



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-04-06

Ert diarienummer TRV 2020/131663

Handläggare: Mattias Andersson

Samråd kring utpekande av riksintressen 2021 (Trafikverket)

Svensk Kollektivtrafik är bransch-och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 85 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts samt resecentrumanläggningar, beroende på hur man överenskommit med bland annat primärkommuner och landsting kring ansvaret för verksamheten.

Regeringen har gett i uppdrag åt Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens energimyndighet, Tillväxtverket och Trafikverket (riksintressemyndigheterna) att tillsammans med Boverket som samordnande myndighet göra en översyn av sina respektive anspråk på områden av riksintresse. Sammantaget ska översynen enligt uppdraget leda till en kraftig minskning av såväl antalet anspråk på områden av riksintresse som dessa områdens samlade areella utbredning.

Svensk Kollektivtrafik har tagit del av förslaget och även fört diskussioner med våra medlemmar kring konsekvenserna av detta. Sammanfattningsvis finner vi att förslaget innehåller både positiva och negativa aspekter, men att det sammantaget hotar framtidens järnvägsförsörjning i delar av landet.

I underhandskontakter med Trafikverket har vi fått säkerställt att förslaget inte direkt påverkar medelstillelningen för drift och underhåll och det är inte där vår oro grundar sig utan det handlar om Trafikverkets syn på sitt uppdrag som nationell infrastrukturförvaltare, vad som är nationella intressen och slutligen rörande den styrkeförskjutning som uppstår när en järnvägsanläggning inte längre är ett riksintresse. Även om Trafikverket hävdar att borttagandet som riksintresse inte innebär några konsekvenser för Trafikverkets prioriteringar vad gäller drift, underhåll, reinvesteringar och investeringar så ger avlistningen tydliga signaler om att Trafikverket ser de banor som de inte längre anser ska vara riksintressen som mindre intressanta och obetydliga, samt med mindre bevaransvärde. Banor där varje år flera miljoner resor sker med resenärer som behöver ta sig till och från skola, arbete, anställningsintervjuer, hälsovård och service. Människor som försöker få vardagspusslet att gå ihop och genom att resa med järnvägen gör det på ett resurseffektivt och miljövänligt sätt.

Trafikverkets syn på sitt uppdrag som nationell infrastrukturförvaltare

Vårt att notera är att Trafikverket i sin roll som förvaltare av förteckningen av riksintressen inte begränsas till den infrastruktur som verket själva förvaltar. Detta är alltså ett uppdrag på högre nivå än så som infrastrukturförvaltare.

Trafikverket har statens uppdrag att förvalta merparten av den nationella transportinfrastrukturen på väg och järnväg i landet. Vi upplever inte alltid att Trafikverket i den rollen tar det ansvar som förvaltare som vore rimligt utan (utifrån kända problem att hitta finansiering för drift och underhåll och reinvesteringar för hela järnvägsanläggningen) istället söker finna argument för att inte ta sitt

ansvar för de delar av anläggningen som man på mer eller mindre oklara grunder valt att nedprioritera. Trafikverket har redan tidigare utformat planer och styrdokument baserat på antagande om "lågtrafikerade banor", där enskilda banor vid närmare granskningar visats sig ha mer än en miljon resenärer per år, vilket knappast kan anses vara lågtrafikerade.¹; ² När Trafikverket återigen flaggar för att man trots ökad medelstilldelning inte klarar av att beta av underhållsskulden väcker dessa åtgärder, som leder till att järnvägsstråk inte längre ska vara riksintressen, så klart oro hos våra medlemmar. Frågan uppstår om detta ytterligare en åtgärd för att avhända sig sitt utpekade ansvar. Trafikverkets nedrustning av svenska järnvägar i det fördolda kan inte få fortsätta på detta vis.

Det finns flera anledningar till att fundera på det lämpliga i att Trafikverket utpekar riksintressen, en myndighet som förvaltar mer än 90 % av järnvägsnätet och därmed utifrån sin roll som förvaltare kan ha intressen som går emot rollen som riksintressebevakare. I sin roll pekar Trafikverket även ut riksintressen för andras infrastruktur och även här skulle objektiviteten så klart kunna ifrågasättas. Rimligare vore därför kanske att tex Transportstyrelsen var riksintressemyndighet som inte har samma egenintresse i frågorna.

