



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Politisk omvärldsanalys vintern 2018/19

Strategisk påverkan

Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	Hög strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Kollektivtrafikens marknadsandel ökar▪ Förbud mot att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar 2030. Fossila bränslen ska fasas ut.▪ Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras▪ Transportplanering 2.0 för att infrastrukturplaneringen ska bli hållbar▪ Trafikverket prövar sällan de billigaste alternativen vid infrastrukturinvesteringar▪ Utredning föreslår avgift på alla radiofrekvenser▪ Trafikverkets utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys▪ Ökad kollektivtrafikandel behövs för att minska kväveoxidutsläppen▪ Långsiktig vision för nollutsläpp inom EU▪ Trafikanalys redovisning av analys av introduktion av tunga fordon med låga utsläpp▪ Trafikanalys: Gör om elbusspremien till en teknikneutral miljöbusspremie?	<ul style="list-style-type: none">▪ Sjupartisamtalen om finansieringen av höghastighetsbanorna återupptas▪ Underhållsplan och åtgärdsprogram för ökad punktlighet ska tas fram▪ Trafikverket vill göra banarbeten när resenärerna är som flest▪ Kollektivtrafiken ökar sysselsättningen och tillväxten▪ Bara ett av 16 miljömål har nåtts på 20 år▪ Ekonomiska styrmedlen räcker inte för att nå transportsektorns klimatmål▪ Handlingsplan för åtgärder för kraftigt minskade utsläpp ska tas fram▪ Skattereform och grön skatteväxling för att klimat- och miljömålen ska nås▪ Flera utredningar om minskade klimatutsläpp ska tillsättas▪ Borttagen skattebefrielse på biodrivmedel kostar RKM 1 miljard per år▪ Risk för minskad tillgång på HVO▪ Avståndsberoende och färdmedelsberoende reseavdrag ska införas▪ Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik ska införas
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande	Lägre strategisk påverkan/Brådskande
<ul style="list-style-type: none">▪ Trafikfrågorna får eget departement▪ Mobilitetstjänster kommer stimuleras▪ Fortsatt gränskontroll vid inre gräns▪ Kritik mot förslag om skärpta överprövningsregler	<ul style="list-style-type: none">▪ Nytt förslag öppnar för ökad kamerabevakning i kollektivtrafiken▪ Ingen fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet 2019▪ Enklare regler för 24-metersbussar i kollektivtrafiken▪ Lägre höjning av dieselskatterna under 2019▪ Transportstyrelsen vill införa tydligare krav för att fler ska använda bälte i buss▪ Missvisande fakta om kollektivtrafikens miljöutsläpp hos 2030-sekretariatet▪ Kritik mot uppföljningen av de transportpolitiska målen▪ Regeringen vill att Trafikverket höjer säkerheten vid plankorsningar

Brådskande

Förord

Det här är en politisk omvärldsanalys för vintern 2018/2019. Tyngdpunkten i analysen ligger på politiska händelser och åtgärder i Sverige som påverkar kollektivtrafikens utveckling. Rapporten är skriven av Lars Sandberg, Svensk Kollektivtrafik.

Stockholm den 11 mars 2019

Innehållsförteckning

Hög strategisk påverkan/Brådskande	5
Sjupartisamtalen om finansieringen av höghastighetsbanorna återupptas	5
Underhållsplan och åtgärdsprogram för ökad punktlighet ska tas fram	5
Trafikverket vill göra banarbeten när resenärerna är som flest	6
Kollektivtrafiken ökar sysselsättningen och ökar tillväxten	6
Bara ett av 16 miljömål har nåtts på 20 år	7
Ekonomiska styrmedlen räcker inte för att nå transportsektorns klimatmål	10
Handlingsplan för åtgärder för kraftigt minskade utsläpp ska tas fram	11
Stor skattereform och kraftfull grön skatteväxling för att klimat- och miljömålen ska nås	12
Flera utredningar om minskade klimatutsläpp ska tillsättas	12
Borttagen skattebefrielse på biodrivmedel kostar RKM 1 miljard per år	13
Risk för minskad tillgång på HVO	13
Avståndsberoende och färdmedelsberoende reseavdrag ska införas.....	14
Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik ska införas	15
Hög strategisk påverkan/Ej brådskande	16
Kollektivtrafikens marknadsandel ökar	16
Förbud mot att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar 2030. Fossila bränslen ska fasas ut.....	16
Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras.....	16
Transportplanering 2.0 för att infrastrukturplaneringen ska bli hållbar	17
Trafikverket prövar sällan de billigaste alternativen vid infrastrukturinvesteringar	17
Utredning föreslår avgift på alla radiofrekvenser	18
Trafikverkets utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys.....	19
Ökad kollektivtrafikandel behövs för att minska kväveoxidutsläppen	19
Strategisk långsiktig vision för nollutsläpp inom EU	19
Trafikanalys: Gör om elbusspremien till en teknikneutral miljöbusspremie?	20
Lägre strategisk påverkan/Brådskande	21
Nytt förslag öppnar för ökad kamerabevakning i kollektivtrafiken	21
Ingen fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlovet 2019	21
Enklare regler för 24-metersbussar i kollektivtrafiken.....	21
Lägre höjning av dieselskatterna under 2019	22
Transportstyrelsen vill införa tydligare krav för att fler ska använda bälte i buss	22
Missvisande fakta om kollektivtrafikens miljöutsläpp hos 2030-sekretariatet	23
Kritik mot uppföljningen av de transportpolitiska målen	23

Regeringen vill att Trafikverket höjer säkerheten vid plankorsningar	24
Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande.....	25
Trafikfrågorna får eget departement	25
Mobilitetstjänster kommer stimuleras	25
Fortsatt gränskontroll vid inre gräns	25
Kritik mot förslag om skärpta överprövningsregler	25

■ Hög strategisk påverkan/Brådskanie

Sjupartisamtalen om finansieringen av höghastighetsbanorna återupptas

[Januariavtalet](#) innehåller flera punkter om infrastrukturen. De flesta av punkterna syftar till att befästa redan fattade beslut:

- Den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder ska fullföljas.
- Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.
- Det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.
- Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet.

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

Underhållsplan och åtgärdsprogram för ökad punktlighet ska tas fram

[Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna pekar i Januariavtalet](#) på att ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet. En långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet ska därför tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Den kan hantera sådant som tillgång till ersättningstrafik, resenärsinformation, kvalitet på snöröjning och beredskap för snabbt avhjälpa till exempel kontaktledningshaveri. Trafikverket ska ha rätt att avvisa tåg som riskerar riva ned kontaktledningar eller på annat sätt sliter extra mycket på järnvägen.

*När resenärerna inte kan lita på att tågtrafiktrafiken kommer fram i tid ökar risken för att de väljer bilen istället, med ökade klimatutsläpp som följd. I november efterlyste därför **Svensk Kollektivtrafiks** presidium i [debattartikeln Spårbristen en broms](#), ett åtgärdsprogram byggt på vetenskap och beprövad erfarenhet för att komma tillrätta med punktlighetsproblemen.*

