



2022-02-09

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

se

Ert dnr: I2021/03357

Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Remissynpunkter

Remissvaret är uppdelat enligt önskemål i remissmissiv i följande ordning:

- 1) Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)
- 2) Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem
- 3) Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer
- 4) Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg

1. Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

TEN-T-nätet för järnväg, väg och vattenvägar är viktigt för att hålla samman och korta avstånden mellan platser inom EU. När det gäller de svenska delarna av TEN-T-nätet på järnväg ser vi positivt på att det utökas till planerad "höghastighetsnät" Stockholm-Malmö/Göteborg.

Man måste hela tiden ha i åtanke att TEN-T-nätet hänger samman med det övriga nationella nätet och tågen trafikerar på båda näten. När krav på förändring av t.ex. tekniska lösningar och kapacitetstilldelningsprinciper riktas till TEN-T-nätet påverkas också det vida mer täckande och trafikerade övriga



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

nationella nätet av järnväg. Förändringar måste därför ske varsamt med även förutsättningarna för lokal- och regionaltågstrafiken för ögonen. Resandet i Sverige och övriga europeiska länder är relativt lika, de flesta resorna (oavsett färdmedel) ser på korta sträckor lika ut, och ju längre avståndet är till resmålet desto färre blir resorna. I Sverige sker 66 % av medborgarnas resor inom den kommun man bor, 25 % sker till andra kommuner i samma län och enbart 7 % av resorna är länsöverskridande (inklusive landsöverskridande).¹ Det är alltså inte förvånande att förslaget till TEN-T-förändring redovisar att bara 7 % av tågkilometrarna sker nationsöverskridande. Det är helt i linje med marknadens behov. Det är viktigt att göra satsningarna där de gör mest nytta och finns mest potential, dvs man får inte tappa städernas omlandsresande. De största miljövinsterna med de mest kostnadseffektiva åtgärderna är sannolikt i att få fler att växla över sitt vardagsresande från egen bil till t.ex. kollektivtrafik och cykel inom Europas stadsområden. Att EU har fokus mellanstatligt beror på flera orsaker och så länge förslagen inte hindrar förbättringarna för pendel- och regionaltåg ser vi inga hinder. Däremot är det mycket besvärade om de t.ex. vid kapacitetstilldelningen redan lågprioriterade, men med passagerare välfyllda pendel- och regionaltågen, ytterligare skulle nedklassas genom att ge högre prioritet till glest besatta internationella tåg på det idag redan högt belastade TEN-T-nätet.²

När det gäller kraven på nya "urbana noder" och att ta fram SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) för ett utökat antal städer är det övervägande positivt då många städer är i behov av en tydligare mobilitetsplanering, gemensamma planeringsmetoder kan leda till benchmarking samt att en planering sker som kan ge stöd i arbetet att förflytta städerna till ökad GCK-andel och därmed minska trängsel och minska andelen fossilberoende transporter. Dock måste man ta i beaktande att både transportinfrastrukturens och kollektivtrafikens planering sker på regional myndighetsnivå. Här krävs alltså att Sverige i sin implementering av dessa TEN-T förändringar tar hänsyn till detta och skapar både regler och processer som är anpassad till den svenska myndighetsstrukturen. Det är även här viktigt att förstå hur den lokala, regionala och långväga kollektivtrafiken stöder varandra och tillsammans bildar det attraktiva nätet som gör att resenärerna väljer att resa dörr till dörr i kollektivtrafiknätet. Man får alltså inte fastna i mobilitetens avståndsytterligheter d.v.s. mikromobilitet som t.ex. elsparkcyklar och långväga natttåg. De flesta resenärerna reser på längre avstånd än elsparkcykelns praktiska räckvidd, men ändå inom sin egen kommun och region.

Vad gäller målet om att 90 % av godstrafik på järnväg ska vara i tid eller inte mer än 30 min försenade till slutdestination är den målsättningen allt för låg. Inom branschsamverkan TTT (Tillsammans för tåg i Tid) är målsättningen även

¹ Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern, 2010-2021, 235 621 representativa respondenter

² Se tex Trafikverkets karta över kapacitetsbelastning i peak 2020 som visar att en mycket stor del av stambanenätet är "fullt" i peak
https://www.trafikverket.se/contentassets/e3151655a15e4cd388a611745ac0b36e/karta_kapacitetsutnyttjande_2h_2020.pdf



för godstrafik 95 % systempunktlighet. Eftersom järnvägen är som en gemensam fabrik där de olika järnvägsföretagen i en årlig plan har överenskommit om slottider för att använda maskinerna. Då kan inte vissa parter tillåtas att missköta sig och komma 30 minuter utanför sin kanal, det skapar merarbete för Trafikverket och följdåtgärningar för pendel- och regionaltåg, så att resenärer kommer för sent till skola och arbete samt skapar ett bristande förtroende för järnvägen, vilket kraftigt försvårar överflyttningen av bilresor till kollektivtrafiken. D.v.s. ett hinder i att bedriva ett gynnsamt arbete att minska klimatpåverkan och även trängsel i städerna.

Förslaget om att momsbefria internationella tågbiljetter är inte lämpligt utformat utan bör utökas till att gälla alla kollektivtrafik oavsett färdmedel och om landsgränser passeras eller ej. Vi har historiskt haft liknande regleringar, vilket då ledde till att resenärer som skulle åka Stockholm-Malmö bokade sin biljett Stockholm-Köpenhamn för att få "momsrabatt". Detta ledde till att platser bokades på sträckan även Malmö-Kastrup-Köpenhamn som inte kunde nyttjas för det stora behov av lokalt resande som finns där. Det skulle dessutom snedvrída konkurrensen mellan t.ex. bussoperatörer och tågoperatörer som båda verkar på en avreglerad marknad. Om man menar allvar med att förmå medborgarna att faktiskt börja resa kollektivt måste en sådan åtgärd även täcka de lokala- och regionala resorna för att ge mätbara effekter på resandet.

Svensk Kollektivtrafik har inga synpunkter på revidering av TEN-T väg.

2. Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på att EU genom direktivet påskyndar skapandet av hållbara, sömlösa och enkla mobilitetstjänster för medborgarna. Vi uppmuntrar de initiativ som pågår inom Sverige när det gäller att tillgängliggöra olika typer av trafikdata, som till exempel Samtrafikens projekt "Öppna data" (<https://samtrafiken.se/oppna-data/>). Samtidigt vill vi betona att vi ser kollektivtrafiken som stommen eller ryggraden i ett nytt, framväxande mobilitetssystem som bygger på att olika reseslag kompletterar – inte konkurrerar med – varandras utbud. Det kan då skapas attraktiva alternativ för den enskilde medborgaren att välja andra färsätt än egen bil

3. Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på Kommissionens fokus på kollektivtrafik i detta meddelande. Kollektivtrafiken är och kommer fortsatt vara stommen för hållbart resande i städer och tätorter. Men för att verkligen förbättra den urbana mobiliteten behöver man lyfta blicken från extremerna, mikromobilitet kontra internationella tågresor. Det stora resandet, som är viktigt för människors vardag, sker lokalt och regionalt. Vill man skapa hållbart resande i städer och



tätorter, öka de energieffektiva transporterna, minska trängsel och utsläpp är det där utgångspunkten och fokus bör ligga. I ett svenskt perspektiv är den regionala transportplaneringen, där våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna spelar stor roll, avgörande, utan att för den delen förringa vare sig den lokala "last mile" eller det långväga sällanresandet. Det krävs ett samarbete mellan regional, lokal och även nationell nivå för att åstadkomma hållbar urban mobilitet. Meddelandet saknar till stor del det regionala perspektivet.

Det är viktigt att adressera bytesproblemen specifikt mot respektive station om man ska kunna förbättra möjligheterna att byta mellan olika tåg och mellan tåg och buss. Detta går inte att lösa på övergripande EU-nivå. Eftersom det finns en gemensam resegaranti för biljetter får inte detta slås sönder och skapa mindre attraktiva resor.

Multimodala noder vid stationer ses i hela paketet som en viktig förutsättning för hållbart resande i städer och omland. Därför är det viktigt att återigen lyfta att det finns en funktion i alla passagerarförordningar som Sverige ännu inte utsett, funktionen som "station manager". En utpekad "station manager" på varje station skulle underlätta genomförandet av paketets intentioner. Dagens svenska utformning med många ansvariga aktörer kommer att försvåra detta arbete.

Spridande av goda exempel och pilotprojekt lyfts i dokumenten och ges stor vikt, men det krävs sannolikt även ekonomisk stimulans för att få fler än pilotverksamheterna att ändra färdriktning. Det är därför viktigt att Sverige deltar i arbetet framöver med att utveckla indikatorerna för hållbar urban mobilitet så att EU-regelverken hjälper snarare än stjälper.

Detaljsynpunkter sektions- och styckevis

2.4 Attraktiv kollektivtrafik

26. Denna kommentar återfinns även under delen om TEN-T men repeteras här om de olika ingående delarna i paketet hanteras olika.

När det gäller kraven på nya "urbana noder" och att ta fram SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) för ett utökat antal städer är det övervägande positivt då många städer är i behov av en tydligare mobilitetsplanering, gemensamma planeringsmetoder som kan leda till benchmarking samt att en planering sker som kan ge stöd i arbetet att förflytta städerna till ökad GCK-andel och därmed minska trängsel och minska andelen fossilberoende transporter. Dock måste man ta i beaktande att både transportinfrastrukturens och kollektivtrafikens planering sker på regional myndighetsnivå. Här krävs alltså att Sverige i sin implementering av dessa TEN-T-förändringar tar hänsyn till detta och skapar både regler och processer som påverkar en sådan samverkan. Det är även här viktigt att förstå hur den lokala, regionala och långväga kollektivtrafiken stöder varandra och tillsammans bildar det attraktiva nätet som gör att resenärerna



väljer att resa dörr till dörr i kollektivtrafiknätet. Man får alltså inte här fastna i mobilitetens avståndsytterligheter d.v.s. mikromobilitet som t.ex. elsparkcyklar och långväga nattåg. De flesta resenärerna reser på längre avstånd än elsparkcykelns praktiska räckvidd men ändå inom sin egen kommun och region.

27. Kollektivtrafikens marknadsandel i Sverige ökade år för år innan pandemin (både i antal och i andel har det ökat fram till pandemin) och det skiljer sig från den beskrivning som Kommissionen gör i detta meddelande. Att återfå resenärer efter pandemin och fortsätta ta marknadsandelar från bilen är självklart ett mål framöver. Viktigt att bära med sig i detta sammanhang är att de olika medlemsländerna har olika utgångspunkter och förutsättningar och att åtgärder t.ex. via SUMP måste kunna anpassas efter länders unika situationer. Det kan även finnas en fördel att hitta olika lösningar på uppsatta mål i t.ex. SUMP

28 EU har haft för stort fokus på långväga resande i "European Year of Rail", vilket dessutom sammanföll med pandemin. Det är inte i det långväga resandet som den stora potentialen finns. Mer fokus krävs på att gynna lokalt och regionalt tågresande i människors vardag. Om fokus för meddelandet är hållbara städer och tätorter så borde det vara naturligt att resorna i, omkring och till dessa, stå i centrum.

29 Svensk Kollektivtrafik ser gärna ett ytterligare fokus på de icke elektrifierade järnvägssträckorna för att göra det möjligt växla över från dieseldrift till t.ex. hybrid, batteri, biogas, vätgas etc.

30/34 Vi håller med om att det fortfarande finns mycket att göra för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken. Dock är det viktigt att påpeka att nya mobilitetslösningar, nya biljettyper eller digitala lösningar inte per automatik bidrar till ökad tillgänglighet, utan kan ha motsatt effekt. Vid nyinvesteringar är "design för alla" en naturlig utgångspunkt för att hitta lösningar som fungerar för de flesta. I befintliga miljöer och fordon är det svårare, men där pågår ett successivt förbättringsarbete utifrån förutsättningarna.

Vi tycker det är viktigt att föreslagna åtgärder eller insatser har tydligt beskrivna syften och fokus och att olika syften och fokus inte blandas i dessa stycken.

Ska kollektivtrafiken öka sin samverkan med mikromobilitet innebär det också risker och oklarheter, ska samarbete formaliseras med kommersiella initiativ, hur hantera t.ex. uthållighet och långsiktighet? Ska dessa tjänster delfinansieras med offentliga medel och på vilket sätt? Hur undvika att eventuell finansiering av mikromobilitet med få resenärer tränger undan finansiering av traditionell kollektivtrafik med många resenärer? Mikromobilitet som finns på marknaden idag ersätter främst gång/cykelresor i städer med korta avstånd, är det tjänster som ska finansieras med offentliga medel?

Gällande anropsstyrd trafik så finns troligtvis många utvecklingsmöjligheter men fasta ruttor skapar trygghet som resenärer efterfrågar. Anropsstyrd trafik har



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

trösklar i form av osäkerheter när och var den går, att restiden kan variera från dag till dag och att den måste förbokas. Stomnätet behöver vara fast med tydliga linjenät utan större avvikelser. Hur anropsstyrd trafik kan utvecklas och komplettera det fasta nätet i t.ex. landsbygdsområden är ett pågående och fortsatt arbete.

32 Självklart håller vi med om att kollektivtrafiken behöver stå i centrum för hållbar urban mobilitet men vi vill se en bättre koppling och samarbete mellan kollektivtrafikplanering som sker regionalt och gatu/väg/ samhällsplanering som sker kommunalt. Kommunal planering behöver ha mer kunskap om kollektivtrafikplanering och ökad fokus på dessa frågor i planeringen

33/36 Vi ser positivt på en ökad automatisering. Fokus för automatisering borde ligga på spårsidan där störande faktorer kan exkluderas i större utsträckning. ERTMS borde utvecklas i denna riktning för att ta höjd för framtidens möjligheter.

Att automatisering gör förarens arbete onödigt är en effekt man behöver ta hänsyn till. Effektivisering innebär att dessa individer kan användas till något annat på samma eller annan marknad samt en kostnadsreducering för resenärerna. Det kommer att behövas människor i kollektivtrafiken även i en automatiserad värld av många olika skäl, service, trygghet, tillgänglighet m.m.

37 Vi håller med om att ett utvecklat SUMP-ramverk kan bidra till utvecklingen av kollektivtrafiken. Men det handlar om stora nät och många användare och system som finns och ska synkas. Därför är framdriften inte alltid så snabb man skulle kunna önska.

2.7 Digitalisering, innovation och nya mobilitetstjänster

Skrivningarna betonar med olika exempel, tydligt digitaliseringens möjligheter att skapa nya tjänster för resande genom bl.a. MaaS. Ju mer sömlöst vi med digitaliseringens hjälp kan skapa resandet för individen, desto fler kommer att välja andra sätt än den egna bilen och därmed minskas de negativa konsekvenserna för miljön på grund av resandet. Det här tycker vi är något bra.

2.8 Klimatneutrala städer

I sammanhanget som nämns i meddelandet om upphandling ser vi gärna ett klagörande om hur person- och godstransporter kan samupphandlas. Det är idag olika lagstiftningar med olika logiker. Vilka regler gäller att sätta in ett paket och en person i samma fordon vid samma tillfälle? I ett transporteffektivare samhälle borde sådan lösningar underlättas.

Laddning och tankning av fordon är självklart nödvändigt, men hur detta ska organiseras och finansieras och av vem bör inte styras från EU-nivå. Det bör även påpekas att laddning och tankning av privata fordon inte är lämplig i bytespunkter såsom stationer eftersom det riskerar att skapa sämre



framkomlighet och längre restider för kollektivtrafikresenärerna, vilket i sin tur minskar kollektivtrafikandelen.

5 Finansiering

Meddelandet skriver i kapitel 2.4 att finansieringen ska stärkas. Det är dock svårt att återfinna vad det egentligen är som stärks i kapitel 5. De finansieringsåtgärder som presenteras är knappast förstärkningar utan redan beslutade budgetposter. Om man menar allvar med att stärka kollektivtrafiken både finansiellt och juridiskt behöver det synas.

Det är även viktigt att inte glömma bort regional/omlandstrafiken och de berörda aktörerna där. Det är där det huvudsakliga resandet sker både med bil och kollektivt.

Om målet är energieffektivisering är det främst mer attraktiv kollektivtrafik som är nyttan i Sverige. Själva kollektivtrafiken är miljövänlig, minskar trängsel i staden, samverkar med ett ökat antal gång/cykelresor jämfört med en bilstad. Men bilisterna har inte drivkraften att välja kollektivtrafik för att den är miljövänlig utan enbart om den är ett reellt alternativ till bilen (kan resa dit jag vill när jag vill med rimliga restider jämfört med bil). D.v.s. ett attraktivt linjenät som möjliggör snabba kollektivtrafikresor utan kapacitetsbrist krävs för att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

4. Handlingsplan för att främja gränsöverskridande och långväga passagerartrafik på järnväg

Svensk kollektivtrafik välkomnar EU-kommissionens ambitioner och strategier för hållbar och smart mobilitet. Särskilda satsningar på järnvägstrafik är en förutsättning för att kunna nå målsättningen att minska växthusgasutsläppen med minst 55 % till 2030, uppnå klimatneutralitet senast 2050 samt att göra tidtabellsbaserad kollektivtrafik under 500 km koldioxidneutral.

Den redovisade handlingsplanen är dock i sin analys alltför avgränsad till långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg, vilken bara utgör en liten del av de samlade persontransporterna på järnväg. I Sverige utgör de internationella tågresorna endast ca 4 procent, varav huvuddelen är regional Öresundstågtrafik mellan Malmö och Köpenhamn med ca 7 600 vardagliga pendelresor (år 2019). Av 264 miljoner tågresor i Sverige år 2019, var endast cirka 10 procent långväga.

Mätt som persontransportarbete är över hälften av tågresandet regionalt och andelen ökar för varje år. Mellan 2014 och 2019 ökade det regionala tågresor med knappt 30 procent, vilket är ett resultat av regionernas långsiktiga och målmedvetna satsningar på frekvent, bekväm och snabb tågtrafik inriktad mot arbetspendling. Utvecklingen är likartad i de flesta av EU:s länder och det är därför viktigt att ta hänsyn till den regionala tågtrafikens utvecklingsbehov vid



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

utformningen av olika EU-satsningar inom järnvägsområdet för hållbar och smart mobilitet.

Järnvägstrafik över nationsgränser utgör alltid stora utmaningar och kräver långtgående och långsiktiga samarbeten mellan länderna. Vi instämmer med slutsatsen i Europaparlamentets resolution om den europeiska gröna given, att det finns ett behov av att "skapa lika tillgång till offentliga järnvägstransporter i hela EU och göra järnvägsresandet attraktivare". Oavsett om detta sker genom öppet tillträde eller med hjälp av upphandling och allmän trafikplikt. Dock med tillägget att även internationella regionala tågresor bör innefattas i detta begrepp. I Sverige förekommer ett flertal regionala tåglinjer som är jämförelsevis långväga i ett internationellt perspektiv. Exempelvis trafikerar Öresundstågen de tre långa linjerna Köpenhamn-Göteborg/Kalmar/Karlskrona.

Svensk kollektivtrafik stödjer kommissionens förslag att påskynda översynen och genomförandet av EU:s järnvägsregelverk och driftskompatibilitet. Bland annat innefattande ett tidigare lagd införande av radiobaserat ERTMS till 2040, som banar vägen för framtida automatiserad tågdrift. Det är dock nödvändigt att vid ERTMS-införandet fortsatt ta hänsyn till de initiala negativa effekter som drabbar kollektivtrafikmyndigheter och trafikoperatörer i form av ökade kostnader utan egentlig systemnytta. Ett finansiellt stöd för exempelvis installation och uppgraderingar av ERTMS-utrustning i fordon, är därför en förutsättning för att inte tågtrafiken, resenärer, godstransportköpare och den gröna omställningen av transportsystemet ska drabbas negativt och klimatutsläppen öka.

Vi ser även positivt på kommissionens förslag om översyn av förordningen om det transeuropeiska transportnätet för att förbättra järnvägarnas standard, skapa multimodala resecentrum i större städer, revidera och förenkla regelverket för lokförare, utarbeta riktlinjer för fastställande av spåravgifter samt utarbeta förordning om multimodala digitala mobilitetstjänster och tolkningsriktlinjer för förordningen om allmän trafikplikt.

Vad gäller förslaget att utreda och eventuellt genomföra lagstiftningsåtgärder gällande kapacitetsfördelning och trafikledning med syfte att bättre integrera gränsöverskridande järnvägstrafik, ser vi positivt på förslagen då de kommer skapa en större förutsägbarhet, men det är av största vikt att hänsyn tas till den regionala tågtrafikens utvecklingsbehov och potential av ovan nämnda skäl. I annat fall riskerar framtida lagstiftningsåtgärder på EU-nivå att bli kontraproduktiva och hämma järnvägstrafikens totala utveckling och därmed hindra omställningen till energieffektivare vardagsresor.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD