



2017-11-29

Ert dnr: N2017/05430/TIF

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordonskilometer för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.

Sammanfattning av Trafikverkets förslag

- Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.
- Av regeringens direktiv framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:
 - 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
 - 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
 - 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- Signalsystemet ERTMS ska under planperioden ha implementerats på större delen av järnvägsnätet och utvecklats till modernare versioner som gör det möjligt att köra trafik med kortare mellanrum mellan tågen för att öka kapaciteten på järnvägen.
- För att underlätta en införandet av ERTMS föreslår Trafikverket att myndigheten ska utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS som tillägg till befintliga EU-bidrag
- Trafikverket föreslår att det ska föras reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet, dvs. de banor som kollektivtrafikbranschen kallar för de regionala banorna. I planen har det prioriterats medel till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. På övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-11-29

försämringar jämfört med i dag. Dessutom är det viktigt att upprätthålla standarden på de lågtrafikerade banor som är viktiga för näringslivets transporter av gods på järnväg.

- Trafikverket föreslår att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i 250 km/tim och med ballasterat spår.
- Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor, dvs. 1 miljard per år 2018-2029.
- När det gäller underhållsåtgärder på vägarnätet kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och beläggningsunderhåll, avvattning med mera att prioriteras på vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- Möjligheter till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på tvärförbindelsen, t.ex. elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik kommer att undersökas.
- Trimningsåtgärder t.ex. för att skapa attraktiva, trygga och funktionella miljöer i bytespunkter, kollektivtrafikkörfält och pendelparkeringar föreslås.
- Cirka 1,5 miljarder kronor ska satsas på cykelvägar längs nationella vägar. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa. Förslaget innehåller därför åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.
- Trafikverket planerar att genomföra demonstrationsprojekt inom t.ex. kapacitetsstarka och effektiva bussystem i form av Bus Rapid Transit (BRT).
- Trafikverket föreslår att totalt ca 5,8 miljarder av medlen i den nationell plan och ur länsplaner ska användas till statlig medfinansiering enligt Sverigeförhandlingens Storstadsöverenskommelser om satsningar på bl.a. kollektivtrafikåtgärder.
 - Skåne: t.ex. spårväg i Lund, nya BRT-linjer och utbyggnad av järnväg.
 - Stockholmsområdet: bland annat tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, ny tunnelbanestation, Spårväg syd, utbyggnad av Roslagsbanan.
 - Göteborg: spårväg och buss, linbana i centrum, två BRT-stråk.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Inledning

Det är positivt att Trafikverket verkar ha lämnat det prognosstyrda arbetssättet som använts vid tidigare planarbeten och i högre grad gått över till ett målstyrt arbetssätt som syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås och bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen pekat ut.

Det är även positivt att Trafikverket i flera sammanhang 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



2017-11-29

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.

Vi håller med Trafikverket om att en av de allvarligaste bristerna när det gäller det transportpolitiska funktionsmålet är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik är otillräckliga.

Trimnings- och miljöåtgärder

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till Trafikverkets förslag om trimningsåtgärder¹ för bättre tillgänglighet för de preciserade 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.

Däremot anser vi att den osäkerhet som finns förknippad med när och i vilken utsträckning som trimningsåtgärderna kommer att genomföras måste minska. Enligt Trafikverket medför trimningsåtgärderna en värdefull flexibilitet för myndigheten att själv besluta att "rätt åtgärder kan genomföras vid rätt tidpunkt för att möta brister och behov"², men den ökade flexibiliteten för Trafikverket skapar samtidigt osäkerhet när och i vilken omfattning som dessa trimningsåtgärder kommer att genomföras. Denna osäkerhet förstärks av att Trafikverket inte föreslår några ramar för de preciserade åtgärdsområdena, utan bara indikativa ramar.