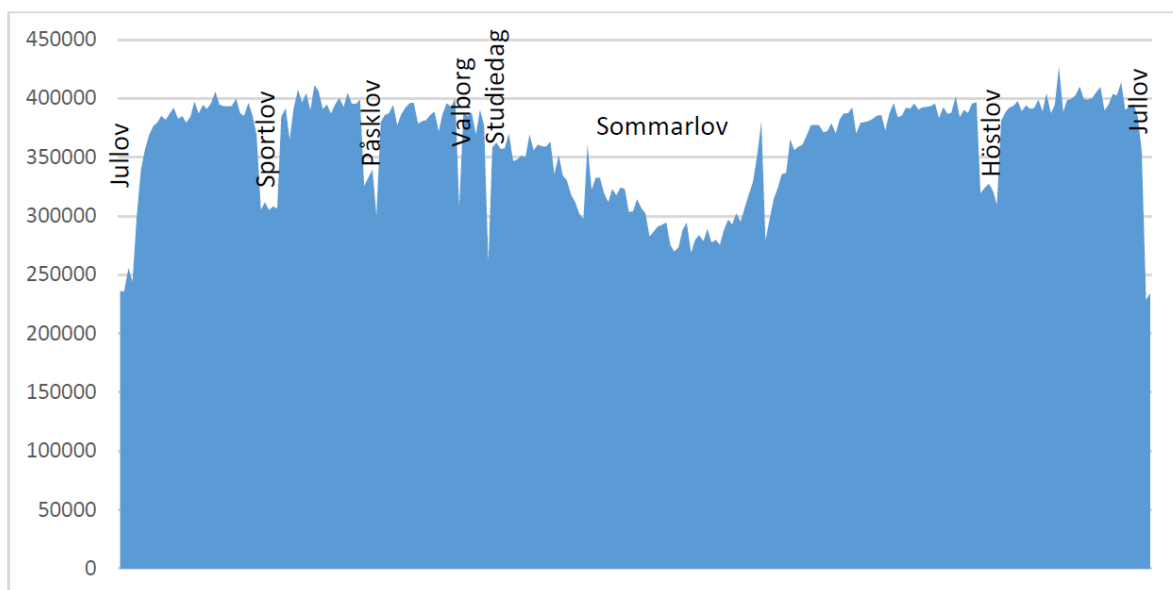
De regionala kollektivtrafikmyndigheterna driver i dag 86 procent av Sveriges persontågstrafik. Svensk Kollektivtrafik anser därför att våra medlemmar måste delta i arbetet med att ta fram den långsiktiga underhållsplanen och åtgärdsprogrammet ökad punktlighet. Vi kommer att ta upp detta med Trafikverkets generaldirektör Lena Eriksson när Svensk Kollektivtrafiks styrelse har ett möte med henne den 21 mars.

Trafikverket vill göra banarbeten när resenärerna är som flest

Trafikverket föreslår att storhelger ska vara "fredade" från banarbeten. Som mest ska banarbeten inte genomföras under nio dagar i samband med storhelgerna, enligt en remissrapport. Konsekvensen kommer att bli fler banarbeten under vardagar.

Svensk Kollektivtrafik avstyrker hela förslaget i [sitt remissvar](#) till Trafikverket. I dag sker 86 procent av landets persontågsresor med pendel- och regionaltåg och det resandet sker främst på vardagar. Svensk Kollektivtrafik konstaterar att Trafikverkets förslag innebär att banarbeten kommer att koncentreras till dagar med många resenärer istället för dagar med lågt resande.

Statistik från Skånetrafiken (2018) visar att resandet med regional- och pendeltåg under vardagarna genomgående är högre än under storhelger och semestrar.



Sverige står inför många år med såväl omfattande som många banarbeten för att vi återigen ska få en tillförlitlig järnväg. Utöver att fler resenärer drabbas med Trafikverkets förslag är arbetspendlare mer känsliga för störningar i trafiken i form av inställda tåg, ersättningsbussar och förseningar än fritidsresenärer, visar bl.a. analyser av statistik från Kollektivtrafikbarometern 2016-2018.

Kollektivtrafiken ökar sysselsättningen och ökar tillväxten

Kollektivtrafiken är ett kraftfullt sätt att skapa bättre tillgänglighet för stora delar av befolkningen i Sverige, visar en rapport som Svensk Kollektivtrafik presenterade i januari. Den ökade tillgängligheten har i sin tur värdefulla effekter på sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten.

Rapporten [Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#) har tagits fram av WSP på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik. Den visar att om kollektivtrafiken tas bort skulle bruttolönerna i landet minska med 9 miljarder kr per år och 106 000 arbetstillfällen försvinna, utöver de som är anställda inom kollektivtrafiken. Kommunernas, landstingens och regionernas skatteintäkter skulle minska med nästan 3 miljarder kr varje år.

I rapporten pekar WSP ut en lång rad åtgärder som staten kan använda för att stimulera produktiviteten, tillväxten och sysselsättningen, bland annat:

- Ge de regionala tågtrafiken fler tåglägen
- Förbättra järnvägsunderhållet
- Bygg ut järnvägen där det finns trängsel på spåren
- Inför ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag
- Gör det enklare för människor att resa över länsgränserna

Även kommunerna kan bidra genom att minska restiden och öka punktligheten för bussresenärerna. Det behövs fler kollektivtrafikkörfält, utbyggd signalprioritering och att gatuparkeringar tas bort.

Genom att kollektivtrafiken gör det smidigt och billigt för många människor att nå många arbetsplatser vidgas deras arbetsmarknader. Det gör att det blir lättare för människor att hitta passande arbete och enklare för företag att rekrytera personal med rätt kompetens.

Rapportens slutsatser visar att det är mycket viktigt att öka antalet tåglägen för regional- och pendeltågtrafiken och att göra infrastrukturinvesteringar som ökar den regionala tågtrafikens kapacitet och punktlighet för att öka tillväxten och sysselsättningen i Sverige.

Svensk Kollektivtrafik har bl.a. skrivit två debattartiklar om rapporten som har publicerats i flera tidningar i Dalarna, dels [Kollektivtrafiken ökar tillväxten och sysselsättningen i Dalarna](#) och dels [Replik: Vi har i många år jobbat för att förbättra tågens och bussarnas punktlighet](#). Under hösten presenterade vi ytterligare en rapport som berörde hur kollektivtrafiken ökar sysselsättningen och skatteintäkterna, [Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#).

Bara ett av 16 miljömål har nåtts på 20 år

När riksdagen år 1999 fattade beslut om de svenska miljömålen var målsättningen att kunna lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta. När nu de som var barn 1999 är vuxna visar Naturvårdsverkets [Fördjupade utvärdering av miljömålen 2019](#) att bara ett av 16 miljömål har uppnåtts, målet om skyddande ozonskikt. För fem av målen, bl.a. begränsad klimatpåverkan, går utvecklingen åt fel håll. Övriga mål kommer heller inte att nås. Naturvårdsverket bedömer att det finns starka skäl att prioritera klimatet och den biologiska mångfalden under de kommande åren. Utvärderingen visar att de styrmedel och åtgärder som behövs för att nå miljömålen finns inte på plats.

Inte heller etappmålet om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010 och målet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 procent år 2025 uttryckt i personkilometer kommer uppnås enligt rapporten. I slutet av februari visade [Transportstyrelsens och Trafikverkets analyser att koldioxidutsläppen ökar](#) igen. Huvudorsaken är den ökade lastbilstrafiken och att andelen biodrivmedel inte fortsatt att öka.

I rapporten lägger Naturvårdsverket förslag som är steg på vägen mot miljömålen. Men för att vi ska kunna nå målen krävs betydligt mer. Hela samhället behöver enligt verket bidra i omställningen till ett hållbart samhälle.

Naturvårdsverket efterlyser en sammanhållen politik för hållbar utveckling. Regeringens styrning behöver tydligare än i dag ta sin utgångspunkt i en sammanhållen politik där ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet integreras. Styrningen mot miljömålen måste förbättras, genom bland annat översyn av subventioner för att minska deras miljöpåverkan. Miljöpåverkan från konsumtionen

behöver minska, genom exempelvis effektiva styrmedel. Det offentliga måste gå före, dels för att minska sin egen miljöpåverkan från resor, upphandlingar osv, och dels för att detta kan innebära att innovativa lösningar får möjlighet att prövas och göras tillgängliga för övriga delar av samhället.

När det gäller målet om begränsad klimatpåverkan pekar Naturvårdsverket på att det behövs ett antal åtgärder, bl.a. effektiva styrmedel och ökade insatser för ett transporteffektivt samhälle. För att uppnå miljökvalitetsmålet Frisk luft finns det behov av bättre vägledning till kommunerna om hur och när åtgärder i den fysiska planeringen, t.ex. satsningar på kollektivtrafik behövs för att förbättra luftkvaliteten. Underlag som visar infrastrukturplanernas medelsfördelning uppdelat på trafikslag och län bör enligt Naturvårdsverket tas fram och följas upp vart fjärde år, så att utvecklingen av transportsystem lokalt och regionalt går att följa. Detta förslag utvecklas i [underlagsrapporten om målet Frisk Luft](#). Underlaget bör även visa fördelningen av medel till åtgärder som stimulerar omställning till fossilfria och mer effektiva transporter, som minskat transportarbete samt ökad kollektivtrafik, gång och cykel.

