



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

# Politisk omvärldsanalys vintern 2017

## Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Riksrevisionen granskar införandet av ERTMS</li><li>▪ Klimatstrategi till år 2045 ska tas fram</li><li>▪ Framtidens frekvensanvändning kan påverka tågtrafiken</li><li>▪ EU-förslag om begränsningar för den kommersiella busstrafiken i Sverige</li><li>▪ EU ser över tågpassagerarförordningen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader</li><li>▪ Sverigeförhandlingen föreslår snabb lånefinansierad utbyggnad av höghastighetsbanorna</li><li>▪ Förslag om längre framförhållning i tilldelningen av järnvägskapacitet</li><li>▪ Remissvar angående Trafikverkets förslag om nationell plan</li><li>▪ Hård branschkritik mot felaktig kollektivtrafikstatistik</li><li>▪ Tågtrafiken får regressrätt för brister i infrastrukturen</li><li>▪ EU-förslag om 75 procent rena fordon år 2030</li><li>▪ EU vill minska antalet råvaror för biodrivmedel</li></ul>
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Turismutredning föreslår att cyklar ska få tas ombord i kollektivtrafiken</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Effektivare hantering vid störningar i tågtrafiken föreslås</li><li>▪ Fri kollektivtrafik till ungdomar under sommarlovet</li><li>▪ Vinterdäck på samtliga hjul på bussar</li><li>▪ Förslag om skärpt säkerhet i kollektivtrafiken</li><li>▪ Förändrad trängselskatt i Stockholm</li><li>▪ Gränskontroller vid inre gräns förlängs</li></ul>

Brådskande

## **Förord**

Det här är en politisk omvärldsanalys för vintern 2017. 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 20 december 2017

## Innehållsförteckning

<b>Hög strategisk påverkan/Brådskande</b> .....	<b>4</b>
50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader .....	4
Sverigeförhandlingen föreslår snabb lånefinansierad utbyggnad av höghastighetsbanorna .....	4
Förslag om längre framförhållning i tilldelningen av järnvägskapacitet .....	5
Remissvar angående Trafikverkets förslag om nationell plan .....	6
Hård branschkritik mot felaktig kollektivtrafikstatistik .....	6
Tågtrafiken får regressrätt för brister i infrastrukturen .....	7
EU-förslag om 75 procent rena fordon år 2030 .....	7
EU vill minska antalet råvaror för biodrivmedel .....	7
<b>Hög strategisk påverkan/Ej brådskande</b> .....	<b>8</b>
Riksrevisionen granskar införandet av ERTMS .....	8
Klimatstrategi till år 2045 ska tas fram .....	8
Framtidens frekvensanvändning kan påverka tågtrafiken .....	9
EU-förslag om begränsningar för den kommersiella busstrafiken i Sverige .....	9
EU ser över tågpassagerarförordningen .....	10
<b>Lägre strategisk påverkan/Brådskande</b> .....	<b>11</b>
Effektivare hantering vid störningar i tågtrafiken föreslås .....	11
Fri kollektivtrafik till ungdomar under sommarlovet .....	11
Vinterdäck på samtliga hjul på bussar .....	12
Förslag om skärpt säkerhet i kollektivtrafiken .....	12
Förändrad trängselskatt i Stockholm .....	13
Gränskontroller vid inre gräns förlängs .....	13
<b>Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande</b> .....	<b>14</b>
Turismutredning föreslår att cyklar ska få tas ombord i kollektivtrafiken .....	14

## ■ Hög strategisk påverkan/Brådskande

### 50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader

Flera rapporter de senaste åren har pekat på att kollektivtrafikens kostnader stiger snabbt. Kostnadsutvecklingen hänger delvis samman med satsningar som ökat kollektivtrafikens samhällsnytta, som utbyggd regiontågstrafik för att vidga arbetsmarknadsregionerna och ökad användning av mer miljöanpassade fordon. För att komma till rätta med kostnadsutvecklingen behöver kollektivtrafiken bl.a. bli mer kostnadseffektiv.

I en alldeles ny rapport har **Svensk Kollektivtrafik** analyserat hur kollektivtrafiken kan få både [mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#). De flesta rapporter som skrivits om kollektivtrafikens kostnader och kostnadsutveckling har varit inriktade på vad som är kostnadsdrivande. I rapporten har jag vänt på perspektivet. Istället för att analysera vad som kan vara kostnadsdrivande, fokuserar jag på möjliga åtgärder. I rapporten identifieras ca 50 åtgärder som kan minska kollektivtrafikens kostnader, effektivisera verksamheten och frigöra resurser som kan användas för att stärka och utveckla kollektivtrafiken.

Effektiviseringsåtgärder kan inte genomföras i något sorts vacuum. Åtgärderna får även konsekvenser på kollektivtrafikens samhällsnytta, kollektivtrafikresandet och på tillgängligheten för olika grupper i samhället. Därför har jag analyserat hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna få både mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna. För att lyckas med det bör man prioritera de åtgärder som har hög potential att minska kostnaderna eller effektivisera kollektivtrafiken, och som samtidigt har positiva effekter på samhällsnyttan. För första gången finns det nu en heltäckande genomgång av åtgärder för effektivisering av kollektivtrafiken.

Enkätundersökningen som gjordes inom ramen för rapporten visar att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter<sup>1</sup> arbetar aktivt och målmedvetet för att effektivisera trafiken och sänka kostnaderna.

### Sverigeförhandlingen föreslår snabb lånefinansierad utbyggnad av höghastighetsbanorna

Höghastighetsjärnvägen ska byggas för tåg som kan köra i hastigheter om 320 km/h. Det föreslår [Sverigeförhandlingen i sitt slutbetänkande](#) som lades den 20 december. Utbyggnaden ska ske snabbt och båda sträckorna bör vara färdigställda cirka 2035. Byggandet av höghastighetsjärnvägen bör enligt utredningen finansieras genom lån i Riksgälden. Med lånefinansiering kan järnvägen byggas ut snabbt. Då riskerar höghastighetsbanorna inte att under lång tid tränga ut andra angelägna infrastrukturinvesteringar.

För att skapa transparens och tydlighet föreslår Sverigeförhandlingen att planering och utbyggnad av höghastighetsjärnvägen bedrivs inom en egen projektorganisation t.ex. i form av ett helägt statligt bolag eller som en del av en befintlig organisation.

---

<sup>1</sup> Enkäten besvarades av samtliga 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter som medlemmar i Svensk Kollektivtrafik. Sörmlands kollektivtrafikmyndighet är inte medlem och har därför inte deltagit i undersökningen.

Utredningen beräknar investeringskostnaden för höghastighetsbanorna till mellan 200 och 260 miljarder kronor. Sverigeförhandlingen bedömer dock att det finns möjlighet att reducera kostnaderna.

Flera av förslagen strider dock mot Trafikverkets förslag. I [förslaget till nationell plan för transportsystemet för 2018 – 2029](#) skriver Trafikverket att med anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid. Därför föreslår Trafikverket att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet 250 km/tim kommer öka kostnaderna med ca 15-20 miljarder kr. Kostnader som enligt Trafikverket är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna användas fullt ut förrän långt fram i tiden. Det beror på att det inte är sannolikt att tågoperatörerna kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter. Däremot kommer underhållskostnaderna att bli högre med ballasterade spår. Trafikverket föreslår därför att Ostlänken, som ska byggstartas i början av planperioden, ska dimensioneras för hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår.

I [remissvaret till den nationella planen](#) skriver vi att genom en sammanvägd bedömning av kostnadsbesparingen, restidsförlängningen och tidpunkten för när trafik i hastigheter över 300 km/tim kan komma att inledas anser **Svensk Kollektivtrafik** att Trafikverkets förslag är rimligt. Vi understryker också 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.

### **Förslag om längre framförhållning i tilldelningen av järnvägskapacitet**

I ett [delbetänkande föreslår Sverigeförhandlingen](#) dessutom att det ska införas möjligheter till längre framförhållning i kapacitetstilldelningen. Utredningen bedömer att det under vissa förutsättningar finns intresse för att köra såväl kommersiell som upphandlad storregional trafik på höghastighetsjärnvägen. En förutsättning är att det skapas längre framförhållning i kapacitetstilldelningsprocessen.