Istället för indikativa ramar föreslår Svensk Kollektivtrafik därför att regeringen ska besluta att minst 1700 miljoner kr ska fördelas till trimningsåtgärder inom åtgärdsområde *Kollektivtrafik*, minst 9 650 miljoner kr ska fördelas till trimningsåtgärder inom *Kapacitet och kvalitet*, minst 1 300 miljoner kr ska fördelas till trimningsåtgärder på området *Tillgänglighet för alla* och minst 1500 miljoner kr ska fördelas till trimningsåtgärder på området *Ökad säker cykling*. För att minska osäkerheten och öka åtgärdernas effektivitet anser vi även att de trimnings- och miljöåtgärder som påverkar kollektivtrafiken ska utformas och prioriteras i samråd med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Det är positivt att Trafikverkets förslag till trimningsåtgärder på *kollektivtrafikområdet* syftar till att förbättra förutsättningarna för befintlig och ny kollektivtrafik samt att skapa attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser, bytespunkter och noder. Exempel på åtgärder är kollektivtrafikkörfält genom omdisponering av befintligt vägutrymme eller breddning av befintlig väg, anpassning för kapacitetsstark kollektivtrafik, till exempel för Bus Rapid Transit (BRT), åtgärder i korsningar och signaler för att prioritera kollektivtrafik, pendelparkeringar för bil och cykel vid strategiska bytespunkter, attraktiva, säkra och funktionella stationer och hållplatser, samt nya och ombyggda plattformar och plattformsförbindelser.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikverket att det är av central betydelse att resecentrum, stationer och andra bytespunkter är funktionella och trivsamma och att det är viktigt att dessa lokaliseras och utformas med utgångspunkt i resenärernas behov av enkel tillgång till och byte mellan färdmedel för att öka kollektivtrafikresandet. Vi ställer oss även positiva till Trafikverkets förslag om trimningsåtgärder som syftar till att rusta upp stationer, busshållplatser och bytespunkter till bättre standard i landsbygd och små orter.

¹ Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kr och som syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion

² S. 136



2017-11-29

Trafikverket skriver i avsnittet om trimningsåtgärder på kollektivtrafikområdet att "Det transportpolitiska funktionsmålet har stor betydelse för kollektivtrafiken."³ Svensk Kollektivtrafik anser att man måste vända på resonemanget: Kollektivtrafiken har stor betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet. Kollektivtrafiken medverkar bl.a. till att i enlighet med målet ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt bidrar både till utvecklingskraft i hela landet och till att göra transportsystemet mer jämställt. Vi kan inte se att Trafikverket har en tydlig rutin för hur man i arbetet med planen eller i planen på ett strukturerat sätt tagit hänsyn till de regionala mål och beslut som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna beslutat om och enligt lag är skyldiga att besluta om. Avsaknaden av samordning mellan parterna leder till bristande möjligheter att uppnå bland annat de transportpolitiska funktionsmålen.

Enligt genomförande av funktionshinderpolitiken ska stationer och busshållplatser i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik vara tillgänglighetsanpassade år 2021. Svensk Kollektivtrafik ställer sig positivt att planen innehåller förslag om trimningsåtgärder på området *Tillgänglighet för alla* som gör att återstående stationer och hållplatser ska åtgärdas under planperioden. Åtgärderna innebär att transportsystemet blir mer lättanvänt och tydligt för samtliga resenärer, oavsett ålder eller eventuell funktionsnedsättning. Vi saknar dock en tydlighet i hur Trafikverket ser på den del av planperioden som är efter 2021, här är det viktigt att en sådan tas fram, anpassningen får inte tappa tempo. Kollektivtrafikens fordon är till mycket stor del anpassade, nu måste fokus läggas på dörr-till-dörr perspektivet och fysiska miljöns utformning.

I avsnittet om trimningsåtgärder för *Ökad säker cykling* skriver Trafikverket att en cykelresa många gånger kombinerad med en kollektivtrafikresa. Det är därför mycket viktigt att skapa goda bytesmöjligheter mellan cykel och kollektivtrafik, liksom att höja trafiksäkerheten. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom förslagen om åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter, och åtgärder för att höja trafiksäkerheten för dessa kombinationsresor.