Naturvårdsverket presenterar i den Fördjupade utvärderingen 18 åtgärds- och styrmedelsförslag som tagits fram tillsammans med 25 andra statliga myndigheter samt länsstyrelserna. Två förslag gäller kollektivtrafiken:

1. Regeringen bör tillsätta en utredning om hur kollektivtrafikens attraktivitet kan ökas i städer och större samhällen utanför storstadsområdena.

För att målet om 25 procent av alla persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2025, uttryckt i personkilometer, är det viktigt att även kollektivtrafikens attraktivitet ökar utanför storstadsområdena. Enligt myndigheterna är en viktig förklaring till bilens dominans utanför storstadsområdena att "hela resan" fungerar dåligt med långa väntetider vid byten mellan buss och tåg och mellan olika tåg. Myndigheterna vill därför bl.a. se över förutsättningarna för att införa taktidtabell med knutpunktstrafik i större skala, med fokus på den interregionala tågtrafiken. Tydligare tidtabeller och bättre bytesmöjligheter mellan olika tåg och mellan tåg och buss är centralt.

Naturvårdsverket föreslår att regeringen genomför förslaget genom att ge Trafikanalys uppdraget att i samråd med berörda myndigheter utreda frågan vidare. Utredningen bör innehålla uppdraget att avgränsa, precisera och tydliggöra syftet ytterligare.

Naturvårdsverket ser ett behov av att komplettera åtgärden med ytterligare styrmedel för att åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik.

2. Förändra infrastrukturplaneringen och genomförandet av etappmålet om 25 procent av alla persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2025.

Det behövs tydliga direktiv i transportinfrastrukturplaneringen om att tillgängligheten ska utvecklas på ett sätt som bidrar till minskad klimatpåverkan och att transportsektorns klimatmål om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minskas med 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

Myndigheterna föreslår att regeringen ska göra justeringar i förordningar för att transportinfrastrukturplanerna ska tas fram inom ramen för klimatmål och övriga transportpolitiska hänsynsmål. Dessutom föreslår myndigheterna att etappmålet för ökad gång-, cykel- och

kollektivtrafik ska tolkas för att kunna följas upp, åtgärdsbehov definieras och etappmålet görs styrande i infrastruktur- och stadsplaneringen.

När det gäller båda dessa förslag pekar Naturvårdsverket på att ett ökat resande med kollektivtrafiken leder till minskat bilresande och därigenom bidrar till uppfyllandet av målen om Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö och God bebyggd miljö. Ökat kollektivtrafikresande väntas även få positiva effekter på folkhälsan, utvidgningen av arbetsmarknadsregionerna och för att öka tillgängligheten för dem utan bil.

Även Transportstyrelsen och Trafikverket efterlyser ytterligare åtgärder i sin analys av utsläppen av koldioxid från vägtrafiken. Styrmedel för energieffektivisering, elektrifiering och förnybar energi finns till stor del redan på plats, men däremot saknas det till stor del styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle, som bl.a. bättre utnyttjar energieffektiva transporter i kollektivtrafik, gång och cykel.

***Svensk Kollektivtrafik** delar Naturvårdsverkets analys om att kollektivtrafiken är en viktig del i arbetet för att nå flera av miljömålen och att det behövs ytterligare styrmedel och åtgärder för att nå målen. Styrmedlen behöver bli effektivare och styra rätt. Miljöskadliga subventioner, som reseavdraget och beskattningen av förmånsbil, måste reformeras. En handlingsplan krävs för att samhället ska bli mer transporteffektiv. I likhet med Naturvårdsverket anser vi att infrastrukturplaneringen måste förändras så att den mycket starkare än i dag styr mot minskade klimatutsläpp. En del av detta är att dela upp och tydligt redovisa fördelningen av medel i infrastrukturplanerna utifrån bl.a. trafikslag och vilka medel som går till åtgärder stimulerar omställning till fossilfria och mer effektiva transporter.*

Kollektivtrafiken är ett mycket bra exempel på område där det offentliga har gått före och härigenom kunnat minska klimatutsläppen långt utanför den egna trafiken. I rapporten [Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#) pekar WSP att kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att introducera och sprida ny miljöteknik. Vid upphandling av busstrafik ställer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna krav på bussarnas och drivmedlens miljöegenskaper. Härigenom skapas en marknad för ny miljöteknik för tunga fordon. En marknad som gör det möjligt för fordonstillverkarna att introducera ny teknik på bussmarknaden som de sedan kan använda för att minska utsläppen från lastbilstrafiken.

Vi delar Trafikverkets och Transportstyrelsens analys om att det är nödvändigt med ytterligare styrmedel och åtgärder för att göra samhället mer transporteffektivt genom bl.a. ökad andel energieffektiva transporter i kollektivtrafik, gång och cykel.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att regeringen bör tillsätta en utredning om hur kollektivtrafikens attraktivitet kan ökas för att för att etappmålet om 25 procent gång, cykel och kollektivtrafik ska nås.¹ Redan när detta mål föreslogs av Miljömålsberedningen framhöll vi i [vårt remissvar](#) att det är mycket viktigt att ta fram en handlingsplan för hur dessa mål ska uppnås. De åtgärder och styrmedel som föreslogs i beredningen betänkandet var inte tillräckliga. Även

¹ Detta mål gäller personkilometer. Fördubblingsmålet och analysen av marknadsandelen i Kollektivtrafikbarometern gäller antal resor

regeringen har pekat på att det kommer att behövas olika insatser i olika delar av landet för att etappmålet om 25 procent gång, cykel och kollektivtrafik ska nås.²

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

Det är viktigt att minska väntetiderna, förbättra informationen vid byten och på andra sätt göra det enklare att byta mellan olika tåg och mellan buss och tåg. Det är även mycket viktigt att införa takttidtabell för att människor enklare ska minnas när tåget och bussen går, men fokus bör inte ligga på tjänsteresorna och fritidsresorna, vilket blir konsekvensen om man som myndigheterna föreslår fokuserar på den interregionala tågtrafiken. Fokus måste istället ligga på arbetspendlingen och den regionala och lokala kollektivtrafiken med tåg och buss. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser kommer detta att få andra positiva effekter. Som WSP pekar på i rapporten [Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#) ökar arbetspendling med kollektivtrafik produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten, vilket exempelvis fritidsresor med tåg inte gör.

Ekonomiska styrmedlen räcker inte för att nå transportsektorns klimatmål

Även Trafikanalys pekar i en färsk rapport på att dagens nivåer på skatter och avgifter inte räcker för att målet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010 ska kunna nås. Reseavdraget motverkar dessutom effekten. Den motverkande effekten är större än den bränsleskatt som betalas för de som uppnår en total körsträcka som berättigar till reseavdrag. Det skriver Trafikanalys i slutredovisningen av regeringsuppdraget om [Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet. Transportstyrelsens och Trafikverkets analyser](#) visar att dagens beslutade åtgärder och styrmedel bara kommer att nå halvvägs till målet.

Trafikanalys framhåller att det även krävs goda alternativ till att köra bil för att klimatmålet ska kunna nås, vilket innebär att investeringar i och stöd till såväl lokal som regional och nationell kollektivtrafik samt lokal gång- och cykelinfrastruktur är ett viktigt komplement till ökade kostnader för "fossil" biltrafik.

I rapporten analyseras de skatter och avgifter som fanns implementerade i juni 2017. De skatter och avgifter som användes i juni 2017 kommer enligt Trafikanalys bara att räcka till att minska klimatutsläppen med ca 35 procent mellan år 2010 och 2030, dvs bara hälften av vad som krävs för att nå 70 procentsmålet. Om även reduktionsplikten och bonus-malus (infördes 1 juli 2018) inkluderas i analysen visar prognoserna en utsläppsminskning på mellan 55 och 65 procent. Även om

² [Regeringens skrivelse 2017/18:238 En klimatstrategi för Sverige](#)

detta kan innebära att utsläppsminskningar som ligger nära målet är osäkerheten stor om det kommer att finnas hållbart framtagna biodrivmedel till ett rimligt pris.

Trafikanalys bedömer att kostnadsansvaret inom transportsektorn kan behöva ses över. Pågående omvärldsförändringar, i form av urbanisering, globalisering, teknikutveckling, individualisering och klimatförändringar, gör det enligt Trafikanalys angeläget att göra ett omtag eller revidering av kostnadsansvaret och dess framtida utformning. I detta sammanhang finns det enligt myndigheten ett antal miljömässiga, sociala och ekonomiska utmaningar med kopplingar till transportsektorn som behöver hanteras för att de uppsatta målen ska kunna nås.

En frågeställning som enligt Trafikanalys kan behöva tas upp i en eventuell utredning om kostnadsansvaret är om kostnadsansvaret kan behöva vidgas för att inkludera vissa noder och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, t.ex. i form av "delfinansiering" av kollektivtrafik på lämpligt sätt i transportplaneringen. Skälet till att eventuellt inkludera dessa två områden är för att de båda var för sig och tillsammans kan ha en stor påverkan på måluppfyllelsen relativt de transportpolitiska målen. Ett alternativ som bör analyseras enligt myndigheten är om medfinansiering av t.ex. drift och trafikering av kollektivtrafik bör övervägas. Det finns behov av järnväg och tunnelbana i och kring vissa större städer, men i medelstora och mindre tätorter är det framförallt busstrafik som utgör en viktig del av den lokala- och regionala kollektivtrafiken. Medfinansiering av busstrafik med finansiering från exempelvis miljö- och/eller trängselskatter kan vara ett sätt att bibehålla eller öka tillgängligheten inom ramen för hänsynsmålet.

*Som redan nämnts ovan anser **Svensk Kollektivtrafik** att det behövs ytterligare styrmedel och åtgärder för att nå klimatmålen. Styrmedlen behöver bli effektivare och styra rätt. I likhet med Trafikanalys anser vi att det är nödvändigt med goda alternativ till att köra bil för att klimatmålet ska kunna nås och att det därför behövs ökade investeringar och stöd till lokal och regional kollektivtrafik. Vi är därför positiva till att staten medfinansierar drift och finansiering av kollektivtrafik för att transportsektorns klimatmål ska nås.*

Handlingsplan för åtgärder för kraftigt minskade utsläpp ska tas fram

Ekonomiska styrmedel ska enligt [Januariavtalet](#) användas för att ställa om samhället i miljövänlig riktning. Bland annat ska ett nytt avdrag för grön teknik införas och klimatbonusar och klimatavgifter på personbilar förstärkas och förenklas från budgetproposition 2021. Dessutom kommer Naturvårdsverket att under våren 2019 att få ett regeringsuppdrag om att ta fram en handlingsplan för åtgärder för kraftigt minskade utsläpp.

Som Naturvårdsverkets, Trafikanalys, Trafikverkets och Transportstyrelsens olika analyser visar räcker inte dagens skatter, avgifter och övriga styrmedel för att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Utsläppen har t.o.m. ökat igen. Det är därför nödvändigt att ta fram en handlingsplan för kraftigt minskade utsläpp. Trafikverkets och Transportstyrelsen pekar på att det framförallt saknas styrmedel och åtgärder för transporteffektivt samhälle som bättre utnyttjar energieffektiva transporter.

Svensk Kollektivtrafik lät tillsammans med de övriga branschorganisationerna inom Partnersamverkan WSP analysera [Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#). Det är viktigt att vår analys, som nu bekräftas av Trafikverkets och Transportanalys analys används som underlag när handlingsplanen för kraftigt minskade utsläpp tas fram.

För att klimatutsläppen ska minska är det bl.a. viktigt att införa ett avståndsbaserat och färdmedelsneutralt reseavdrag som minskar fusket och förbättrar förutsättningarna att bo i landsbygd, genomföra punktlighetsåtgärder för tågtrafiken genom ökat järnvägsunderhåll och fler mötesspår, att ta bort subventionerna av förmånsbil, sänka hastigheterna på vägarna och att föra en restriktiv parkeringspolitik som leder till högre parkeringsavgifter och minskat utbud.

Stor skattereform och kraftfull grön skatteväxling för att klimat- och miljömålen ska nås

En omfattande skattereform ska genomföras enligt [Januariavtalet mellan socialdemokraterna, miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna](#). Reformen ska bl.a. bidra till att klimat- och miljömål nås, öka sysselsättningen, stärka Sveriges konkurrenskraft, utjämna dagens växande ekonomiska klyftor och långsiktigt trygga välfärden. Dessutom ska miljöskatternas andel av skatteinkomsterna öka enligt överenskommelsen.

En annan punkt i avtalet är att det ska genomföras en kraftfull grön skatteväxling. Skatter på miljöförstörande verksamheter ska höjas och växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Målet är att den ska omsluta minst femton miljarder kronor inklusive de förslag som genomförs i vårändringsbudgeten 2019 och de förslag som genomförs i skattereformen.

*Som Trafikanalys samt Trafikverkets och Transportstyrelsens analyser visar ovan räcker inte dagens skatter och avgifter för att transportsektorns klimatmål ska nås. **Svensk Kollektivtrafik** är därför positiv till såväl en skattereform som grön skatteväxling för att miljö- och klimatmålen ska nås. Men det är viktigt att skatteväxlingen och skattereformen utformas så att skatter och avgifter verkligen stimulerar människor att resa kollektivt och andra former av resande med låga utsläpp, det handlar bl.a. om att införa ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag som minskar fusket och förbättrar möjligheterna att bo i landsbygd och att ta bort subventionen av förmånsbil.*

För att inte minska kollektivtrafikresandet och därigenom öka klimatutsläppen är det dessutom viktigt att behålla skattebefrielsen av rena biobränslen och även i fortsättningen ha 6 procent moms på kollektivtrafikresande vid den gröna skattereformen. För att stimulera och snabba upp övergången till eldrivna bussar bör skatt på el till busstrafik tas bort för att harmoniseras med el som används i tågtrafik. Ulrika Frick och Kristoffer Tamsons m.fl. har därför publicerat en debattartikel i Göteborgs Posten i slutet av februari om att skatten på el till eldrivna bussar bör tas bort, så att beskattningen av elen till dessa bussar anpassas till vad som gäller inom spårtrafiken och trafik med trådbussar.

Flera utredningar om minskade klimatutsläpp ska tillsättas

Enligt [Januariavtalet](#) ska regeringen driva en aktiv miljöpolitik som värnar det klimatpolitiska ramverket:

- En utredning som ska se över all relevant lagstiftning så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag ska tillsättas under 2019.
- Miljömålsberedningen ska få i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp. Enligt [regeringsförklaringen](#) ska miljömålssystemet utvecklas och nya etappmål tas fram. Men det är möjligt att Miljömålsberedningens uppdrag om mål för konsumtionsbaserade utsläpp som statsministern avsåg.

- Klimatinvesteringsprogrammen ska utvecklas och effektiviseras. Enligt [Riksrevisionens granskning av klimatinvesteringsprogrammet Klimatklivet](#) som presenterades i januari är stödet inte kostnadseffektivt.

*Dessa utredningar kommer att påverka kollektivtrafiken. Hur är för tidigt att säga, men för **Svensk Kollektivtrafik** är det viktigt att stärka och utveckla programmen för klimatinvesteringar. Det senaste klimatinvesteringsprogrammet, Klimatklivet, har bl.a. använts vid klimatinvesteringar inom kollektivtrafiken, till tankstationer för biogasdriven kollektivtrafik, gasbussdepå, laddstationer och depåladdning för elbussar och laddinfrastruktur för elektriska bussar.*

Utsläppen av växthusgaser från persontrafiken räknas som konsumtionsbaserade utsläpp och kommer därför att beröras av Miljömålsberedningens uppdrag. För att de konsumtionsbaserade utsläppen ska kunna minska måste kollektivtrafikandelen öka och samhället bli mer transporteffektivt.

Borttagen skattebefrielse på biodrivmedel kostar RKM 1 miljard per år

Regeringen gav under hösten 2018 Energimyndigheten i [uppdrag utreda och lämna förslag kommande nivåer i den s.k. reduktionsplikten](#). Myndigheten ska bland annat utreda och lämna förslag på reduktionsnivåer för åren 2021 till 2030 som ska bidra till att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till år 2030 jämfört med 2010.

Höginblandade och rena biodrivmedel, som t.ex. HVO100 och ren biogas, omfattas i dag inte av reduktionsplikten. Inriktningen är, enligt regeringens direktiv till uppdraget, att samtliga flytande biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten så snart som möjligt, men utan att försämra dessa bränslens konkurrenskraft. Energimyndigheten ska därför utreda och lämna förslag om flytande höginblandade och rena biodrivmedel bör omfattas av reduktionsplikten eller fortsatt främjas med skattebefrielse.

Denna politik ligger fast. Enligt [Januariavtalet](#) ska reduktionsplikten vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent år 2030. Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 4 juni 2019.

*För att tydliggöra kollektivtrafikens behov av fortsatt skattebefrielse har **Svensk Kollektivtrafik** uppväntat Energimyndigheten om reduktionsplikten, skattebefrielsen på rena biodrivmedel och behovet av att öka produktionen av HVO i Sverige. Om skattebefrielsen av de rena biodrivmedel som används i kollektivtrafiken med buss tas bort kommer kostnaden för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att stiga med ca 1 miljard kr per år, visar våra beräkningar. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan finansiera kostnadsökningen på tre olika sätt: Försöka öka tillskottet från kommunerna och landstingen, vilket kommer att vägas mot de ökande behoven i sjukvården, äldreomsorgen och skolan; Höjda biljettpriser, men det riskerar att minska kollektivtrafikresandet och öka klimatutsläppen; Att skjuta på klimatinvesteringar i elbussar, laddare och bussar som drivs med biodrivmedel. Även detta ökar klimatutsläppen.*

Risk för minskad tillgång på HVO

Regeringen beslutade i november att [klassa om PFAD](#) från restprodukt till samprodukt. Ändringen kommer att träda i kraft vid halvårsskiftet 2019. Därmed tilldelas den en högre klimatpåverkan än tidigare, och måste gå att spåra längre tillbaka än till fabriken där den producerades, och PFAD-

baserad HVO kommer sannolikt att försvinna från den svenska marknaden. Därmed kommer tillgången på HVO i Sverige att minska avsevärt under nästa år.

*Det är positivt att miljökraven på biodrivmedel skärps och att inblandningen av icke-fossila bränslen ökar i diesel och bensin. Samtidigt har reduktionsplikten, som infördes under 2018, medfört ökad efterfrågan och höjda priser på HVO. När PFAD klassas om kommer dessutom utbudet av HVO sannolikt att minska. För **Svensk Kollektivtrafik** är det mycket viktigt att riksdag och regering vidtar åtgärder för att öka produktionen av HVO i Sverige. Det är positivt att [Svante Axelsson, nationell samordnare för regeringens initiativ Fossilfritt Sverige, i början av mars krävde att produktionen av HVO behöver öka](#) i Sverige och runt om i världen.*

Avståndsberoende och färdmedelsberoende reseavdrag ska införas

Som en del av politiken för att hela landet ska växa har [Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna i Januariavtalet](#) kommit överens om att ett avståndsberoende och färdmedelsberoende reseavdrag ska införas (Utredning tillsatt. [Dir. 2017:134](#)).

Det är mycket positivt att regeringen har tillsatt en utredning om reseavdraget och att politiken för att reformera reseavdraget ligger fast i Januariavtalet. För att klimatutsläppen ska minska är det viktigt att införa ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag som både förbättrar förutsättningarna att bo i landsbygd och minskar det utbredda fusket med reseavdrag. Ett fusk som varje år uppgår till 2 miljarder kronor i uteblivna skatteintäkter, enligt [Landsbygdskommitténs slutbetänkande](#).³

Svensk Kollektivtrafik har arbetat för ett avståndsberoende reseavdrag som inte stimulerar människor att välja bilen istället för kollektivtrafiken under många år. Under 2018 skrev vi bl.a. ett [gemensamt pressmeddelande](#) tillsammans med den övriga kollektivtrafikbranschen. Vi har uppvaktat den dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson och tillsammans med Naturskyddsföreningen, Resenärforum, Sveriges Bussföretag, Tågoperatörerna och Taxiförbundet skrivit en [debattartikel om att "Reseavdraget ger fördel för män i storstäderna" som publicerades i SvD](#). Svensk Kollektivtrafik var dessutom referensgrupp till [WSP:s rapport om reseavdraget](#).

³ S. 113

Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik ska införas

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas enligt [Januariöverenskommelsen](#). Frågan kommer att utredas år 2020 och införas från 1 januari 2022.

Svensk Kollektivtrafik har drivit frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik under många år för att underlätta kollektivtrafikresande över länsgränserna och dessutom göra det enklare för människor att välja kollektivtrafiken när de är ute och reser och kommer till en ny plats i Sverige. Inför utredningen har Svensk Kollektivtrafik samlat en arbetsgrupp och blivit inbjudna till rundabordssamtal på Regeringskansliet inför skrivandet av direktiven till utredningen. Vi kommer att uppvakta såväl departementet som den kommande utredningen. Helena Leufstadius, vd Svensk Kollektivtrafik, har kommenterat förslaget om en utredning i flera media, bl.a. i [Aftonbladet](#).

■ Hög strategisk påverkan/Ej brådskande

Kollektivtrafikens marknadsandel ökar

Kollektivtrafiken har fått nya resenärer, och de är dessutom allt nöjdare. Det visar [analyser från den nationella resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern](#) som presenterades i slutet av februari. Resultatet visar att över hälften, 53 procent av svenska folket, reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden. 79 procent av dessa är nöjda med senaste resan med sin regionala kollektivtrafikmyndighet eller sitt länstrafikbolag - en förbättring med 3 procentenheter sedan 2017.

Undersökningen visar också en högre marknadsandel för kollektivtrafikresandet. Det senaste året har andelen ökat med tre procentenheter till 31 procent av det motoriserade resandet, räknat i antal resor. Det är mycket glädjande siffror och ett steg i rätt riktning mot att nå fördubblingsmålet för branschen.

Förbud mot att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar 2030. Fossila bränslen ska fasas ut.

Från år 2030 kommer det inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar enligt [Januariavtalet](#). En utredning kommer att tillsättas under 2019 och en ny lagstiftning införs under mandatperioden. Åtgärden kräver dock godkännande av EU-kommissionen. Regeringen kommer att driva ett motsvarande förbud i hela den Europeiska unionen. Utredningen ska även utreda ett årtal för när fossila bränslen ska vara helt utfasade.

Enligt Januariavtalet ska dessutom investeringar göras i produktion och distribution av biogas och fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut. Enligt [regeringsförklaringen](#) ska det gå att ladda och tanka fossilfritt i hela landet.

***Svensk Kollektivtrafik** anser att det är positivt att användningen av fossila drivmedel minskar och på sikt fasas ut helt för att minska utsläppen av växthusgaser. Kollektivtrafiken med buss har redan kommit mycket långt i övergången till biobränslen. Det finns dock en stor risk att det kommer att uppstå brist på ickefossila drivmedel, med bland annat höjda priser som följd. Att göra investeringar i produktion och distribution av biogas och bygga ut infrastrukturen för fossilfri laddning och tankning är viktiga steg i rätt riktning, men det räcker inte. Regering och riksdag måste även sätta in åtgärder för att öka produktionen av HVO och FAME/RME.*

Det är svårt att veta om partierna som ingick Januariavtalet även planerar att införa förbud mot försäljning av nya bussar med dieselmotorer år 2030. I så fall kommer det inte att vara möjligt att köpa nya bussar som drivs med HVO om ungefär 11 år.

Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras

Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna enligt [Januariavtalet](#). Hur stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras framgår inte i överenskommelsen, men eftersom ökad andel cykelresande, att bilpooler ska stimuleras samt barnvänliga städer nämns i samma punkt kan avsikten vara att fokusera på dessa områden.

*Stadsmiljöavtalen är viktiga för att öka kollektivtrafikresandet och minska utsläppen. För att stärka kollektivtrafiken ytterligare anser **Svensk Kollektivtrafik** att även investeringar i signalprioritering, busskörfält och andra åtgärder som ökar framkomligheten för busstrafiken och minskar restiden för*

kollektivtrafikresenärerna bör kunna få medel genom stadsmiljöavtalen, liksom investeringar i bytespunkter.

