



2017-03-14

Ert dnr: N2017/00222/HL

Handläggare: Lars Sandberg

Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.remisser.hl@regeringskansliet.se](mailto:n.remisser.hl@regeringskansliet.se)

## **Remissvar angående För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd (SOU 2017:1)**

*Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Flertalet av våra medlemmar samordnar/ansvarar också för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på uppdrag av kommuner och landsting.*

### **Sammanfattning av utredningens förslag**

Utredningen innehåller flera förslag som kan påverka kollektivtrafikens utveckling i Sverige.

Behovet av investeringar inom samtliga transportslag överstiger i dag de ekonomiska ramarna. För de investeringar som görs genomförs sällan kalkyler av investeringens regionala konsekvenser, trots att samma transportinvestering kan ha helt olika effekter beroende på var den genomförs. Vissa investeringar kan således orsaka negativa effekter för mer territoriella politikområden, som landsbygdspolitik.

Väl fungerande transportsystem underlättar boende i landsbygderna och är av största vikt för att landsbygderna ska kunna utvecklas. Bra kommunikationer är också nödvändiga för medborgarnas möjligheter att pendla till arbete och ta del av offentlig och kommersiell service. Kommitténs föreslår därför följande mål för transportinfrastrukturen: En infrastruktur som säkerställer person- och godstransporter till medborgarna och näringslivet i landsbygderna.

Kommittén lämnar också ett antal förslag som syftar till att förbättra person- och godstransporterna i landsbygderna. Bland annat föreslår kommittén att regeringen bör bedöma vilka konsekvenser förändringar av skatter, avgifter och avdrag inom det transportpolitiska området får för möjligheten att nå de landsbygdspolitiska målen. Kommittén föreslår också att regeringen tar initiativ till en översyn av reseavdraget i syfte att göra det avståndsbaserat.

### **Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

Svensk Kollektivtrafik yttrar sig bara över ståndpunkter, bedömningar och förslag som direkt berör kollektivtrafikens utveckling i Sverige.

Inledningsvis vill vi understryka vikten av bättre kommunikationer i landsbygden för att man ska kunna bo kvar och ändå ha bra tillgång till arbete och studier.



### **Kap. 3 Digitalisering och transportinfrastruktur**

Vi håller med kommittén om att väl fungerande transportsystem underlättar boende i landsbygderna och är av största vikt för att landsbygderna ska kunna utvecklas och att bra kommunikationer är nödvändiga för medborgarnas möjligheter att pendla till arbete och ta del av offentlig och kommersiell service. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom kommitténs förslag om mål för transportinfrastrukturen: en infrastruktur som säkerställer person- och godstransporter till medborgarna och näringslivet i landsbygderna.”

#### **Kap. 3.2 Säkerställ transportinfrastrukturen i landsbygderna**

Som kommittén skriver är järnvägen viktig för en effektiv regionförstoring. Svensk Kollektivtrafik håller med Landsbygdskommittén om att de mindre järnvägsbanorna är i stort behov av upprustning.<sup>1</sup>

Svensk Kollektivtrafik anser att dessa banor ska utvecklas istället för avvecklas. Många av dessa banor är synnerligen högtrafikerade med regional trafik och utgör stommen för effektiva transporter i växande arbetsmarknadsregioner. Deras betydelse kommer att öka ytterligare för att bygga samman de nya regionerna till större funktionella regioner. Svensk Kollektivtrafik anser inte att, som Trafikverket föreslår, standarden på lågtrafikerade banor där det i dag går regional persontågstrafik ska sänkas eller att dessa banor ska stängas. I stället bör Trafikverket ta fram en strategi för hur det lågtrafikerade järnvägsnätet ska prioriteras på längre sikt.<sup>2</sup> Denna strategi bör tas fram i samarbete med berörda regioner.

Trots att samma transportinvestering kan ha helt olika effekter beroende på var den genomförs görs det sällan heltäckande kalkyler av investeringens regionala kostnadskonsekvenser. Detta är en brist. Svensk Kollektivtrafik delar därför kommitténs ståndpunkt om att det är viktigt att transportpolitiken inriktas mot att förbättra och effektivisera transportslagen utifrån olika regionala förutsättningar.