När det gäller trimningsåtgärder inom *Kapacitet och kvalitet* ställer sig Svensk Kollektivtrafik bakom förslagen om trimningsåtgärder som syftar till att öka järnvägens kapacitet, t.ex. justering av befintliga spår- och signalsystem, förlängning av mötesspår och elektrifiering av järnvägsanslutningar. Åtgärderna utförs inom storstadsområden, på nationellt sammanhängande stråk och på banor som är viktiga för arbetspendling och näringslivets transporter. Vi ställer oss även positiva till förslaget om elektrifiering av järnväg för att förbättra tillgängligheten till centralorter och stora turistdestinationer i landsbygd. Svensk Kollektivtrafik anser dock att inte bara dessa banor ska elektrifieras, utan att samtliga banor med regional persontrafik, dvs. även de banor som Trafikverket kallar för lågtrafikerade, ska elektrifieras.

Vi vill dessutom understryka att det är mycket viktigt att trimningsåtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av resandet genomförs tidigt under planperioden.

Öka resurserna till järnvägsunderhåll

Enligt Trafikverket innebär de kraftigt ökade finansiella ramarna för vidmakthållande av järnvägsanläggningen att järnvägsnätets funktion kan upprätthållas på dagens nivå och att funktionen kan förbättras på delar av järnvägsnätet under planperioden. Det innebär enligt Trafikverket att den negativa tillståndsutvecklingen som pågått under lång tid kan bromsas upp och stabiliseras. Svensk Kollektivtrafik anser att det är positivt att ramarna för vidmakthållande av järnvägsanläggningen har ökat, men det är inte tillräckligt att bromsa upp och stabilisera den negativa utvecklingen av järnvägsnätets tillstånd. Svensk Kollektivtrafik anser att anslagen till

³ S. 139



2017-11-29

järnvägsunderhåll borde höjas så att Trafikverket under planperioden kan komma tillrätta med det eftersläpande underhållet.

I dag är det svårt för Trafikverket att få tid för att underhålla banan. I detta sammanhang vill Svensk Kollektivtrafik understryka att Trafikverket måste samarbeta med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras entreprenörer för att kollektivtrafikresenärerna inte ska drabbas mer än absolut nödvändigt. Kostnaderna för olika tidsfönster för att underhåll måste vägas mot de samhällsekonomiska kostnader som drabbar kollektivtrafiken och dess resenärer vid dåligt optimerade och underutnyttjade underhållsfönster.

Det är positivt att medlen för underhåll av järnväg framförallt ska satsas på åtgärder tidigt under planperioden. Det är även positivt att Trafikverket avser att i allt högre minska omfattningen av det avhjälpande underhållet och aktivt styra mot en ökad andel förebyggande underhåll där det är möjligt.

Öka underhållet av de s.k. lågtrafikerade banorna

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att prioriteringen av medel för att ta igen det eftersatta underhållet på de högtrafikerade transportflödena får till följd att vissa delar av det mer lågtrafikerade järnvägsnätet kommer få ett försämrat tillstånd under planperioden.

Det är positivt att Trafikverket föreslår att reinvesteringar även ska göras på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet i syfte att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten och att medel prioriterats till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. Men Svensk Kollektivtrafik anser att det även är viktigt att göra underhållsinvesteringar på samtliga banor som är viktiga för den regionala tågtrafiken. Resenärer på dessa banor skapar underlag för resande på stambanorna, på vissa av dessa banor fortsätter upp till 50 % av resenärerna sedan sin resa med ett annat tåg på stambanan.⁴

Svensk Kollektivtrafik anser också att det är helt nödvändigt att åtgärderna på de s.k. lågtrafikerade banorna utformas tillsammans med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i respektive region/län. Och det är helt nödvändigt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer in tidigt i processen. Det är inte tillräckligt att de kallas till ett samrådsmöte när åtgärderna redan är utformade. I detta sammanhang vill vi även understryka vikten av ett sammanhållet järnvägssystem där de s.k. lågtrafikerade banornas tillträde till nya resecentra är en mycket viktig del.

