer att skriva ett yttrande under våren.

Ersättning för kostnader i samband med ID-kontroller

I mitten av december fattade regeringen beslut om en förordning som ger transportörer rätt att [ansöka om ersättning för kostnader i samband med ID-kontrollerna](#) mellan Danmark och Sverige. Ersättning lämnas för skäliga kostnader som buss-, tåg- och fartygsoperatörer haft för att utföra kontrollerna. Totalt har regeringen avsatt 139 miljoner kr i statsbudgeten för att ersätta transportörer för kostnader i samband med ID-kontroller.

I början av november beslutade regeringen dessutom att ID-kontrollerna mellan Sverige och Danmark skulle [förlängas i tre månader](#). Beslutet gäller fram till den 4 februari 2017.

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Regionfrågan skjuts på framtiden

Det blir inga storregioner. Efter att först Moderaterna, och sedan Centerpartiet och Kristdemokraterna, i slutet av november drog sig ur förhandlingarna kommer regeringen inte att lägga fram någon proposition om ny regional indelning av Sverige. Enligt [uppgifter i DN](#) kommer regeringen nu att arbeta vidare med att utveckla statens regionala indelning.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare arbetat aktivt för att slå vakt om och stärka kollektivtrafikens roll i samband med regionreformen, bl.a. genom vårt [remissvar](#) angående Indelningskommitténs delbetänkande ”[Regional indelning – tre nya län](#)” (SOU 2016:48) och vår [rapport om Kollektivtrafik för funktionella storregioner](#) som presenterades vid ett välbesökt seminarium under Almedalsveckan i juli. Men i och med att det inte blir några storregioner har vi valt att prioritera ned regionfrågan i vår verksamhet.

Förslag om att utvidga miljözonsreglerna till personbilar

Transportstyrelsen har haft ett [regeringsuppdrag](#) om hur miljözonsbestämmelserna kan utvidgas till att även omfatta personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. I dag är det bara trafik med tunga fordon (bussar och lastbilar) som inte uppfyller särskilda utsläppskrav som kan begränsas i miljözoner.

Transportstyrelsen föreslår två nya miljözoner:

- Miljözon klass 2 föreslås omfatta personbil, lätt lastbil och lätt buss. Här krävs att fordon som drivs med diesel uppfyller kraven för Euro 6 och fordon som drivs med bensin, etanol eller gas uppfyller kraven för Euro 5.
- Miljözon klass 3 omfattar personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och lätta och tunga lastbilar och bussar. Här krävs att de lätta fordonen drivs med el eller vätgas och att de tunga fordonen drivs med el eller vätgas, eller är av typen elhybrid som uppfyller kraven för Euro 6.

Dagens svenska miljözonsregler innebär att det ställs betydligt hårdare miljökrav på busstrafiken än på personbilstrafiken i de stadskärnor där miljözoner har införts, trots att utsläppen är högre från personbilstrafiken. Svensk Kollektivtrafik ställde sig därför bakom Miljömålsberedningens förslag om att kommuner ska ges möjlighet att införa miljözoner för lätta fordon. Svensk Kollektivtrafik har fått Transportstyrelsens rapport om miljözoner på remiss och kommer att skriva ett remissvar under våren.

Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan analyserade

Regeringen lade i oktober en [skrivelse om Riksrevisionens rapport om erfarenheterna av OPS-lösningen för Arlandabanan](#) i riksdagen. Riksrevisionen konstaterade i sin rapport att det inte gjordes någon samhällsekonomisk kalkyl för Arlandabanan och den trafiklösning som genomfördes. Det går därför inte att bedöma i vilken utsträckning som riksdagens intentioner om samhällsekonomisk nytta har uppfyllts. Riksrevisionen noterade även att ju större del av riskerna och finansieringen som staten bär, desto större inflytande kan staten få. Dessutom pekade granskningsmyndigheten på att staten enligt avtalet har begränsade möjligheter att kräva att A-Train ska öka resandet på Arlandabanan.

Lägre totalkostnader är ofta huvudargumentet för att välja att genomföra projekt som OPS. Men regeringen har inte gjort någon uppföljning för att ta reda på om OPS-lösningen gav lägre totalkostnader än om projektet genomförts med andra genomförande- och finansieringsformer. Regeringen håller helt eller delvis med om de flesta av Riksrevisionens iakttagelser. Regeringen avser inte att vidta några åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser.