#### **Kap 3.2.1 Nationella mål och planer för politiken**

##### *De samhällsekonomiska analyserna bör vidgas*

Svensk Kollektivtrafik anser att Landsbygdskommittén har ett för snävt perspektiv på utvecklingen av de samhällsekonomiska analyserna. Vi håller med kommittén om att de samhällsekonomiska analyserna bör vidgas, men det räcker inte. Analyserna behöver även utvecklas.

När det gäller breddningen eller vidgandet av de samhällsekonomiska analyserna håller vi med kommittén om att det i dag en osäkerhet om vilka faktorer som tas med i de samhällsekonomiska analyserna, vilket får konsekvenser för transportförsörjningen.

Även om de samhällsekonomiska analyser som görs för infrastrukturåtgärder innehåller ett flertal effekter av en åtgärd behöver fler samhällsekonomiska analyser göras för att visa tillgänglighetsförändringar av även andra åtgärder än infrastrukturinvesteringar. Svensk Kollektivtrafik håller därför med om att det är viktigt att samhällsekonomiska analyser alltid kombineras med fördelningsanalyser som visar vilka grupper och områden i landet vars tillgänglighet gynnas av infrastruktur- och andra transportpolitiska åtgärder. När man satsar i glesbygdsområden bör man se till att effekten blir så stor som möjligt av de skattemedel som satsas och att det verkligen är avsedda grupper eller områden som gynnas.

---

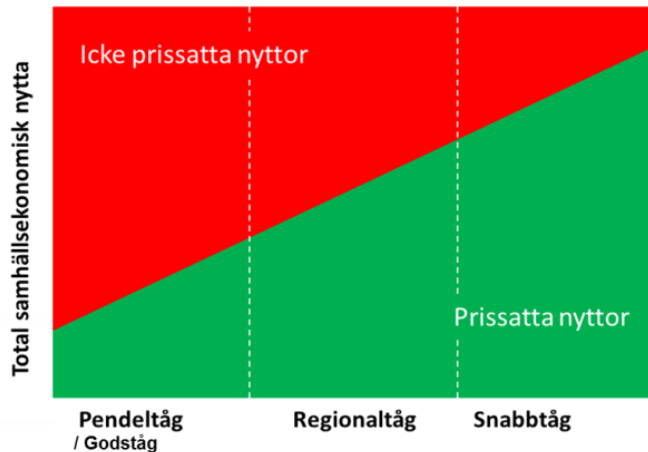
<sup>1</sup> S.107

<sup>2</sup> Som föreslås i Trafikverket (2015) Utredning om framtida transportbehov och medelsbehov på det lågtrafikerade järnvägsnätet, rapport 2015:238

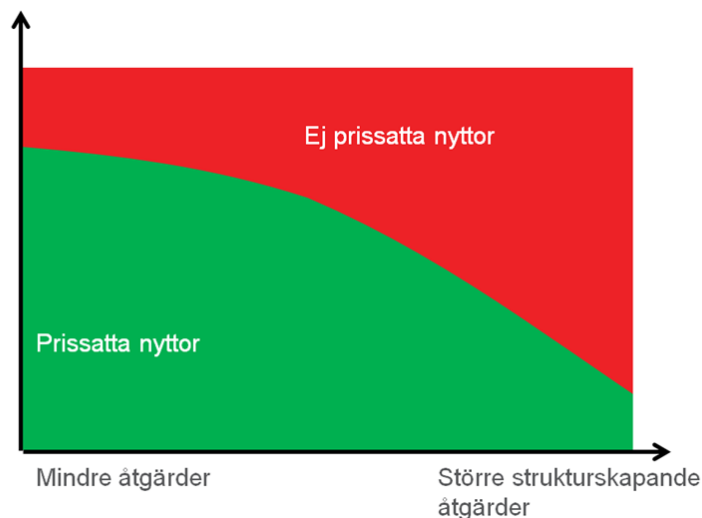


## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

De samhällsekonomiska kalkylerna är utvecklade för vissa behov och utifrån vissa antaganden, vilket får konsekvenser när man använder kalkylerna för analyser de inte var framtagna för att användas för. Konsultföretaget Vectura (senare uppköpt av Sweco) har tagit fram nedanstående figurer för att tydliggöra bristerna i de samhällsekonomiska analyserna.



**Figur 1 Andel samhällsekonomisk av den totala samhällsekonomiska nyttan för olika typer av tågtrafik som beräknas i de samhällsekonomiska kalkylerna**



**Figur 2 Andel samhällsekonomisk av den totala samhällsekonomiska nyttan för mindre respektive större strukturskapande åtgärder som beräknas i de samhällsekonomiska kalkylerna**

Det är bara de prissatta nyttorna som ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna (nettonuvärdeskvoten). De icke prissatta nyttorna beskrivs istället kvalitativt med ord i de samhällsekonomiska analyserna. Eftersom den beräknade nettonuvärdeskvoten i praktiken har en större tyngd än de i ord beskrivna ej prissatta nyttorna så får detta betydande konsekvenser för vilka infrastrukturinvesteringar som väljs, vilket i sin tur får negativa effekter på såväl kollektivtrafiken som landsbygden. Kalkylerna behöver bl.a. utvecklas så att nyttan av kollektivtrafik räknas in i högre grad än i dag.

Det är positivt att även Trafikverket anser att de tillgängliga modellerna för att analysera effekterna av transportinvesteringar med fördel kan utvecklas vidare och även bör omfatta andra transportpolitiska åtgärder. Bra beslutsunderlag som allsidigt belyser flera



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

perspektiv av effekterna ger ett bättre underlag för politiken att fatta beslut som inriktas mot det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Det är dessutom mycket svårt att ta hänsyn till samtliga tänkbara effekter av en skatt eller avgift. Möjliga positiva effekter, exempelvis hur företagets villkor förändras, ingår t.ex. sällan i analyserna. De samhällsekonomiska kostnaderna av en avgift eller skatt påverkas därmed också av tidpunkt och/eller plats. Samma transport kan med andra ord ha olika effekter beroende på om den genomförs i städer eller i landsbygder. Svensk Kollektivtrafik är därför positivt till kommitténs förslag om att regeringen bör bedöma vilka konsekvenser en förändring av skatter, avgifter och avdrag inom det transportpolitiska området får för möjligheten att nå de landsbygdspolitiska målen.

### *Landsbygdernas behov av underhåll och investeringar i transportsystemet måste lyftas fram*

Svensk Kollektivtrafik delar kommitténs bedömning om att strategiska investeringar, särskilt inom järnvägen, kan ha stor positiv betydelse för samhällsekonomin, om investeringarna görs så att sysselsättningen stimuleras inom en region. Detta gäller inte minst de banor som Trafikverket kallar för lågtrafikerade.

Vi ställer oss tveksamma till förslaget om att Länsstyrelserna ges i uppdrag att redovisa landsbygdernas behov av underhåll och investeringar i transportsystemet i planeringsunderlaget till länsplanerna för regional transportinfrastruktur eftersom det riskerar att skapa oklara ansvarsförhållanden eller dubbla ansvar mellan länsstyrelsen och regionerna. Svensk Kollektivtrafik anser att regionerna fortsatt ska ha huvudansvar att redovisa behovet av underhåll och investeringar i transportsystemet i planeringsunderlaget till länsplanerna.

### **Kap. 3.2.2 Insatser för ökad tillgänglighet**

#### *Persontransporterna behöver samordnas bättre*

Det är ett problem att olika lagstiftningar och olika huvudmän försvårar samordningen och tillgängligheten av de redan kända persontransporterna i landsbygderna. Regeringen har tillsatt en särskild utredare med uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter för att åstadkomma en effektiv samordning och föreslå åtgärder för att undanröja sådana hinder. Svensk Kollektivtrafik håller med kommittén om att regeringen bör lägga fram förslag som underlättar samordningen av olika typer av persontransporter i landsbygderna.

Svensk Kollektivtrafik anser också att det är viktigt att underlätta kombinerat resande mellan kollektivtrafik och cykel. Detta bör göras genom byggande av cykelvägar och cykelparkeringar vid hållplatser och bytespunkter samt genom att öka möjligheterna att ta med cyklar i kollektivtrafiken.

#### *Reseavdraget bör göras avståndsbaserat*

Svensk Kollektivtrafik tillstyrker förslaget om att regeringen ska ta initiativ till en översyn av reseavdraget och att utgångspunkten i denna översyn bör vara att avdraget ska vara avståndsbaserat. Vi delar även kommitténs beskrivning av dagens reseavdrag: att avdraget i princip utgör ett incitament för mer bilåkande, framför allt i anslutning till städerna; att avdraget mest används av manliga höginkomsttagare i de tre största städerna och att hälften av den totala kostnaden för avdraget går till de tre storstads länen; att det förekommer ett mycket omfattande fusk med reseavdrag. Ett fusk som medför att staten förlorar 2 miljarder kronor i skatteintäkter varje år.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik håller även med den Parlamentariska Landsbygdskommittén om att ett avståndsbaserat avdrag, där samma schablonbelopp betalas ut oberoende av valt färdstätt, kan förbättra tillgängligheten och effektiviteten och att ett sådant reseavdrag kommer att vara enklare att administrera och kontrollera. Reseavdraget skulle därmed underlätta för människor att bosätta sig i landsbygderna och utgöra ett incitament för regionförstoringen. Det kan således ännu tydligare bidra till att män och kvinnor kan välja att söka arbete längre bort från sin bostad. Till kommitténs beskrivning bör tilläggas att WSP:s analyser av reseavdraget även visade att ett avståndsberoende reseavdrag kommer att minska utsläppen av koldioxid.

### *Det är viktigt att mer organiserad samåkning blir möjlig*

Som utredningen skriver innebär samåkning en besparing för samhället och ökad tillgänglighet i landsbygd. Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till samåkning där det inte finns möjlighet för innehavaren av bilen eller föraren att tjäna pengar och där personsäkerheten kan hållas på en hög nivå. Samtidigt bedömer vi, i likhet, med Polisen och Svenska Taxiförbundet, att möjliggörande av samåkning via plattformar riskerar att öppna för olaglig taxitrafik genom att personer som samåker via plattformar kan ta mer betalt än vad som föreslås vara tillåtet.

Polisen har pekat på att Taxiutredningens förslag ställer ökade krav på polisens utredningsverksamhet, samtidigt som polisen redan i dag har knappa resurser för kontroll av olaglig taxiverksamhet och att det inte är sannolikt att kontrollen kommer att öka om utredningens förslag genomförs.<sup>3</sup>

Svensk Kollektivtrafik har inga invändningar mot kommitténs förslag om att regeringen, med hänvisning till Taxiutredningens förslag, bör underlätta så att ideell och kostnadsdelande samåkning blir tillåten i landsbygderna. Samtidigt anser vi att regeringen måste vara öppen för att det inom kort kan bli nödvändigt att införa hårdare regler än de som Taxiutredningen föreslår för att undvika att marknaden för olaglig taxiverksamhet växer. Det kan behövas skarpare regler redan i år som ett resultat av Transportstyrelsens översyn av beställaransvaret som ska lämnas senast den 1 maj 2017. Taxiutredningen överväger inga författningsförändringar när det gäller beställaransvaret med hänvisning till Transportstyrelsens rapport och en pågående förundersökning på området.

### *Självkörande fordon ger nya möjligheter för kollektivtrafik och företag i landsbygder*

Vi delar kommitténs bedömning att kollektivtrafiken kan göras mer tillgänglig för befolkningen i landsbygderna genom utvecklingen av självkörande fordon. Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom kommitténs förslag om att regeringen prioriterar landsbygderna vid testverksamhet och mer permanent införande av självkörande fordon.<sup>4</sup>

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD

<sup>3</sup> S. 368-369, Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning (2016) Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86)

<sup>4</sup> S. 116