



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-11-02

Utbildningsdepartementet

103 33 Stockholm

u.registrator@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Ert refnr: U2015/1662/UH

Diariennr: 2015/67

Underlag till regeringens forskningspolitik från Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter, vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Riksdagen har vid ett flertal tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Riksdagen har bl.a. därför i ett tillkännagivande till regeringen understrukt vikten av kollektivtrafikens mål om en fördubblad kollektivtrafik och att staten ska bidra till att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.¹ En viktig förutsättning för att nå målet är att staten förstärker och utvecklar kollektivtrafikforskningen.

I detta underlag till regeringens forskningspolitik kommenteras även Trafikverkets rapport Trafikverket (2015) Analyser forskning och innovationer inom transportområdet

Prioriterade frågor

Öka resurser till kollektivtrafikforskningen

Resurserna till kollektivtrafikforskningen behöver öka för att ta tillvara kollektivtrafikens potential som medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och för att stimulera och åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Därför anser Svensk Kollektivtrafik, i likhet med Trafikverket, att ambitionsnivån för resurserna till transportforskning ska öka i förhållande till den nuvarande nationella planen.

¹ Trafikutskottets betänkande 2014/15:TU13 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor



Förbättra kunskaps- och resultatspridningen

Trafikverket konstaterar att det finns en allmän otillfredsställelse om att resultaten från den tillämpade forskningen inte implementeras i tillräcklig omfattning och att bristerna inte bara ligger hos forskningsresultaten, utan även i mottagarens förmåga att ta till sig ny kunskap.² Detta gäller i högsta grad även för kollektivtrafikforskningen. Behovet av få till stånd en effektivare resultat- och kunskapsspridning kan inte nog understrykas.

Trafikverkets anser med tanke på den bristande implementeringen att det finns skäl att öka takten i att resultaten går vidare till användning och produktion. Svensk Kollektivtrafik delar denna uppfattning.

För att öka implementeringen behövs det åtgärder inom flera områden: ökade satsningar på tillämpad, lösningsorienterad och implementeringsbar forskning; att den forskning och innovationsverksamhet som planeras måste vara målinriktad och följas upp utifrån de övergripande nyttorna för kollektivtrafiken; att staten på olika sätt stödjer resultat- och kunskapsspridningen; att forskningen i högre grad än i dag bedrivs i samarbete med kollektivtrafikens aktörer; att kollektivtrafikbranschen blir bättre på att redovisa vilka områden som det behövs mer forskning inom; ökade satsningar på mottagarnas möjligheter att ta till sig ny kunskap; att kommunikation av resultaten till användarna i kollektivtrafikverksamheten ska vara en nödvändig del av samtliga forskningsprojekt. Här kan forskarna behöva professionellt stöd vid kommunikationen av resultaten

Prioriterade forskningsområden

Förstärk styrmedelsforskningen

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets uppfattning om att styrmedelsforskningen behöver förstärkas för att öka kunskapen om hur man bäst uppnår en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Kunskapen om effekterna på kollektivtrafikområdet av olika styrmedel är bristfällig, bl.a. när det gäller styrmedlens bidrag till måluppfyllelsen och styrmedlens kostnadseffektivitet och påverkan på

² S., 15, 6, 43



kollektivtrafikresandet. Därför behövs det mer forskning på området. Detta gäller inte bara angående fossilfritt transportsystem och energieffektiva transportlösningar som Trafikverket skriver³, utan generellt.

Ett särskilt viktigt forskningsområde, där det behövs förstärkningar, är styrmedel för ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor med inriktning på hur olika aktörer kan bidra till att öka kollektivtrafikresandet: kommunerna, landstingen, staten samt tåg-, buss- och taxiföretagen. Inom detta område är det viktigt att ha ett bredare perspektiv än traditionell transportekonomisk och samhällsekonomisk forskning. För att utveckla och anpassa metoder, verktyg, effektsamband och effektmodeller måste kunskapen öka om de olika aktörernas drivkrafter i transportsystemet. Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets konstaterande⁴ att kunskapen om vilka mekanismer som påverkar utvecklingen på olika områden är bristfällig i dag och att denna kunskap är nödvändig för att styrmedel och regleringar ska få avsedd effekt när de används. Detta beror bl.a. på att styrmedelsforskningen i dag bygger på förenklade antaganden om att alla aktörer agerar som privatpersoner och företag, medan verksamheter som upphandlats av kommuner och landsting styrs av delvis andra drivkrafter. Drivkraften inom den upphandlade kollektivtrafiken är ytterst politiska mål på kommunal- och landstingsnivå. Detta medför att ekonomiska styrmedel som höjda dieselskatter och banavgifter kan få helt andra effekter på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik än de som regering och riksdag avsett.

Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna

De samhällsekonomiska analyserna har utvecklats för användning inom infrastrukturplaneringen. De behöver utvecklas och anpassas för att fungera bättre som planeringsinstrument inom andra delar av transportpolitiken, inte minst när det gäller styrmedels- och regelgivningsområdena. Även "Big Data" kan användas för att utveckla forskningen kring styrmedel och samhällsekonomiska analyser (Se vidare under Transporteffektivitet nedan). De samhällsekonomiska kalkylerna behöver även utvecklas på andra sätt. Kalkylerna behöver utvecklas så att nyttan av kollektivtrafik räknas in i högre grad än i dag.

³ S. 27

⁴ S. 25



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Som riksdagen konstaterat är kollektivtrafiken ett effektivt medel för att uppnå de transportpolitiska målen. Kollektivtrafiken är även ett effektivt medel för att uppnå andra nationella politiska mål, som målet om en fossilfri fordonsflotta år 2030, visionen om ett koldioxidneutralt Sverige 2050, målet om att Sverige år 2020 ska ha EU:s lägsta arbetslöshet och miljö kvalitetsmålen. Det behövs därför mer forskning som syftar till bättre beslutsunderlag för politiker och andra beslutsfattare på detta område. Det handlar om mer forskning kring hur kollektivtrafik kan bidra till regionförstoring, växande arbetsmarknadsregioner, bättre matchning på arbetsmarknaden och tillväxt; hur kollektivtrafiken kan bidra till att minska samhällets klimatutsläpp och hur kollektivtrafiken kan bidra till att öka trafiksäkerheten osv.

Kollektivtrafik i städerna och på landsbygden

Regeringens kollektivtrafikpolitik har allt med utvecklats mot en uppdelning mot åtgärder i landsbygd respektive storstad. Stadsmiljöavtalen och de särskilda satsningarna på kollektivtrafik i landsbygd i budgetpropositionen är exempel på detta.

Forskning om kollektivtrafikens förutsättningar och utvecklingsmöjligheter i storstadsområden och i stråk med stora trafikströmmar behöver stärkas och utvecklas. Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikverket att kollektivtrafik spelar en mycket viktig roll i de större stadsregionerna och att det behövs ett ökat fokus på forskning som kan användas praktiskt av kommuner, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, Trafikverket och näringslivet.⁵ Men detta räcker inte. Det behövs ett ökat fokus på forskning som alla aktörer inom kollektivtrafiken kan använda praktiskt, dvs. även landsting/regioner, trafikföretag och staten utöver Trafikverket. Forskning om bl.a. Bus Rapid Transit-system, stationsområden, stadsmiljöns utformning, spårtrafik och el- och elhybridbussar, liksom bussar som drivs med övriga icke fossila drivmedel, behövs för att effektivt lösa behoven av kollektivtrafik i städerna.

Det behövs även ett ökat fokus på forskning om kollektivtrafikens förutsättningar i landsbygd. Kollektivtrafiken i landsbygd bedrivs framförallt med buss och taxi. Här behövs det en högre ambitionsnivå än den som Trafikverket uttrycker i avsnittet om forskning om vägtransporter.⁶ Frågor som rör ökad samordning mellan serviceresor

⁵ S. 28

⁶ S. 6



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

och kollektivtrafik, fordonsutformning och resenärernas drivkrafter att resa kollektivt är exempel på områden som behöver djupare belysas

Svensk Kollektivtrafik håller med Trafikverket om att det finns förutsättningar för koordinerade satsningar när det gäller stadsutveckling och glesbygdens transportsystem och att kommunerna har en mycket viktig problemägnande roll⁷, liksom även de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Men här är det mycket viktigt att staten även i fortsättningen har en mycket viktig roll och inte avhänder sig finansieringsansvaret till kommunerna. Detta får inte bli ett sätt för staten att spara pengar. Det vore mycket olyckligt.

Ytterligare ett viktigt forskningsområde är kollektivtrafiken som grundprincip i samhällsplaneringen.

Fossiloberoende transportsystem

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikverket att det behövs mer forskning kring energieffektiviseringar av vägfordon, förnybara drivmedel och elfordon, inte minst el- och elhybridbussar, samt till energieffektiva transportlösningar, samhällsplanering och beteendefrågor.⁸ I detta sammanhang är det viktigt att understryka kollektivtrafikens potential för ett fossiloberoende transportsystem.

Däremot tyder Trafikverkets skrivning att "Det är heller inte rimligt att förvänta sig stora förskjutningar av transportarbetet mellan trafikslagen de närmaste decennierna."⁹ på en orealistiskt låg ambitionsnivå. Den tekniska utvecklingen kommer inte att vara tillräcklig för att uppnå fossiloberoende inom bil- och lastbilstrafiken till 2030. Det kommer att behövas förskjutningar i transportarbetet mellan trafikslagen, inte minst från personbil till kollektivtrafik. Om staten menar allvar med målet om fossiloberoende transportsystem och med övriga klimatmål behövs det styrmedel som styr mot förskjutningar i transportarbetet till mer kollektivtrafik och spårtrafik. Här finns det ett stort behov av ytterligare forskning för att fördjupa kunskapen kring effektiva styrmedel.

Ekonomi och kostnadseffektivitet

Ett annat viktigt forskningsområde är ekonomi, kostnadseffektivitet och styrning: Hur ska framtidens kollektivtrafik finansieras, nya

⁷ S.54, 57, 60

⁸ S.27

⁹ S.4, 26



finansieringsmetoder och styrning av politiskt styrda verksamheter samt utveckling av kostnadseffektiva åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet, resenärernas nöjdhet, höja kollektivtrafikens kvalitet osv.

Järnvägstransportområdet

Trafikverket skriver att "Inom signaltekniken, med ERTMS/ETCS som bas, kan mycket bättre nytta per investerad krona och stora driftfördelar uppnås genom ytterligare utveckling."¹⁰ Det stämmer att ytterligare utveckling skulle kunna leda till ökad nytta och driftfördelar, men grundproblemet är att de versioner av ERTMS som finns i dag inte leder till någon nytta eller driftfördelar jämfört med dagens svenska signalsystem ATC.

Trafikverket fortsätter längre fram i rapporten "Inom kapacitetsområdet behöver ERTMS vidareutvecklas med bl.a. Moving Blocks, vilket ger högre flexibilitet, kapacitet och tillförlitlighet till lägre kostnader."¹¹ Detta stämmer, men forskningen på området bör även kompletteras med forskning kring alternativa lösningar, bl.a. användning av s.k. STM.

Transporteffektivitet

Kapaciteten behöver öka transportsystemet, framförallt järnvägsnätets kapacitet. Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att väg- och järnvägsnätets kapacitet inte kommer att kunna utvecklas i takt med behoven enbart genom nyinvesteringar.¹² Kapaciteten behöver även ökas genom effektivare användning av infrastruktur och fordon, genom bl.a. effektivare planeringsmetoder, användning av yteffektiva transportlösningar som kollektivtrafik

När det gäller transporteffektivitet är det även viktigt att understryka vikten av forskning kring kollektivtrafikens nätverkseffekter. Kollektivtrafik med många och väl fungerande bytesmöjligheter ökar reseefterfrågan på kollektivtrafik, samtidigt leder byten i sig och dåligt samordnade byten till minskat resande. Befintlig forskning tyder på att nätverkseffekterna kan vara mycket stora. Åtgärder för att öka nätverkseffekterna är dessutom ofta kostnadseffektiva. Men forskningen om nätverkseffekter är mycket begränsad.

¹⁰ S. 44

¹¹ S. 45

¹² S. 23



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

När det gäller de stora mängder data ("Big Data") som genereras inom transportsystemet behöver Trafikverkets beskrivning¹³ kompletteras. Utöver mobilitetstjänster och trafikinformationslösningar bör "Big Data" även användas för att utveckla och förfinas modellerna för planering av transporter, som trafikprognos- och lokaliseringsmodellerna. Genom att utveckla dessa modeller går det att förbättra och förstärka styrmedelsforskningen, göra styrmedel mer effektiva och träffsäkra och utveckla de samhällsekonomiska analyserna som ofta till viss del bygger på dessa modeller.

Öka och fördjupa kunskapen om förseningens effekter och hur punktligheten kan ökas

Att resenärerna värderar förseningstid mellan 3 och 5 gånger som mycket som vanlig restid (dvs. en försening på 10 minuter värderas av resenärerna som en extra restid på mellan 30 och 50 minuter) har varit känt sedan länge, men det behövs forskning för att utveckla fler effektsamband kring förseningar inom tågtrafiken och den övriga kollektivtrafiken. Dessutom behövs det en fokusering på forskning som syftar till att öka punktligheten.

Avtal och upphandling

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets uppfattning om att forskningen om funktionella krav och upphandlingar behöver förstärkas.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin
VD

¹³ S.23, 3