Med nuvarande tillämpning av regelverket får den som sökt kapacitet besked om vilken trafik som den får bedriva ett år i taget och med cirka två och en halv månads framförhållning. Detta gör det mycket svårt att investera i en större mängd nya och dyra tåg. Den mycket korta framförhållningen gör det dessutom svårt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att samordna trafiken på höghastighetsbanorna med den övriga kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan påverka kollektivtrafikens möjlighet att bidra i den regionala utvecklingen.

Sverigeförhandlingen föreslår därför att järnvägslagen ändras så att Trafikverket kan anpassa kapacitetstilldelningen för olika järnvägars behov. Exempel kan vara att på höghastighetsjärnvägen ska höghastighetståg och snabba storregionala tåg ges prioritet. På någon annan järnväg kanske godståg ska ges prioritet, och på ytterligare någon annan järnväg ska kanske regional persontrafik ges prioritet.

## Remissvar angående Trafikverkets förslag om nationell plan

Trafikverkets nedprioritering av medel för underhåll för de s.k. lågtrafikerade regionala banorna är mycket negativt, skriver [Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar](#) angående Trafikverkets [förslag till nationell plan för transportsystemet för 2018 – 2029](#). Trafikverket föreslår att de regionala banorna ska prioriteras ner frigöra resurser som ska användas för att ta igen eftersatt underhåll på de högtrafikerade transportflödena, men detta kommer att leda till försämringar. Resenärer på dessa banor skapar underlag för resande på stambanorna, och på vissa av dessa banor fortsätter upp till 50 % av resenärerna sedan sin resa med ett annat tåg på stambanan.

Det är däremot positivt att Trafikverket i förslaget framhäver fördelarna med att öka kollektivtrafikandelen, som att ökade möjligheter att resa kollektivt är gynnsamt för omställningen till ett fossilfritt transportsystem; att satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång har stor betydelse för att alla ska kunna använda transportsystemet, oavsett funktionsnivå, kön, ålder eller ekonomi; att upprätthållande av tillgänglighet utan krav på tillgång till egen bil, och därmed viss ekonomi, har stor betydelse för social inkludering; att kollektivtrafiken är viktig för ett ökat bostadsbyggande genom att den regionala tågtrafiken ökar tillgängligheten så att det blir mer attraktivt att bosätta sig i lägen som tidigare inte varit lätta att pendla från.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till Trafikverkets förslag om trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet för åtgärdsområdena *Kollektivtrafik, Kapacitet och kvalitet, Ökad säker cykling* samt *Tillgänglighet för alla* eftersom de kommer att öka kollektivtrafikandelen, minska störningskänsligheten i den regionala tågtrafiken, öka järnvägens kapacitet, robusthet, punktlighet och användbarhet samt öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar.

Trafikverkets förslag sammanfattades i den [förra omvärldsanalysrapporten](#). Regeringen kommer att fastställa den nya nationella planen och slutliga ekonomiska ramar under våren 2018.

## Hård branschkritik mot felaktig kollektivtrafikstatistik

Den officiella kollektivtrafikstatistiken från Trafikanalys har stora brister. Den allvarligaste bristen är Trafikanalys otillräckliga kvalitetssäkring av kollektivtrafikstatistiken. Konsekvensen har blivit att statistiken innehåller direkta felaktigheter och ofta inte går att jämföra över tid och mellan län. Detta undergräver statistikens trovärdighet och minskar möjligheterna att använda den som beslutsunderlag hos RKM, länstrafikbolag och trafikföretag.

Det skriver **Svensk Kollektivtrafik** och de andra branschorganisationerna i Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik i en [skrivelse](#) till infrastrukturminister Tomas Eneroth och Trafikanalys generaldirektör Brita Saxton.

Några av de brister som påpekats för Trafikanalys är felaktig och ofullständig statistik om utbud för tågtrafik, trafikeringskostnader, sittkilometer, antal personkilometer och felräkning kring de storregionala tågtrafiknäten. Om inte siffrorna är tillförlitliga kan inte Trafikanalys genomföra sin huvuduppgift, som är att utvärdera och redovisa effekter av föreslagna åtgärder inom transportområdet med utgångspunkt i de transportpolitiska målen.