Underhållsinsatser för god framkomlighet på vägnätet

Trafikverket skriver att underhålls- och reinvesteringstätigheter på det statliga vägnätet ska genomföras för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. För att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet behöver mer förebyggande underhållstätigheter genomföras i högre utsträckning.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till underhållsinsatser på vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum.

Staten måste ta ett större finansiellt ansvar för ERTMS

Det nuvarande signalsystemet ATC kommer enligt Trafikverkets förslag att successivt under planperioden ersättas med ERTMS. Trafikverket pekar på att många transportföretag i dag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera ombordrustning för ERTMS. Det finns normalt en möjlighet att årligen söka EU-bidrag för bl.a. detta syfte. Det är dock ingen garanti att EU beviljar bidrag.

⁴ Svensk Kollektivtrafik, PM De regionala banorna 2017



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-11-29

Dessutom kan sökta belopp reduceras, vilket innebär att åtgärden kanske inte genomförs eftersom åtgärden inte får tillräcklig finansiering. Trafikverket föreslår därför att det bör utredas om det är möjligt för staten att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS i de fall där ansökan om EU-bidrag har upprättats, men inte beviljats eller endast beviljats till någon del.

Svensk Kollektivtrafik välkomnar en utredning om statlig medfinansiering av ERTMS-ombordutrustning. Vi anser dock inte att det är tillräckligt. För det första innebär EU:s regelverk för statsstöd att egenfinansieringen måste vara minst 50 procent. För det andra är det inte acceptabelt att de som redan installerat ERTMS ombordutrustning ska stå för kostnader för bl.a. ombyggnationer och typgodkännanden för hela fordonsstyper när det handlar om att Sverige ska utveckla och införa ett nytt system. För det tredje är det inte rimligt att de som installerat ombordutrustningen ska finansiera de ständigt återkommande uppgraderingarna av systemet. Till detta kommer att det inte är rimligt att fordonsägarna först ska behöva söka finansiering från EU och få avslag. Svensk Kollektivtrafik anser att det är mer rimligt att utforma ett nationellt stödsystem som ger alla samma möjligheter.

Staten och Trafikverket måste därför ta ett betydligt större finansiellt ansvar för finansiering av fordonsanpassningen. Dessutom måste de ständigt återkommande uppgraderingarna av systemet begränsas eftersom uppgraderingarna hittills alltid medfört stora kostnader och störningsrisker för fordonsägare och resenärer. I dag försämrar ERTMS tågtrafikens konkurrenskraft, bl.a. genom att det höjer de regionala kollektivtrafik-myndigheternas och tågoperatörernas kostnader, utan att skapa någon nytta utöver ATC.

De tekniska bristerna under de första åren med ERTMS har varit betydande och har drabbat de regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedriver tågtrafik på ERTMS-banor hårt. Vi vet att kvaliteten har förbättrats, men kraven på säkrad funktionalitet måste bli starkare och är en grundläggande förutsättning för det fortsatta införandet.

Trafikverket har i ett annat sammanhang presenterat en inkopplingsplan för ERTMS fram till år 2035. Svensk Kollektivtrafik är mycket kritisk till att Trafikverket föreslår att installationen av ERTMS på varje bana är uppdelad i etapper vilket kommer att skapa ett lapptäcke av övergångar mellan ERTMS och ATC. Även detta skapar höga kostnader för kollektivtrafiken och den övriga tågtrafiken, liksom risker och problem vid de regionala kollektivtrafikmyndigheternas upphandling av järnvägsfordon och drifrisker när tågen kommer att passera ett antal systemgränser på sin färd. Detta medför i slutändan onödiga fördyringar för kollektivtrafiken och försämrad trafik till resenärerna i alla delar av landet.

Det nya radiosystemet måste koordineras med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Det pågår enligt planförslaget ett arbete med att utveckla och specificera ett radiosystem som kommer att ersätta GSM-R och innehålla betydligt fler funktioner än i dag. Det nya systemet kommer att utgöra basen för kommunikationen i ERTMS från mitten av 2020-talet.

Svensk Kollektivtrafik anser att det inte är tillräckligt att, som Trafikverket skriver, koordinera införandet med ERTMS-projektet, järnvägsföretagen och fordonsägarna. 62 procent av landets persontågstrafik är trafik som upphandlats av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är därför helt nödvändigt att införandet även koordineras och sker i samråd med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.



2017-11-29

Utbyggnadsstrategi för nya stambanor

I regeringens direktiv framgår att när det gäller nya stambanor för höghastighetståg ska Trafikverket säkerställa att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt så att bästa möjliga effekt erhålls av respektive delsträcka. Utbyggnaden ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. Detta tolkar Trafikverket som att planeringen av de nya stambanorna för höghastighetståg ska rymmas inom givna planeringsramar.

Trafikverket föreslår därför att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår (Järnvägsspår med sliprar som vilar i ett övre ballastlager bestående av grus eller makadam). Med en topphastighet på 250 km/tim istället för 320 km/tim kommer restiden att öka med mellan 15 och 18 minuter på sträckan Stockholm och Göteborg och med 22 och 24 minuter för resor mellan Stockholm och Malmö.

Dimensionering för högre hastighet 250 km/tim skulle enligt Trafikverkets beräkningar öka kostnaderna med ca 15-20 miljarder kr. Däremot kommer underhållskostnaderna att bli högre med ballasterade spår. 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 tågoperatörerna sannolikt inte kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter.

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.

Det är också 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.

Ökat utrymme för stadsmiljöavtal

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att för att nå de mål som Miljömålsberedningen föreslagit och skapa hållbara städer behövs hållbara strukturer, god tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel, samt nya och justerade styrmedel. För att tydliggöra Miljömålsberedningens förslag till mål behövs enligt Trafikverket en konkretisering i form av ett stadstrafikmål som bör vara en förutsättning för stadsmiljöavtal och annan infrastrukturplanering.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom den formulering som föreslagits av sex myndigheter inom ramen för den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet: "En ökad andel persontransporter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik i städer/tätorter samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att den totala biltrafiken minskar i staden/tätorten." Men Svensk Kollektivtrafik anser att det även behövs etappmål. Vi anser att Miljömålsberedningens förslag till etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort⁵ ska vara etappmål för det övergripande stadstrafikmålet.

Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. Det är därför

⁵ Miljömålsberedningens förslag till etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort var att andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik, enligt betänkandet En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)



2017-11-29

positivt att stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor.

Den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal på 12 miljarder kronor bedöms av Trafikverket minska personbilstrafiken i städerna som är aktuella för stadsmiljöavtal med cirka 5 procent, jämfört med ett bedömt framtidsläge utan dessa åtgärder. Räknat på hela landet skulle det innebära en minskning av bilresandet med cirka 1 procent. Samtidigt skulle cyklingen öka med drygt 10 procent och kollektivtrafikresandet med 0,5–2 procent. Planförslagets inriktning för stadsmiljöavtal bedöms därför ge ett litet positivt bidrag till nationella klimatmål.

Det är positivt satsningen på stadsmiljöavtal leder till ökat kollektivtrafikandel och minskade klimatutsläpp, men Svensk Kollektivtrafik anser, i likhet med Trafikverkets förslag i Miljömålsberedningen⁶, att stadsmiljöavtalen bör utvecklas mot en betydligt större satsning och att 30 miljarder kr från den nationella planen ska avsätts till statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal. Då kommer klimatutsläppen från trafiken att minska betydligt mer, framkomligheten i städerna förbättras och kollektivtrafikandelen öka avsevärt.

Medfinansiering av kollektivtrafiksatsningar i storstadsförhandlingarna

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Under första halvåret 2017 har Sverigeförhandlingen tecknat överenskommelser med flera kommuner och landsting om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt omfattande åtaganden om bostadsbyggande. Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att ca 5,8 miljarder kr av nationell plan under planperioden, liksom medel ur länsplaner, används till medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder enligt Sverigeförhandlingens storstadsöverenskommelser.

Satsningar på kollektivtrafik bör i högre utsträckning användas för att minskad miljöpåverkan

Riksdagen har antagit målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Vi anser i likhet med Trafikverket att det krävs styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt ett transporteffektivt samhälle för att åstadkomma minskad klimatpåverkan från transportsystemet och att dessa åtgärder och styrmedel till stor del ligger utanför den nationella planen.

Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till att förslaget till nationell plan har en ökad fokus på underhåll och investeringar i järnväg, vilket är positivt för klimatomställningen, liksom satsningen på åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen och medfinansiering till storstadsförhandlingarna för att öka andelen kollektivtrafik skapa en mer hållbar stadsutveckling. Men vi anser att ambitionsnivån är för låg. Svensk Kollektivtrafik anser, som redan nämnts, att en större del av investeringarna bör användas för att öka andelen kollektivtrafikresande.

Svensk Kollektivtrafik delar delvis Trafikverkets bedömning att åtgärderna i infrastrukturen och stadsplaneringen behöver kombineras med styrmedel som ökar körkostnaderna och restiden för vägtrafiken i jämförelse med andra transportalternativ, så att de senare blir mer konkurrenskraftiga för att på allvar hålla tillbaka utvecklingen av vägtrafiken. Svensk Kollektivtrafik anser däremot inte att körkostnaderna och restiden ska ökas för all vägtrafik, utan bara för biltrafiken. För kollektivtrafik med buss och mindre fordon behövs det infrastruktursatsningar, stadsplaneringsåtgärder och

⁶ En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)



2017-11-29

styrmedel som minskar körkostnaden och restiden för att kollektivtrafikandelen ska öka och miljö- och klimatpåverkan ska minska.

Trafikverket pekar på att det finns en inneboende konflikten mellan å ena sidan att förbättra tillgängligheten genom ökad mobilitet med bil, lastbil och flyg och å andra sidan hänsynsmålets miljö-, hälso- och trafiksäkerhetsmål och att denna konflikt måste hanteras genom kloka val av åtgärder och genom att i så stor utsträckning som möjligt hitta åtgärder som bidrar till flera mål. Ensidig klimatsatsning riskerar enligt Trafikverket att leda till försämringar för andra prioriteringar, men satsningar för andra prioriteringar kan också leda till försämringar för klimatet.⁷ Svensk Kollektivtrafik anser att satsningar på kollektivtrafik är ett sådant klokt val som Trafikverket efterlyser eftersom kollektivtrafiken samtidigt bidrar till uppfyllandet av både funktionsmålet om ökad tillgänglighet och till hänsynsmålets miljö-, hälso- och trafiksäkerhetsmål.

Informations- och kunskapshöjande åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet

Trafikverket ska enligt regeringens direktiv föreslå informations- och kunskapshöjande åtgärder, som inte tydligt anknyter till verkets uppdrag, men som ändå kan vara motiverade att genomföra. Åtgärderna ska vara kostnadseffektiva, ge värdefulla bidrag till de transportpolitiska målen och kunna finansieras inom ramen för anslag i nationell plan

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt med informations- och kunskapshöjande åtgärder som syftar till att skapa bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik. Härigenom kan bl.a. klimatpåverkan minska och trafiksäkerheten i vägtrafiken ökas. Trafikverket har bl.a. föreslagit informations- och kunskapshöjande åtgärder när det gäller områdena *Omställning av transportsektorn till fossilfrihet*, *Mobilitet som tjänst* och *Öppen kollektivtrafikdata*

När det gäller åtgärder för *Omställning av transportsektorn till fossilfrihet* ställer sig Svensk Kollektivtrafik positiv till informations- och kunskapshöjande åtgärder för elektrifiering av kollektivtrafik i form av framtagande av informationsstöd till kollektivtrafikmyndigheter i syfte att underlätta RKM:s arbete med att utreda förutsättningar för att elektrifiera busslinjer, få till stånd en laddinfrastruktur, göra kalkyler för olika typer av elbussupplägg samt genomföra upphandling.

Inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter tas en handlingsplan fram för kombinerad mobilitet. Vi delar Trafikverkets uppfattning att fler skulle kunna attraheras av kollektivtrafik och andra resor med delade resurser om kollektivtrafik kompletteras med tillgång till exempelvis hyrbil, bildelning, cykelpool och taxi i lättanvända och tillgängliga tjänster.

Det är positivt att Trafikverket kan genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för att minska tiden till marknadsintroduktion av tjänster för *Mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet*.

Vi delar Trafikverkets bedömning att *Öppen kollektivtrafikdata* är en förutsättning för att utveckla kombinerade mobilitetstjänster. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till förslaget om att Trafikverket tillsammans med övriga parter ska finansiera en nationell plattform för statisk och dynamisk kollektivtrafikdata. Ännu viktigare är dock att Trafikverket tar initiativ så att branschens aktörer har möjlighet att utbyta data för att underlätta bland annat effektivare planering, mer aggregerbar information och bättre kundomhändertagande.

Forskning och innovation för ökad kollektivtrafikandel och minskade utsläpp

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att under planperioden prioritera forskning och innovation inom områdena *Omställningen till ett fossilfritt transportsystem*, *Robust och säker*

⁷ S.57



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-11-29

infrastruktur i det digitaliserade samhället, Ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare samt Ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.

På området *Omställningen till ett fossilfritt transportsystem* är det särskilt viktigt att prioritera forskning och innovation inom följande områden: Hur koldioxidutsläppen kan minskas; Hur styrmedel och incitament bör utformas för att påverka producenter och konsumenter att göra miljöriktiga val, bl.a. om hur olika styrmedel kan öka kollektivtrafikandelen; Hur skatter, lagar och andra inhemska och globala drivkrafter påverkar utsläppen från transportsystemet; Utveckling av fossilfria drivmedel; Hur kollektivtrafiken kan komma in tidiga skeden av samhällsplaneringen. Hur man kan minska riskerna för rekyleffekter och andra negativa effekter på klimatet och miljön i spåren av digitaliseringen av transportsystemet.

När det gäller *Robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället* är det särskilt viktigt med forskning och innovation för att utveckla Trafikverkets arbete med drift och underhåll så att järnvägens kapacitet, robusthet och punktlighet kan ökas.

Forskning och innovation inom området *Ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare* bör prioriteras till elektrifiering av bussar; Kollektivtrafikens nätverkseffekter och hur kollektivtrafiken kan utvecklas ur ett dörr-till-dörr-perspektiv; Hur statistiken om kollektivtrafiken kan utvecklas; Hur kan de samhällsekonomiska analyserna utvecklas för effekter som i dag inte är kvantifierbara; Utveckla effektsamband för beteendepåverkande åtgärder; Utveckla analyserna av styrmedel för andra effekter än klimat och miljö.

Forskning och innovation på området *Ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad* bör prioriteras till följande områden: Hur kan kollektivtrafiken bidra och användas som verktyg för social hållbarhet, för bl.a. ökad jämställdhet, folkhälsa, livskvalitet och social inkludering samt minskad segregation; Hur kan kollektivtrafiken öka förutsättningarna för att leva och verka i landsbygd; Smartare arbetspendling med kollektivtrafik; Nya mobilitetslösningar, t.ex. kombinerad mobilitet och mobilitet som en tjänst, och hur dessa lösningar på bästa sätt ska komplettera kollektivtrafiken. Vi håller med Trafikverket om att det behövs mer kunskap om delningsekonomin eftersom den medför stora möjligheter för förbättrad tillgänglighet för många, men också riskerar att leda till ohållbara villkor på arbetsmarknaden, därför anser vi att det behövs mer forskning om hur man kan minska riskerna för ökade klyftor i samhället i spåren av digitaliseringen av transportsystemet. Eftersom kollektivtrafikresenärer cyklar dubbelt så mycket och går tre gånger så mycket som bilister anser vi att kollektivtrafik är en form av aktiv mobilitet, därför behöver forskning och innovation om aktiv mobilitet i form gång, cykel och kollektivtrafik, stärkas.

Vi delar Trafikverkets bedömning om att transportmyndigheterna kommer att behöva satsa på kompetensförstärkning och kunskapsuppbyggande hos svenska lärosäten, främst för att lösa branschens stora utmaningar, men även för framtida rekryteringsbehoven. Riktade satsningar på aktuella områden kommer att behöva göras under planperioden.

Det är bra att Trafikverket har som målsättning att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga för medborgare och näringsliv. Men Svensk Kollektivtrafik anser att det är minst lika viktigt att de trafikinformationstjänster som Trafikverket redan driver och ansvarar för är robusta och uppdateras snabbt med tillförlitlig information. Trafikverket behöver vidta ytterligare åtgärder på detta område.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till skapa en öppen och tillgänglig plattform för att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att Trafikverket tillsammans med akademien och industrin ska genomföra ett antal demonstrationsprojekt inom persontransportområdet för att öka



2017-11-29

kunskapen om digitaliseringens potential och ta fram implementeringsbara lösningar. Vi tycker att det är viktigt att, som Trafikverket föreslår, genomföra demonstrationsprojekt om kapacitetsstarka och effektiva bussystem i form av Bus Rapid Transit (BRT), som kan utgöra stommen i medelstora städernas kollektivtrafik, skapa tvärförbindelser i storstäder och utveckla den regionala trafiken i stråk där efterfrågan är stor. Med hjälp av elektrifiering och automation kan BRT-konceptet utvecklas ytterligare.

Trafikverkets trafikprognoser behöver justeras och utvecklas

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till Trafikverkets prognoser för kollektivtrafikens och järnvägens utveckling fram till år 2040 och 2060. Enligt Trafikverkets basprognos kommer transportarbetet med regional tågtrafik att öka långsammare än den långväga tågtrafiken. År 2040 ligger 26 år framåt i tiden jämfört med år 2014. Om man istället blickar 25 år bakåt i tiden, till år 1990, så ser man att resandet med den regionala tågtrafiken har ökat med över 200 procent, medan fjärrtrafiken bara har ökat med 34 procent. Det är i den regionala tågtrafiken som resandet ökar och denna utveckling väntas fortsätta. Vi anser därför att Trafikverkets nuvarande trafikprognoser behöver justeras och utvecklas.

Färdmedel	Prognos 2014	Prognos 2040	Ökning 2014-2040	Prognos 2060	Ökning 2014-2060
Långväga tåg	7 800	12 100	55 %	14 500	86 %
Regional tåg	5 800	8 800	52 %	10 600	83 %

Tabell 1 Modellberäknat transportarbete, Basprognoser 2016-04-01, Riket totalt (miljoner personkilometer per år).⁸

Dessutom ställer sig Svensk Kollektivtrafik sig frågande till trafikprognosernas tillförlighet eftersom Trafikanalys antagit dels att biljettpiserna för resor med buss, tåg och flyg kommer att vara reall oförändrade under hela perioden 2014–2060⁹, och dels att kollektivtrafikutbudet, med undantag för trafik på järnväg, kommer att vara detsamma för samtliga tre basprognoser för 2014, 2040 och 2060. Utbudet som används i prognosen för regional busstrafik är 2012 års trafikering¹⁰. Bara sedan dess har resandet med den samhällsorganiserade kollektivtrafiken med buss ökat från 728 till 812 miljoner resor per år, en ökning med nästan 12 procent.¹¹

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius, VD

⁸ Trafikverket (2016) Prognos för persontrafiken 2040 Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01

⁹ Trafikverket (2016) Prognos för persontrafiken 2040 Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01

¹⁰ Trafikverket (2016) Modellanpassade indata- och omvärldsförutsättningar 2016-04-01

¹¹ Trafikanalys (2017) Regional linjetrafik 2016, Tabell T12