Trafikverkets syn på nationella intressen

Vi noterar i samrådsunderlaget hur Trafikverket definierar nationella intressen med utgångspunkt enbart ifrån gods- och långväga persontrafik. Synsättet är dock inte förvånande utan i linje med hur vi i många år upplevt Trafikverkets agerande. Det finns dock anledning att ifrågasätta detta synsätt. Trafikverket är tydlig med att man inte ser något nationellt intresse i kort/medellångt resande i pendel- och regionaltågstrafiken.³ Det innebär att man bortser från nära 90 % av persontågstrafikens resenärer, den trafik som säkerställer att medborgarna varje vardag kommer till skola och arbete. Detta är inte ett acceptabelt synsätt, konsekvenserna för samhället både nationellt och regionalt blir betydligt allvarigare (för klimatet, BNP, trängseln, stadsutveckling etc.) om arbetspendling i kollektivtrafiken omöjliggörs mellan regionala centralorter och dess omland än om motsvarande skulle hända vad gäller sällanresenärers resor mellan storstäderna.

När det gäller befintliga banor som går som kapillärer genom landskapet är de inte mer än några meter breda. Det är därför orimligt att motivera borttagande av järnvägsstråk som idag trafikerats med att man på så sätt bidrar till att minska den totala ytan av riksintressena i landet. Det borde rimligen istället vara Trafikverkets utpekande av järnvägsreservat för framtida dragningar som ses över. Reservat som kan täcka flera kyrksocknar, vilka riskerar att lägga en död hand över utvecklingen och den kommunala planeringen i decennier.

Tydlig maktförskjutningen när ett objekt förlorar sin status som riksintresse

Samhällets bevakande av frågor av nationell betydelse, sker genom lagstiftningen om riksintressen. Att ett område/plats/stråk har klassats som riksintresse betyder att det så långt som möjligt ska

¹ <https://trafikverket.ineko.se/se/utredning-om-framtida-transportbehov-och-medelsbehov-p%C3%A5-det-l%C3%A5gtrafikerade-j%C3%A4rnva%C3%A4gsn%C3%A4tet-huvudrapport>

² <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/fakta/branschfakta/de-regionala-banorna-pm-20170405-webb.pdf>

³ Motsvarande "blindhet" vad gäller regionaltågstrafikens vikt för samhällsnytta kan man se till i Trafikverkets underlagsrapport Geografiska brister på systemnivå från 2021 – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. (www.trafikverket.se/contentassets/0857866ff29049bdbc9dce552e2e42f9/geografiska-brister-pa-systemniva-ver-1.0-2021-02-12.pdf) Här ges fjärrtrafik och gods gott utrymme med problem- och behovsanalyser i inledande sammanfattande kapitel medan den regionala trafiken endast nämns som bisatser i de geografiska nedbrytningarna längre fram i dokumentet.

skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden. Den svenska lagstiftningen ger objekt, område eller plats som är förklarade som riksintressen en särställning. Det innebär att riksintressen ges större möjlighet att styra markanvändningen då de anses viktiga ur en nationell synvinkel i den fysiska planeringen.

I avvägning mellan intressen som alla är riksintressen görs en samlad bedömning för att nå en lösning, men i de fall ett intresse är riksintresse och ett intresse som inte är förklarat som riksintresse står i konflikt avgörs det till riksintressets fördel när frågan om markanvändningen ska avgöras.

Det innebär att andra riksintressen som tex för naturvården, friluftslivet, energiförsörjningen, försvaret, mineralutvinning etc har ett tydligt företräde vid markanvändningskonflikter med järnvägsstråk som inte är utpekade som riksintressen. På sikt hotas järnvägsdriften alltså på dessa banor när Trafikverket, väljer att ta bort dessa befintliga banor från sin listning av riksintressen. Detta ligger inte i linje varken med transportpolitiska mål eller med utredningsuppdraget att äventyra befintlig samhällsviktig verksamhet vare sig det gäller persontågstrafik eller godstrafik. Även om konflikten inte finns idag innebär det inte att det i framtiden kan uppstå motstridiga intressen om markanvändningen i framtiden. Det är ju just för att skydda intressen i framtiden som riksintressen fyller en viktig roll. Det vore alltså mycket olyckligt om pendlingsstråk på järnväg tvingades till försämrade förhållanden bara för att Trafikverket valt att övertolka ett utredningsuppdrag.

För Svensk Kollektivtrafik

Johan Wadman
VD