Transportplanering 2.0 för att infrastrukturplaneringen ska bli hållbar

Planeringen av transportsystemet har brister ur hållbarhetsperspektiv. Trafikverket har därför initierat [Transportplanering 2.0](#) efter förslag från Miljömålsrådet. Fokus i arbetet har legat på att utveckla planeringen av transportsystemet så att det bättre hanterar kraven på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Trafikverket föreslår i sitt tankepaper, som de kallar rapporten från projektet, att det är viktigt att uppdatera och förtydliga de transportpolitiska målen:

- Uppdateringen bör beakta det klimatpolitiska ramverket, målen och ambitionerna i Agenda 2030 med alla perspektiven på hållbarhet, inte minst social hållbarhet samt ytterligare nya och ändrade mål, t ex arkitekturpolitiska mål, mål för kulturmiljöarbetet och mål som beslutats i Strategi för levande städer.
- Förtydliga vad det innebär att funktionsmålet och hänsynsmålen ska vara jämbördiga, och att funktionsmålet i huvudsak ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålen. Trafikverkets tolkning av Agenda 2030 är att tillgängligheten ska utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle. Enligt SOFT⁴ bör infrastrukturplaneringen inriktas så att tillgängligheten utvecklas inom ramen för klimatmålet och i linje med andra hänsynsmål.
- Utred vilka effektiva steg 1- och 2-åtgärder som saknar naturlig finansiär på lokal och regional nivå och ge förslag på tänkbara lösningar.

Det är mycket bra att de transportpolitiska målen uppdateras och förtydligas. Flera rapporter som tagits fram på uppdrag av bl.a. Svensk Kollektivtrafik har pekat på att kollektivtrafiken kan bidra till att flera av de mål som Trafikverket räknar upp nås, som minskade klimatutsläpp, ökad social hållbarhet och stadsmiljömål.⁵

Vi ställer oss även bakom förslaget om att det utreds vilka effektiva steg 1- och 2-åtgärder som saknar naturlig finansiär på lokal och regional nivå och ge förslag på lösningar.

Svensk Kollektivtrafik har tidigare [föreslagit](#) att möjligheterna till statlig finansiering av åtgärder som förändrar transportbehovet och främjar en effektivare användning av infrastruktur och fordon 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

Trafikverket prövar sällan de billigaste alternativen vid infrastrukturinvesteringar

Svenska staten satsar årligen ungefär 25 miljarder kronor på ny infrastruktur. Sedan 1997 ska planeringen av alla infrastrukturprojekt bygga på den så kallade fyrstegsprincipen, som förenklat

⁴ Strategisk plan för omställning av fossilfrihet, ER 2017:07

⁵ [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatmålen](#), [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna](#), [WSP \(2017\) Kollektivtrafikens samhällsnytta](#). Svensk Kollektivtrafik har även tagit fram en [broschyr om kollektivtrafikens samhällsnytta](#).

innebär att Trafikverket ska undersöka om billigare och mindre omfattande insatser kan möta behoven innan om- och nybyggnation beslutas.

[Riksrevisionens granskning som av Fyrstegsprincipen](#) visar att det hör till undantagen att de billigare åtgärderna prövas först, för att se om de kan tillgodose behoven. Steg 1-lösningarna⁶ ses snarare som komplement till dyrare åtgärder. Den främsta orsaken till detta bedöms vara att Trafikverket saknar mandat att genomföra och finansiera många av steg 1-åtgärderna. Framför allt gäller det insatser för att minska trafikvolymen eller efterfrågan på transporter, där till exempel avgifter, skatter, subventioner och övergripande samhällsplanering kan vara nödvändiga åtgärder.

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

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

Utredning föreslår avgift på alla radiofrekvenser

Användningen av trådlös kommunikation kommer öka och därmed efterfrågan på tillgång till radiofrekvenser. Detta gäller inte minst inom transportsektorn. Självkörande väg- och järnvägsfordon kommer att bli vanliga i framtiden, liksom självkörande fartyg. Fordon och fartyg kommer att bli utrustade med allt fler sensorer. Mängden uppkopplade enheter och sensorer som väderstationer, belysningsanläggningar, kameror, givare av olika slag kommer att öka längs med både vägarna och järnvägarna. Stora delar av väganläggningar kommer att bli uppkopplade genom datanäten för att snabbt kunna leverera status om anläggningen, vilket kommer att leda till snabbare och mer effektivt underhåll samt säkrare trafikmiljö. Trafikanterna kommer att efterfråga och förvänta sig aktuell och korrekt trafikinformation på alla platser där trafikanter kan befinna sig oavsett trafikslag osv.

Samtidigt som efterfrågan på radiofrekvenser ökar är frekvenserna en begränsad resurs. [Utredningen om radiospektrumanvändningen i framtiden](#), som har haft i uppdrag att föreslå hur frekvensanvändningen kan planeras för åren 2027–2047, har därför lämnat elva förslag som syftar till att möta de framtida behoven av radiofrekvenser som effektivt som möjligt, bl.a. genom att införa en nyttjandeavgift för användning av radiofrekvenser. Förslaget om nyttjandeavgift kan enligt utredningen medföra kostnader som är betungande, men utredningen anser att förslaget är väl motiverat för att kunna möta framtidens behov av radiofrekvenser.

Utredningen föreslår att de nya reglerna ska träda i kraft den 1 januari 2021, men regeln om nyttjandeavgift bör börja tillämpas den 1 januari 2025 för att ge berörda företag, myndigheter och andra aktörer tid att anpassa sig till den nya regleringen.

⁶ Steg 1: Tänka om – kan behovet påverkas genom t.ex. planering, styrning, reglering eller påverkan?

Svensk Kollektivtrafik har under de senaste åren arbetat 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](#). Svensk Kollektivtrafik kommer att skriva remissvar angående utredningens förslag.

Trafikverkets utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys

Trafikverket har tagit fram en utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys. Planen ska ligga till grund för prioriteringar i Trafikverkets ordinarie verksamhet, för arbetet med verksamhetsplanering och för forskning och innovation.

Högre prioritet för regional trafik vid tilldelning av tågläge, utveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna för att räkna in arbetspendlingens positiva effekter på produktiviteten och utveckling av samhällsekonomiska metoder för att beräkna effekter av trimningsåtgärder. Det är några av de projekt i Trafikverkets utvecklingsplan som bör ha högst prioritet, skriver [Svensk Kollektivtrafik i sitt remissvar om planen](#).

Ökad kollektivtrafikandel behövs för att minska kväveoxidutsläppen

Under 2019 ska regeringen fatta beslut om ett nationellt luftfartsprogram. Naturvårdsverket har därför i uppdrag att ta fram [underlag till luftvårdsprogrammet](#). Enligt nuvarande bedömning av utsläppsutvecklingen kommer Sverige att behöva vidta ytterligare åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider till år 2030.

Naturvårdsverket framhåller att kväveoxidutsläppen framförallt minskas genom framtida elektrifiering av vägtrafiken, men även genom effektivisering av konventionella drivlinor (framförallt bensin, diesel och gas). Dessutom kommer åtgärder som minskar trafikarbetet med bil och ökar trafikarbetet med gång, cykel och kollektivtrafik ha stor betydelse för att minska kväveoxidutsläppen, som bl.a. reformerade eller borttagande av reseavdrag, höjd koldioxidskatt och anpassning av förmånsbeskattningen av fordon.

Svensk Kollektivtrafik har svarat på Naturvårdsverkets remiss om luftvårdsprogrammet. [I yttrandet](#) pekar vi på att det inte är tillräckligt att vänta på elektrifieringens effekter. Andra åtgärder behövs för att minska utsläppen på kort och medellång sikt, som att införa ett bidrag till konvertering av tunga fordon med lägre Euro-klassning till Euro VI och inför en skrotningspremie för fordon med höga utsläpp. Vi delar Naturvårdsverkets uppfattning att kollektivtrafikandelen måste öka, reseavdraget måste reformeras och förmånsbeskattningen av fordon behöver ändras så att den är förenligt med klimat- och luftvårdsmålen för att kväveoxidutsläppen ska minska.

Strategisk långsiktig vision för nollutsläpp inom EU

I november antog EU-kommissionen en [strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi - En ren jord åt alla](#). Syftet med strategin är att bekräfta EU:s åtagande att vara ledande för globala klimatåtgärder och att lägga fram en vision som kan leda till nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050 genom en socialt rättvis omställning som sker på ett kostnadseffektivt sätt.

[Svensk Kollektivtrafik har i sitt remissvar](#) ställt sig positiv till att kommissionen lagt fram en vision för nettonollutsläpp av växthusgaser. Däremot anser vi ambitionsnivån är för låg. Nollutsläpp bör uppnås

senast år 2045 istället för 2050. Även på andra områden efterlyser vi en högre ambitionsnivå. Kommissionen anser att flytande naturgas med en hög halt av biometan bör vara ett kortsiktigt alternativ för långdistanstransport. Naturgas med hög halt av biogas kan vara ett steg i rätt riktning, men Svensk Kollektivtrafik anser att ska finnas ett tydligt mål om att så snart som möjligt övergå till 100 procent biogas och andra helt biobaserade ickefossila drivmedel. Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom kommissionens ståndpunkt att "Regional infrastruktur och fysisk planering bör förbättras så att man verkligen kan dra nytta av alla fördelarna med en ökad användning av kollektivtrafik." Vi anser att detta bör implementeras så snart som möjligt.

Trafikanalys: Gör om elbusspremien till en teknikneutral miljöbusspremie?

Omkring 97 procent av alla tunga lastbilar i Sverige är dieseldrivna. För att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna lastbilar föreslår Trafikanalys att en ny miljölastbilspremie införs vid köp av fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol. Om förslaget till miljölastbilspremie införs, kommer vi att ha en situation där vi å ena sidan ger en premie till flera klimatvänliga alternativ på lastbilssidan (el, gas och etanol) medan vi på bussidan endast premierar ellösningar. I rapporten från regeringsuppdraget om [Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar](#) som presenterades i början av mars föreslår Trafikanalys därför att en breddning av elbusspremien till en mer teknikneutral miljöbusspremie bör utredas.

Över 86 procent av kollektivtrafiken med buss drivs i dag med ickefossila drivmedel (andel fordonskilometer). Kollektivtrafiken har med andra ord kommit mycket längre än den tunga lastbilstrafiken. **Svensk Kollektivtrafik** ställer sig positiva till att utreda om elbusspremien på sikt ska göras om en teknikneutral miljöbusspremie. Detta är särskilt viktigt om efterfrågan på HVO ökar utan att produktionen ökar i motsvarande takt. Om tillgången till HVO inte skulle minska kommer en breddning av premien framförallt att stimulera den rent kommersiella busstrafiken att investera bussar som drivs med biogas, el eller etanol, eftersom den kommersiella trafiken ligger långt efter den upphandlade busstrafiken.

■ Lägre strategisk påverkan/Brådskande

Nytt förslag öppnar för ökad kamerabevakning i kollektivtrafiken

Kollektivtrafikbranschen undantas från ansökningsplikten i Kamerabevakningslagen. Det framgår av förslaget från [kamerabevakningsutredningen](#) som lämnades till Justitiedepartementet i slutet av februari. Utredningen förslår att tillståndsplikten ska tas bort för bevakning i både kollektivtrafikfordon och på stationer och terminaler.

Utredningen pekar på det med tanke på ordningsstörningar, brottslighet och terrorhot finns ett stort behov av kamerabevakning i kollektivtrafiken. Ökade möjligheter för kamerabevakning kan förebygga brottslighet, underlätta polisens utredningsarbete när brott väl har begåtts och öka resenärernas trygghet. Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

***Svensk Kollektivtrafik** välkomnar förslaget. Kamerabevakning är inte en universallösning men kan bidra till färre situationer med hot och våld och leda till ett högre andel uppklarade brott. Den tidigare lagstiftningen har hindrat flexibiliteten att kunna flytta kameror till de platser där de bäst behövs för stunden och bidragit till ökad byråkrati. Långdragna ansökningsförfaranden och krav på detaljerade listor för förseelser som redan begåtts har hindrat och försenat en högre trygghet och säkerhet för resenärer och personal. Mattias Andersson har varit expert i utredningen och vi har skickat ut ett [pressmeddelande där vi välkomnar utredningens förslag](#). Vi har fått utredningen på remiss och kommer att skriva ett yttrande*

Ingen fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlov 2019

[Riksdagens trafikutskott beslöt](#) i december, efter förslag från moderaterna och kristdemokraterna, att ta bort anslaget till avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov 2019. Regeringen har dock möjlighet att återinföra anslaget i den ekonomiska vårpropositionen som kommer att läggas den 10 april.

*När anslaget infördes ställde sig **Svensk Kollektivtrafik** positiv till att staten främjar fri kollektivtrafik för ungdomar under sommarlov. I vårt [remissvar](#) inför beslutet pekade vi bland annat på att satsningen har många positiva effekter, bland ungdomar likvärdiga möjlighet till resor i kollektivtrafiken.*

Enklare regler för 24-metersbussar i kollektivtrafiken

[Regeringen har under mars beslutat att förenkla regelverket så att fler längre bussar](#) används i kollektivtrafiken. Längre bussar kan ta med fler passagerare samtidigt som utsläpp, kostnader och trängsel kan minska. Transportstyrelsen kommer inte längre behöva godkänna längre bussar genom särskilda föreskrifter i och med regeringens beslut. Bussarna får vara längst 24 meter och framföras i högst 60 km/h. Enligt nuvarande regler får en buss vara längst 18,75 meter. Försökstrafik med längre bussar finns redan i Göteborg och Malmö. Även andra städer, bl.a. Karlstad, har visat intresse för längre bussar. Regeländringen träder i kraft den 1 maj 2019.

***Svensk Kollektivtrafik** välkomnar regeringens beslut om 24-metersbussar. Vi har i [remissvar pekat på att långa bussar är kostnadseffektivt och miljövänligt](#). Längre bussar kommer att medföra ett mycket välkommet kapacitetstillskott under rusningstid på de hårdast belastade busslinjerna i Göteborg och Stockholms kommuner. Kapaciteten kan ökas på ett kostnadseffektivt sätt, utan att samtidigt orsaka ökad trängsel eller att det krävs ombyggnader i stadsmiljön. Det skrev vi, tillsammans med Sveriges*

Bussföretag, i en [Förfrågan om regelundantag för 21-meters enkelledade bussar](#) till Transportstyrelsen.

Lägre höjning av dieselskatterna under 2019

Eftersom Moderaternas och Kristdemokraternas budgetförslag fick majoritet i riksdagen kommer bränsleskatterna inte räknas upp med BNP-utvecklingen under andra halvåret 2019, utan bara med förändringen av konsumentprisindex. Under första halvåret kommer skatterna på diesel och bensin att räknas upp med både förändringarna av såväl KPI som BNP. Detta föreslås i en [promemoria från Finansdepartementet](#).

Syftet med den årliga indexuppräknings av skattesatserna är att förbättra Sveriges möjligheter att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser, liksom fossilberoendet i fordonsflottan. En proposition om förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin kommer att läggas den 9 april.

Förslaget kommer enligt [Svensk Kollektivtrafik remissvar](#) att få två konsekvenser för kollektivtrafiken med buss. För det första kommer kostnaderna för den busstrafik som fortfarande drivs med diesel inte att stiga lika mycket som de annars skulle göra. Under 2018 kördes ca 14 procent av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik med buss på diesel, räknat som andel av körda fordonskilometer.

För det andra påverkar drivmedelsbeskattningen kostnaden för att köra bil. När kostnaden stiger minskas trafikarbetet med bil. Uppskattningsvis hälften av minskningen av trafikarbetet överförs till kollektivtrafiken, medan resterande andel bidrar till en minskning av det totala motoriserade trafikarbetet.⁷ När bränsleskatterna inte höjs lika mycket som de annars skulle gjort blir konsekvensen att utsläppen av koldioxid ökar och att överflyttningen till kollektivtrafik minskar. Härigenom blir det svårare att nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom luftfart) till år 2030, liksom etappmålet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, gång och cykel i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till promemorians förslag om ändrad omräkning av bensin- och dieselskatten under andra halvåret 2019.

Transportstyrelsen vill införa tydligare krav för att fler ska använda bälte i buss

För att det ska bli lika självklart att använda bälte i buss som i bil behövs tydligare regler, enligt Transportstyrelsens regeringsuppdrag [Säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss](#). Att på samma sträcka ena gången få stå i bussen och nästa gång behöva sitta med kravet att vara bältad urholkar passagerarnas acceptans för bälteskrav. Transportstyrelsen vill därför se över reglerna i samråd med bussbranschen.

Transportstyrelsen rekommenderar därför bland annat att:

⁷ [WSP \(2016\) Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?](#)

- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör titta på möjligheten att utforma upphandlingsavtalen så att de tydligare prioriterar att alla passagerare i största möjligaste mån ska ha sittplats, med bälte, på busslinjer där högsta tillåtna hastigheten är 70 km/tim eller högre och att bussar med stående passagerare inte tillåts högre hastighet än 70 km/tim.
- Transportstyrelsen kommer att utreda hur reglerna för bältesanvändning kan förändras för att bättre återspegla risken för allvarliga skador vid en olycka.
- Bussbranschen bör vid fastställande av tidtabeller på linjer som kommer att trafikeras med klass II eller klass III bussar ta hänsyn till den tid som en passagerare behöver för att på ett tryggt sätt hinna stiga av bussen även om denne sitter bältd.

Även om trafiksäkerheten i kollektivtrafiken är mycket hög är det viktigt att höja den ytterligare. Framförallt är det viktigt att öka trafiksäkerheten för resenärer som går och cyklar till och från hållplatser och stationer. Det är där de största trafiksäkerhetsproblemen finns som är förknippade med busstrafiken. Men det är även viktigt att öka bältesanvändningen, bl.a. genom tydligare regler. **Svensk Kollektivtrafik** är dock kritisk till att Transportstyrelsen vill se över reglerna tillsammans med bussbranschen när 96 procent av landets busstrafik drivs på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Dessutom ligger ansvaret för att fastställa tidtabellerna i grunden hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, även om ansvaret ibland överläts till trafikföretaget.

Missvisande fakta om kollektivtrafikens miljöutsläpp hos 2030-sekretariatet

Indikatorerna på 2030-sekretariatets webbsida om fossiloberoende vägtrafik 2030 är helt missvisande, skriver **Svensk Kollektivtrafik** och de övriga branschorganisationerna som är medlemmar i Partnersamverkan i en [skrivelse](#). Enligt indikatorn på webbsidan har kollektivtrafik sämst måluppfyllelse av samtliga redovisade indikatorer, 4,9 procent, medan personbilstrafiken ligger på 39 procent, lastbilstrafiken på 28 procent och hela vägtrafiken på 25 procent. Men siffrorna stämmer inte.

I själva verket står persontrafiken med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi och skärgårdstrafik tillsammans för bara fyra procent av koldioxidutsläppen från transporter i Sverige, samtidigt som 27 procent av de motoriserade resorna görs med kollektivtrafik.

I skrivelsen pekar Partnersamverkan på att kollektivtrafiken har minskat sina klimatutsläpp kraftigt under de senaste decennierna. Mellan år 2010 och 2018 har kollektivtrafiken minskat sina koldioxidutsläpp med 75 procent. Under samma period har användningen av icke-fossila drivmedel i den lokala och regionala busstrafiken ökat från 17 till 86 procent. Tågtrafiken är sedan länge eldriven till omkring 90 procent och spårvägs- och tunnelbanetraffiken helt eldriven.

Efter skrivelsen har en dialog inletts. [2030-sekretariatet](#) har besvarat kritiken och [Partnersamverkan har fortsatt dialogen](#). [Partnersamverkan senaste skrivelse](#) skickades i november.

Kritik mot uppföljningen av de transportpolitiska målen

Svensk kollektivtrafik och de övriga branschorganisationerna inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har tidigare funnit en rad brister och felaktigheter i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Det skriver [Partnersamverkan i en skrivelse](#) till Trafikanalys.

I skrivelsen redogörs för olika brister i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. För att de ska bli rättvisande är det mycket viktigt att indikatorerna, måtten och kriterierna ändras, kompletteras och utvecklas inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att redovisa en fördjupad uppföljning av transportpolitiska målen till regeringen. Sedan dess har [Trafikanalys svarat](#) och vi har skrivit ett svar på Trafikanalys svar. I den senaste skrivelsen pekar vi bl.a. på att Trafikanalys uppföljning av andelen järnvägsfordon som är tillgänglighetsanpassade inte stämmer eftersom 40 procent av järnvägsfordonen fattas i statistiken som de använt.

Regeringen vill att Trafikverket höjer säkerheten vid plankorsningar

Under senare tid har det inträffat olyckor och incidenter i plankorsningar. Regeringen gav därför i slutet av januari Trafikverket i uppdrag att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Enligt direktiven ska Trafikverket se över hur arbetet med att förbättra säkerheten vid plankorsningar kan bedrivas mer effektivt i närtid. Trafikverket ska under uppdraget samråda med tågoperatörer och andra berörda aktörer. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj

■ Lägre strategisk påverkan/Ej brådskande

Trafikfrågorna får eget departement

Vid regeringsbildningen i januari inrättades ett infrastrukturdepartement med Tomas Eneroth som infrastrukturminister. Tills flytten har genomförts ligger trafikfrågorna kvar på Näringsdepartementet.

***Svensk Kollektivtrafik** anser att det behövs ett ökat fokus på kollektivtrafiken och övriga trafikfrågor. Vi ställer oss därför positiva till att trafik- och infrastrukturfrågorna får ett eget departement.*

Mobilitetstjänster kommer stimuleras

[Januariavtalet mellan Centerpartiet, Liberalerna, Miljöpartiet och Socialdemokraterna](#) innehåller flera förslag om att stimulera mobilitetstjänster. Enligt överenskommelsen ska bilpooler stimuleras och skattereglerna underlätta för cykelpendling. Hur framgår dock inte. Dessutom ska RUT-avdraget utvidgas till bl.a. hämttjänster. Utvidgningen av RUT-avdraget ska utredas under 2019 och införas i budgetpropositionen för år 2021.

***Svensk Kollektivtrafik** är positiv till satsningar på delad och kombinerad mobilitet. Vi ingår i flera av de lika grupper som arbetar med dessa frågor just nu inom transportsektorn. För att minska utsläppen och stärka kollektivtrafikresandet är det viktigt att mobilitetstjänsterna utformas så att de fungerar som komplement till kollektivtrafiken.*

Fortsatt gränskontroll vid inre gräns

Regeringen har under februari [beslutat att gränskontrollerna vid inre gräns](#) inom EU ska fortsätta i ytterligare tre månader. Beslutet baseras på regeringens bedömning att det fortsatt finns ett hot mot den allmänna ordningen och den inre säkerheten i Sverige. Kontrollerna kommer att fortsätta till den 11 maj 2019. Polisen bestämmer var och hur gränskontroll ska genomföras.

Kritik mot förslag om skärpta överprövningsregler

För att minska antalet överprövningsmål i domstol föreslog utredningen [Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexibla upphandlingsregler samt vissa regler om överprövningsmål](#) att den som begär överprövning ska betala en ansökningsavgift om 7 500 kronor, och att den part som förlorar målet ska betala den vinnande partens processkostnader. Detta kan enligt utredningen stimulera leverantörer att använda andra alternativ än överprövning.

***Svensk Kollektivtrafik** är i [sitt remissvar](#) kritisk mot utredningens förslag. Den föreslagna ansökningsavgiften på 7500 kr är för låg. Den kommer knappast att ha någon avhållande effekt när det gäller antalet överprövningar av trafikupphandlingar. Avgiften borde istället sättas i relation till det aktuella kontraktsvärdet. Svensk Kollektivtrafik saknar förslag om att inte tillåta överprövningar om anbudsunderlaget efter det att anbud lämnats in. Detta hade sannolikt lett till färre "okynnesöverprövningar". Förslaget om direktupphandling i samband med överprövning (täckningsköp) är bra, men det bara föreslås gälla under tröskelvärdena kommer den inte att kunna användas vid överprövning av upphandlingar av kollektivtrafik. Beloppsgränsen bör därför höjas.*