I skrivelsen efterlyser Partnersamverkan till en närmare dialog med branschen för att förbättra statistiken i framtiden. Trafikanalys tillbakavisar en del av kritiken i sitt svar på skrivelsen och informerar om att de kommer att bjuda in Partnersamverkan till en fördjupad dialog.

Under hösten har Svensk Kollektivtrafik även besvarat en [remiss](#) angående Trafikanalys förslag om ändringar i statistiken för regional kollektivtrafik. Generellt innebär förslaget en försämring eftersom färre variabler kommer att samlas in. Dessutom förs fler osäkerhetsfaktorer in i insamlingen genom en missriktad välvilja att förenkla för uppgiftslämnarna. I en bransch med både stor politisk styrning och nyligen ändrade spelregler mellan olika aktörer är det viktigt att kunna följa utvecklingen både på regional och på nationell nivå utifrån ett flertal variabler.

## **Tågtrafiken får regressrätt för brister i infrastrukturen**

Regeringen har under hösten lagt en [proposition med förslag om en ny järnvägstrafiklag](#). Den nya lagen innebär att de 30 år gamla reglerna för inrikes järnvägstransporter ersätts. Sedan den nuvarande järnvägstrafiklagen infördes har mycket förändrats, bland annat har järnvägen delats upp mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I propositionen föreslår regeringen att Trafikverket ska ersätta järnvägsföretag för kostnader som beror på brister i infrastrukturen. Bestämmelserna kommer att vara tvingande till transportörens förmån. Från ersättningen ska kvalitetsavgifter för samma händelse räknas av. När lagrådet har yttrat sig så blir nästa steg att lägga förslaget i riksdagen. Den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Införandet av regressrätt för brister i infrastrukturen är mycket positiv för kollektivtrafiken och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I dag har kollektivtrafikmyndigheterna betydande kostnader, bland annat p.g.a. ersättning till resenärerna, som beror på att störningar i tågtrafiken som orsakats av brister i infrastrukturen. Förutom att förslaget minskar RKM:s kostnader får Trafikverket incitament att förebygga störningar som beror på infrastrukturen. I slutändan innebär förslaget att tågtrafikens konkurrenskraft stärks. **Svensk Kollektivtrafik** har tidigare besvarat en [remiss kring vissa ändringar i Järnvägstrafiklagen](#).

## **EU-förslag om 75 procent rena fordon år 2030**

EU har lagt ett [förslag till ändringar i direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon](#) med 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.

**Svensk Kollektivtrafik** deltar i UITP:s arbetsgrupp Low Emission Mobility som kommer att ta fram ett gemensamt dokument som för fram den europeiska kollektivtrafikens syn på direktivet.

## **EU vill minska antalet råvaror för biodrivmedel**

EU:s miljöutskott har röstat för att de råvaror som accepteras för framställning av avancerade biodrivmedel ska bli färre. Råvaror som grödor (raps), skogsavfall som kan användas för annat, palmolja och PFAD ifrågasätts. Å andra sidan har industriutskottet uttalat stöd för förnybara bränslen generellt, och Svensk Kollektivtrafiks förhoppning är att det kan bli ett steg i rätt riktning för att rädda det svenska arbetet med förnybara bränslen så att råvaror som tallolja och raps även i fortsättningen räknas som förnybart. Frågan ska nu behandlas på parlamentets plenum och ett slutgiltigt beslut fattas i början av 2018.

## ■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

### Riksrevisionen granskar införandet av ERTMS

Sverige har beslutat införa ERTMS succesivt fram till år 2035, till en beräknad kostnad för staten på 30,2 miljarder kr. Riksrevisionen beslöt i oktober att [granska om införandet av ERTMS i Sverige](#) lever upp till kraven på hushållning med statliga medel. Myndigheten pekar på att 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 har präglats 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. Dessutom finns det oklarheter angående vilka nyttor som ERTMS kan tänkas medföra, och förväntningarna på till exempel ökad kapacitet har på senare tid tonats ner, eller helt räknats bort.

