



2019-10-30

Ert dnr: U2019/02263/UH

Utbildningsdepartementet

u.registrator@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Synpunkter på regeringens forskningspolitik

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 88 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Som ett led i regeringens arbete med att ange inriktningen för forskningspolitiken fr.o.m. 2021 är regeringen angelägna om att inhämta synpunkter i olika frågor som kan komma att ingå i kommande propositioner.

Öka resurser till kollektivtrafikforskningen

Resurserna till kollektivtrafikforskningen behöver öka för att ta tillvara kollektivtrafikens potential som medel för att uppfylla transportsektorns klimatmål om att minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent till 2030 jämfört med år 2010 samt de transportpolitiska målen och för att stimulera och åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Därför anser Svensk Kollektivtrafik att ambitionsnivån för resurserna till kollektivtrafiktransportforskning ska öka.

Förbättra kunskaps- och resultatspridningen

Behovet av få till stånd en effektivare resultat- och kunskapsspridning kan inte nog understrykas. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs ett ökat fokus på kunskapsspridning och implementering av forskningsresultaten genom att staten på olika sätt stödjer resultatspridningen.

Förstärk styrmedelsforskningen

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 kollektivtrafikresandet. Därför behövs det mer forskning på området.



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 företags-, transport- 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 anser 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 regional nivå. Detta medför att ekonomiska styrmedel kan få helt andra effekter på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafik än de som regering och riksdag avsett. Det behövs kort sagt mer kunskap om den offentliga sektorns och politikens drivkrafter, incitament, spelregler och styrmedel.

Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna och effektsambanden

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.

- **Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att arbetspendlingens effekter på produktiviteten räknas in fullt ut**

Ett stort antal studier har visat att ökad tillgänglighet tenderar att öka produktiviteten, löner och sysselsättning. Ökningen av produktivitet osv. är enbart kopplad till tillgängligheten för arbetspendling, dvs åtgärder som förbättrar regionalt resande kommer att rankas högre än åtgärder som underlättar långväga resande. I dag räknas arbetspendlingens effekter på produktiviteten inte in i de samhällsekonomiska kalkylerna fullt ut. Det är viktigt eftersom det kan påverka rangordningen av olika åtgärder på nationell nivå, vilket snedvrider infrastrukturinvesteringarna till den långväga tågtrafikens fördel. Forskning visar att de tillägg som måste göras i kalkylerna är betydande. Konsument-överskottet för arbetsresor bör som tumregel räknas upp med 40 %¹. Svensk Kollektivtrafik anser därför att projekt som syftar till att utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna så att arbetspendlingens effekter på produktiviteten räknas in i de samhällsekonomiska kalkylerna fullt ut ska ha högsta prioritet.

- **Högre prioritering av regional trafik vid tilldelning av tågslägen**

Vid fördelning av tågslägen tar Trafikverket inte tillräckligt stor hänsyn till de regionalekonomiska effekterna av tågresa². Ur ett produktivets-, sysselsättnings- och tillväxtperspektiv bör regionala resor prioriteras högre än de gör i dag. Svensk Kollektivtrafik anser därför att projekt för att analysera hur de

¹ s. 14, 18-20, [Eliasson, Jonas \(2016\) Förbättrade metoder för samhällsekonomisk analys av kollektivtrafikinvesteringar, CTS Working Paper 2016:6](#). Tas även upp på s. 24, [Trafikanalys \(2017\) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet produktivitet och sysselsättning, PM 2017:10](#) och s. 18, [WSP \(2017\) Kollektivtrafikens samhällsnytta](#),

² [WSP \(2019\) Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten](#)



2019-10-30

regionalekonomiska effekterna av tågresa ska kunna vägas in fullt ut vid fördelningen av tågslägen bör genomföras.

- **Utveckla samhällsekonomiska metoder för att beräkna effekter av trimningsåtgärder**

Trafikanalys har pekat på att det i dagsläget saknas välutvecklade metoder för att beräkna effekter av mindre investerings- och underhållsåtgärder (trimningsåtgärder), vilket gör det svårt att prioritera mellan dem. En mer utvecklad metodik för att beräkna effekter av mindre åtgärder som underhåll och reinvestering skulle underlätta för jämförelser mellan olika typer av åtgärder och därmed möjliggöra bättre prioriteringar.³ Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behöver genomföras projekt för att utveckla samhällsekonomiska metoder för att beräkna effekter av trimningsåtgärder.

För flera av typer av trimnings- och miljöåtgärder saknas det dessutom tillräckligt väl utvecklade effektsamband. Svensk Kollektivtrafik anser att detta behöver tas fram.

- **Utveckla de regionalekonomiska analyserna**

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det innebär att infrastrukturinvesteringars betydelse för regionalekonomisk utveckling är av intresse för planeringen av transportsystemet. Ökad betydelse av regional planering är också faktorer som ställer större krav på beslutsunderlag med regionalekonomisk inriktning. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det finns starka skäl till att komplettera samhällsekonomiska analyser med olika former av regionalekonomiska beslutsunderlag.

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

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.

- **Avstängning av bana ur ett kapacitetsperspektiv**

Vid större reinvesteringar och investeringar på järnvägsanläggningen finns flera alternativa produktionsmetoder som var och en ger upphov till olika behov av banarbetstider. Samma produktionsmetod kan också utföras på olika sätt, t.ex. endast arbete del av dygnet eller dygnet runt. Svensk Kollektivtrafik anser att det finns stora behov av en metod för att på ett enkelt sätt bedöma trafikala aspekter av olika avstängningstider och utifrån det göra samhällsekonomiska bedömningar på vilka avstängningstider som är optimala.

Kollektivtrafik i städer och landsbygd

Forskning om kollektivtrafikens förutsättningar och utvecklingsmöjligheter i storstadsområden och i stråk med stora trafikströmmar behöver stärkas och utvecklas. Svensk Kollektivtrafik anser att kollektivtrafik spelar en mycket viktig roll i de större stadsregionerna och att det behövs ett ökat fokus på forskning som kan användas

³ [Trafikanalys \(2017\) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet produktivitet och sysselsättning, PM 2017:10](#)



praktiskt av kommuner, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, Trafikverket och näringslivet.

Det behövs även ett ökat fokus på forskning om kollektivtrafikens förutsättningar i landsbygd. Frågor som rör anropsstyrd kollektivtrafik, hur kollektivtrafiken kan öka förutsättningarna för att leva och verka i landsbygd, möjligheterna att förbättra tillgängligheten i landsbygd genom nya mobilitetstjänster, ökad samordning mellan allmän linjelagd kollektivtrafik, skolskjutstrafik och särskild kollektivtrafik samt fordonsutformning och resenärernas drivkrafter att resa kollektivt är exempel på områden där det finns stora behov av forskning.

Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna

Ett annat viktigt forskningsområde är ekonomi, kostnadseffektivitet och styrning: Hur ska framtidens kollektivtrafik finansieras, nya finansieringsmetoder och styrning av politiskt styrda verksamheter samt utveckling av kostnadseffektiva åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet, resenärernas nöjdhet, höja kollektivtrafikens kvalitet osv.

Fokus i litteraturen om kollektivtrafikens kostnader och kostnadsutveckling ligger på vad som är och kan vara kostnadsdrivande. Däremot saknas det till stor del forskning och analyser av möjliga åtgärder. Fokuseringen på vad som är kostnadsdrivande medför att det finns brist på evidensbaserad kunskap om de åtgärder som kan användas för kostnadsänkning och effektivisering av kollektivtrafiken och deras effekter på samhällsnyttan, resandet och resenärerna.

Kunskapen som finns är dessutom ojämnt fördelat på olika delområden. Litteraturen handlar i stor utsträckning om vad de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och mindre om vad trafikföretagen kan göra. En stor del av analyserna är inriktade på avtal och upphandling, men bara till mindre del om övriga områden. Inom upphandlingsområdet har huvudfokus legat på utformningen av avtal, medan forskningen om åtgärder för att t.ex. öka antalet anbud för att skapa ett tillräckligt konkurrenstryck som håller nere kostnadsutvecklingen har betydligt mindre omfattning. De flesta studierna handlar om busstrafik, medan det är mer ovanligt med analyser av taxi- och skärgårdstrafik samt trafik med tåg, spårvagn och tunnelbana. Det finns en hel del analyser av åtgärdernas påverkande på resandet, men det är mindre vanligt med studier av hur effektiviserings- och besparingsåtgärder påverkar den samhällsekonomiska nyttan, liksom fördelningen mellan olika grupper i samhället. Det finns därför ett mycket stort behov av mer forskning och ytterligare analyser för att komma tillrätta med bristen på evidensbaserad kunskap.⁴

Mobilitetstjänster och kombinerad mobilitet

Rätt utformade kan de nya mobilitetsformerna få flera positiva effekter: ökad tillgänglighet genom att mobilitetsmöjligheterna förbättras och attraktivare kollektivtrafik när de traditionella kollektiva färdmedlen kombineras med ytterligare transporttjänster. De kan också bidra till minskade utsläpp och ökad ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet när resurser används mer effektivt och färdmedel delas.

Samtidigt kan de nya mobilitetsformerna få en rad negativa effekter om de utformas fel: att de konkurrerar istället för att komplettera kollektivtrafiken, med minskad marknadsandel för kollektivtrafiken som följd och att de nya mobilitetsformerna ersätter resande som annars skulle gjorts till fots eller på cykel, med konsekvensen att människor

⁴ Se vidare [Svensk Kollektivtrafik \(2017\) Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#)



2019-10-30

minskar sin vardagsmotion och får sämre hälsa. Det finns också risk att tjänsterna bara förbättrar mobiliteten i större städer och tätorter, där tillgängligheten redan är god.

För Svensk Kollektivtrafik är det viktigt att uppnå fördelarna med mobilitetstjänsterna och undvika nackdelarna. Därför behövs det forskning om hur mobilitetstjänsterna kan komplettera kollektivtrafiken, hur de kan bidra till att förbättra människors tillgänglighet i landsbygd samt om ekonomiskt bärkraftiga affärsmodeller för mobilitetstjänster och minskade utsläpp av växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv.

Ta tillvara fördelarna och undvik nackdelarna med självkörande fordon

Svensk Kollektivtrafik välkomnar digitaliseringen av transportsektorn och utvecklingen mot allt mer automatiserade och självkörande fordon och de möjligheter som det skapar för att förbättra trafiksäkerheten, öka tillgängligheten, minska påverkan på miljön, göras användningen av infrastrukturen och fordonen effektivare och minska transportkostnaderna⁵, inte minst kollektivtrafikens driftskostnader.

Samtidigt behövs det forskning för att minska riskerna för rekyleffekter och andra negativa effekter på klimatet och så vidare i spåren av digitaliseringen av transportsystemet genom att de allt mer automatiserade och uppkopplade fordonen ökar vägtrafiken, vilket i sin tur kan öka trängseln på vägnätet och motverkar de positiva effekterna på trafiksäkerheten, tillgängligheten och miljön. När nya grupper får tillgång till bil, reskostnaden sjunker och vägtrafikens konkurrenskraft stärks ökar vägtrafikens utsläpp. Dessutom finns det risk för ett mer utspritt boendemönster och att människor väljer att ersätta resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik med resor med automatiserade bilar.

Minska klimatutsläppen från transportsektorn

Den tekniska utvecklingen på bränsle- och fordonsområdet kommer inte att vara tillräcklig för att uppnå transportsektorns klimatmål 2030. Som flera statliga utredningar och regeringsuppdrag har konstaterat så behövs det åtgärder inom tre områden för att målet ska kunna nås: transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon samt utfasning av fossila bränslen genom ökad andel biodrivmedel och elektrifiering.

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs mer forskning kring energieffektiviseringar av vägfordon, kostnadseffektiv produktion av förnybara drivmedel, eldrivna kollektivtrafikfordon och hur tillgången till biodrivmedel ska kunna öka när efterfrågan i Sverige och övriga världen ökar. Ytterligare ett viktigt forskningsområde, som redan nämnts, är styrmedel för ökad kollektivtrafikandel. Överflyttning av trafikarbete från personbil, till kollektivtrafik är helt nödvändig för att samhället ska bli mer transporteffektivt och klimatmålet ska kunna nås.

Analyser av social hållbarhet

Kollektivtrafiken bidrar till ökad rättvisa och jämställdhet, minskat utanförskap och social hållbarhet.⁶ Kollektivtrafiken kan därför användas som verktyg för social hållbarhet, för bl.a. ökad jämställdhet, folkhälsa, livskvalitet och social inkludering samt minskad segregation.

Samtidigt finns det inte någon ömsesidig förståelse inom forskningen kring hur social hållbarhet inom kollektivtrafiken ska definieras eller mätas eller någon vedertagen

⁵[Trafikanalys \(2019\) Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system – ett kunskapsunderlag](#)

⁶[WSP \(2018\) Kollektivtrafikens nytta för kommuner, landsting och regioner](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-10-30

metod för att kvantifiera social nytta inom kollektivtrafiken⁷. Det behöver därför utvecklas gemensamma definitioner och mätmetoder samt kvantitativa metoder för social hållbarhet inom kollektivtrafiken.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD

⁷ [Widmark m.fl. \(2017\) Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken. Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet 2017:1](#)