Syftet är att bedöma effektiviteten i planeringen och införandet av ERTMS i Sverige. Granskningen ska bland annat undersöka om Trafikverket har hushållit med sina resurser och undvikit onödiga kostnader, och om den svenska strategin för införandet av ERTMS är underbyggd och utformad på ett effektivt sätt. Granskningen ska vara klar sommaren 2018.

För kollektivtrafiken är det mycket positivt att Riksrevisionen granskar införandet av ERTMS i Sverige. **Svensk Kollektivtrafik** har i olika sammanhang tagit upp flera av de problem som Riksrevisionen ska granska. I en [debattartikel](#) i Svenska Dagbladet tog vi bl.a. upp att medan EU:s syfte med ERTMS var att göra det lättare att köra över gränserna, sänka kostnaderna och öka kapaciteten, så har resultatet blivit nya gränser, ökade kostnader och stora trafikproblem. Vi har även tagit upp problemen i en [skrivelse](#) till Trafikverket, Näringsdepartementet och Trafikutskottet och i flera remissvar, bl.a. vårt angående [Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) och [Trafikverkets Inriktningsunderlag](#).

### Klimatstrategi till år 2045 ska tas fram

Naturvårdsverket ska ta fram en långsiktig strategi för att minska utsläppen av växthusgaser. Strategin ska, enligt [regeringens direktiv](#), sträcka sig till minst år 2045, och beskriva potentialer för olika åtgärder samt beslutade eller av regeringen aviserade styrmedel i olika sektorer. Förslaget ska utgå från regeringens och riksdagens beslut om det klimatpolitiska ramverket och följa den kommande klimatstrategi som regeringen planerar att presentera. Uppdraget ska slutredovisa senast den 30 april 2018.

För kollektivtrafiken är det positivt att Naturvårdsverket ska ta en långsiktig strategi för att minska utsläppen av växthusgaser. Kollektivtrafiken bidrar till att minska klimatutsläppen på två sätt. För det första genom en ökad andel kollektivtrafikresande. [Backcastingstudien](#) som **Svensk Kollektivtrafik** tog fram tillsammans med Partnersamverkan pekar på en rad styrmedel och åtgärder som kan användas för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. För det andra genom ökad användning av icke-fossila bränslen i buss- och skärgårdstrafiken samt en ökad andel spårburen trafik. För Svensk Kollektivtrafik är det viktigt att båda dessa åtgärdsvägar finns med i strategin.

För oss är det även viktigt att ett reformerat reseavdrag får en framträdande plats i strategin. Regeringen aviserade en översyn av reseavdraget i [budgetpropositionen](#). En [forskningsrapport](#) visar



att fusket med avdraget kommer att minska, kollektivtrafikresandet öka och koldioxidutsläppen minska med 7 procent om reseavdraget görs avståndsberoende.

## Framtidens frekvensanvändning kan påverka tågtrafiken

Radiofrekvenser är en begränsad resurs som får allt större betydelse för samhället. Radiofrekvenser ligger till grund för mobiltelefoni, mobilt bredband och all annan trådlös kommunikation. Regeringen anser därför att det behövs en strategi för frekvensanvändningen på lång sikt. Av den anledningen har en [utredning tillsats som ska föreslå hur frekvensanvändningen](#) kan planeras för åren 2027–2047. Utredningen ska bl.a. analysera frekvensanvändningen på lång sikt för bl.a. sjöfart, transporter och trafikledning. Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2018

Planeringen och strategin för frekvensanvändningen kan få konsekvenser för tågtrafiken. Det är svårt att veta vilka behov av frekvenser som de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik kommer att ha om tio till trettio år, men det är mycket viktigt tågtrafiken får sina behov av frekvenser tillgodosedda och att redan på planeringsstadiet undvika problem av det slag som tågtrafiken ställdes inför under åren fram till sommaren 2015. Bakgrunden var att Post- och Telestyrelsen hade låtit mobiloperatörerna öka frekvensbredden för mobilnäten och att samma frekvensområde delats ut två gånger. Först till järnvägen och sedan till mobiloperatörerna. För att kommunikationen på tågen inte skulle störas behövde skyddsfiler installeras, så att kommunikationen mellan lokföraren och trafikledningen skulle fungera.

**Svensk Kollektivtrafik** arbetade aktivt med frekvensproblemen, bl.a. deltog vi i [Näringsdepartementets styrgrupp](#) för tidplan och installation av frekvensfilter på tågen. Vi tog även upp problemen i flera remissvar, exempelvis angående [förslag till ändrade villkor för tillstånd att använda radiosändare i 900 MHz-bandet](#) och [Transportstyrelsens föreskrift Trafikstyrning och signalering](#).

## EU-förslag om begränsningar för den kommersiella busstrafiken i Sverige

Europeiska kommissionen har lagt ett [förslag om ändringar av bussförordningen](#).<sup>2</sup> Kommissionen föreslår bl.a. att tillstånd till ny busstrafik för persontransport på sträckor som är kortare än 100 kilometer fågelvägen ska kunna nekas om det äventyrar den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Sträckan får ökas upp till 120 kilometer om färdvägen redan omfattas av mer än ett avtal om allmän kollektivtrafik. Dessutom vill kommissionen införa krav på att transportföretag ska ges tillträdesrätt till terminaler i syfte att bedriva linjetrafik på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor. Tillträde ska bara få avslås på grund av kapacitetsbrist i terminalen.

Kommissionens förslag innebär att den fria etableringen av helt kommersiell busstrafik, som infördes år 2012, kan begränsas på sträckor upp till 12 mil om ett regleringsorgan utifrån en objektiv ekonomisk analys fastställer att den kommersiella trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Eftersom kommissionens förslag gäller en EU-förordning så blir det slutliga förslaget bindande i alla delar när beslut fattats.

**Svensk Kollektivtrafik** kommer att skriva ett remissvar, trots att vi inte fått den på remiss från Näringsdepartementet.

---

<sup>2</sup> COM(2017) 647 final, Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss

## EU ser över tågpassagerarförordningen

EU-kommissionen har lagt fram ett [förslag till förändring av tågpassagerarförordningen](#)<sup>3</sup>. Den nuvarande förordningen har gällt sedan 2009. Sedan dess har bl.a. rättigheterna för personer med funktionsnedsättningar kommit mer i fokus och konsumentorganisationerna är missnöjda med hur regler följts. Dessutom har paragrafen om force majeure i förordningen blivit upphävd i domstol.

För kollektivtrafiken är det positivt att skyldigheter för stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare skärps, att järnvägsföretagen får möjlighet att kräva gottgörelse från tredje part, att en force majeure-paragraf återinförs, att det införs krav på utbildning kring funktionshinder och att tillsynsmyndigheten får tydligare riktlinjer.

Men förslaget har även flera stora brister. Synen på personer med funktionsnedsättningar är föråldrad. Istället för normalisering föreslås permanenta särlösningar. Flera förslag blir svåra och mycket kostnadsdrivande att genomföra i praktiken, t.ex. föreslås att assistans ombord och på station alltid ska erbjudas, även om stationen är obemannad. Dessutom ska ombordförsäljning alltid erbjudas till funktionshindrade. Det finns heller inga färdmedelsövergripande förslag. Regional och lokal kollektivtrafik över nationsgränser kommer enligt förslaget även i fortsättningen att ha regelverk som inte stämmer överens med de nationella reglerna för den regionala och lokala kollektivtrafiken. Dessutom ställs det mycket detaljerade krav på en årlig rapport till EU för respektive trafikföretag.

[Svensk Kollektivtrafik har besvarat ett samråd](#) som Justitiedepartementet sänd ut. Vi samarbetar även inom UITP för att påverka förslaget så att konsekvenserna för våra medlemmar blir så bra som möjligt.

---

<sup>3</sup> COM(2017) 548 final, Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

## ■ Lägare strategisk påverkan/Brådskande

### Effektivare hantering vid störningar i tågtrafiken föreslås

Evakueringen av passagerare och röjning av spåren i många fall dragit ut på tiden efter störningar och stopp i tågtrafiken. Orsaken har bl.a. varit bristande rutiner och otydlig ansvarsfördelning.

Regeringen har därför gett [Trafikverket i uppdrag att genomföra åtgärder för att säkerställa en effektiv hantering av störningar i tågtrafiken](#). Trafikverket ska se bl.a. över ansvarsfördelningen mellan aktörerna och säkerställa att det finns resurser för att kunna agera snabbt och effektivt i samband med evakuering av passagerare och röjning av spåren vid haveri eller olyckor i tågtrafiken.

Den maximala tiden för att påbörja åtgärder för evakuering av passagerare i storstadsområden (Stockholm, Göteborg och Malmö) ska vara 60 minuter och i övriga delar av landet 120 minuter. Målsättningen är att en evakuering ska avslutas senast 60 minuter efter att den påbörjats så att röjning kan påbörjas senast 120 minuter efter inträffad störning i storstadsområden och efter 180 minuter i övriga delar av landet. Trafikverket kommer att påbörja genomförande av uppdraget under 2018 och succesivt bygga upp en förstärkt organisation vilken kommer att vara fullt operativ senast under 2020

Trafikverket ska även ta fram förslag till finansieringsmodell som innebär att den som orsakar störningarna bär kostnaderna för den. Finansieringsmodellen ska redovisas senast den 8 juni 2018.

För kollektivtrafikens resenärer kommer detta att innebära minskad oro vid evakuering och att problemen med stoppen och störningarna kan lösas snabbare än i dag. **Svensk Kollektivtrafik** anser att detta är ett viktigt steg i rätt riktning. När det gäller finansieringsmodellen är det nödvändigt att den stämmer överens med regressrätten i den nya järnvägslagen.

### Fri kollektivtrafik till ungdomar under sommarlovet

Som jag skrev i den förra omvärldsanalysen föreslog regeringen i budgetpropositionen att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år ska införas 2018–2020 för att finansiera [avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet](#). Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar årskurserna 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 i gymnasieskolan.

Regeringskansliet håller på att ta fram ett konkret förslag till utformning av den avgiftsfria kollektivtrafik för skolungdomar. Det som hittills har blivit känt är att bidraget kommer att vara frivilligt att söka. Trafikverket kommer att vara den part som hanterar ansökningar. När budgetpropositionen har beslutats i riksdagen under december kommer förslaget att skickas ut på remiss under våren.

Förslaget kommer att få konsekvenser för **Svensk kollektivtrafiks** medlemmar. Vi anser att det bör vara de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ska kunna söka stödet. Dessutom är det viktigt att stödet blir så enkelt utformat som möjligt, framför allt för att minska administrationen både vid ansökan och vid uppföljning.

## Vinterdäck på samtliga hjul på bussar

Näringsdepartementet har remitterat en [promemoria med förslag om att även tunga fordon ska ha vinterdäck på samtliga hjul](#). I dag behöver tunga bussar och andra tunga fordon bara använda vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar mellan den 1 december och 31 mars när vinterväglag råder. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juni 2018.

I den svenska kollektivtrafiken spelar bussen en huvudroll, men de transporter som utförs med buss varierar i mycket hög grad. Det är stor skillnad på en stadsbuss som går i trafik i stadskärnan på väl halkbekämpade gator och som framförs med en medelhastighet på 10-30 km/h och en turistbuss som kör på lands- eller motorväg i upp till 100 km/h. Det finns sannolikt ingen generell lösning som passar för alla olika fordonssegment och vägförhållanden. De stora skillnaderna i klimat mellan olika landsdelar är ett annat skäl till att en generell bestämmelse för hela landet sannolikt är olämplig. Transportstyrelsen har dessutom inte kunnat fastställa om krav på vinterdäck på ett tungt fordonets alla axlar skulle leda till högre trafiksäkerhet.

En del av trafikföretagen kommer sannolikt välja att köra på allvädersdäck hela året för att inte behöva byta däck och slippa binda kapital i dubbla däckuppsättningar. Vinterdäck har mjukare gummiblandning än sommar däck, vilket sannolikt leder till ökade partikelutsläpp och ökat vägslitage. Dessutom bullrar vinterdäck mer än sommar däck. Svensk Kollektivtrafik uppskattar merkostnaden för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna till totalt ca 300 miljoner kronor initialt. Till detta kommer årliga kostnader för däckbyten m.m.

[Svensk Kollektivtrafik har skrivit ett remissvar](#) om förslaget. Vår uppfattning, i likhet med Transportstyrelsen, är att det behövs ytterligare faktainsamling och fördjupad analys innan det görs någon eventuell ändring av bestämmelserna.

## Förslag om skärpt säkerhet i kollektivtrafiken

Alla ska kunna känna sig trygga i kollektivtrafiken, på gator, torg och vid konsertlokaler. Därför har regeringen gett Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i uppdrag att verka för samordning i arbetet med att [skapa ökad trygghet i det offentliga rummet](#). Uppdraget ingår i överenskommelsen mellan regeringen och de borgerliga partierna om åtgärder mot terrorism som presenterades i juni 2017

MSB ska kartlägga hur ansvarsförhållandet mellan ansvariga aktörer ser ut. Bland annat arbetar kommuner, länsstyrelser, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen och Trafikverket med frågor som rör säkerheten i offentliga miljöer. MSB ska även samla och sprida kunskap inom området och ge nationell vägledning för de åtgärder som behöver vidtas för att öka säkerheten. Inom ramen för uppdraget kommer MSB också att se över frågor som rör samhällsplanering och kollektivtrafik ur ett risk- och sårbarhetsperspektiv. En aktör bör enligt regeringen få ansvar att verka för en samordning av detta arbete. MSB ska genomföra uppdraget i samverkan med berörda aktörer och redovisa det senast den 31 maj 2018.

**Svensk Kollektivtrafik** är positiv till initiativet att skärpa säkerheten i kollektivtrafiken. [Vi ingår sedan tidigare i Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar, TP Sams.](#)

## Förändrad trängselskatt i Stockholm

Regeringen kommer i morgon att fatta beslut om [en proposition om förändrad trängselskatt i Stockholm](#). Enligt förslaget ska trängselskatt tas ut en halvtimme tidigare på morgonen, avgiftsnivån höjs under högtrafikmånaderna och dag före vissa helgdagar. Förändringarna föreslås träda i kraft 1 januari 2020.

Förändringarna kommer att påverka kollektivtrafiken positivt på flera sätt. För det första möjliggör de ökade intäkterna de investeringar i ny transportinfrastruktur för kollektivtrafik som Sverigeförhandlingen har slutit avtal om med Stockholms läns landsting och ett antal kommuner i Stockholms län. För det andra beräknas åtgärderna öka kollektivtresaandelen med totalt 1,0 procent jämfört med nuvarande utformning av trängselskatten. För det tredje förväntas åtgärderna minska trängseln och förbättra framkomligheten på vägnätet. Trafikflödena på de stora lederna väntas t.ex. minska med mellan 1 och 4 procent. **Svensk Kollektivtrafik** har därför i sitt [remissvar](#) ställt sig bakom Sverigeförhandlingens förslag, som föregick propositionen.

## Gränskontroller vid inre gräns förlängs

Regeringen har beslutat förlänga [gränskontroll vid den inre gränsen](#) i ytterligare sex månader, fram till och med den 11 maj 2018. Beslutet är fattat med stöd av den EU-gemensamma lagstiftningen och utifrån regeringens bedömning att det fortsatt finns ett hot mot den allmänna ordningen och den inre säkerheten. Kontrollen ska genomföras vid de hamnar i polisregionerna Syd och Väst som Polismyndigheten bedömer som lämpliga, samt vid Öresundsbron.

## ■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

### Turismutredning föreslår att cyklar ska få tas ombord i kollektivtrafiken

[Utredningen Sveriges besöksnäring](#) har lagt ett betänkande under december. Syftet med utredningen har bl.a. varit att ta fram förslag på insatser som kan stärka besöksnäringen som export- och jobbmotor i landet. På kollektivtrafikområdet föreslår utredningen att Tillväxtverket tillsammans med SKL, 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.

Det är viktigt att underlätta kombinerat resande mellan kollektivtrafik och cykel. Detta bör göras genom byggande av cykelvägar, bl.a. till viktiga turistmål, och cykelparkeringar vid hållplatser och bytespunkter samt genom att öka möjligheterna att ta med cyklar i kollektivtrafiken. Det är dock 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 slutligen att **Svensk Kollektivtrafik**, som bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i landet, bör delta i undersökningen av hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov.