



2024-04-04

Ert dnr: LI2023/03919

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. 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.

Sammanfattning av Trafikverkets förslag

Trafikverket föreslår bland annat:

- Planprocessen bör utvidgas till att även analysera, utforma och rekommendera andra åtgärder än infrastruktur, som till exempel olika former av styrmedel och regleringar för att bidra till transportpolitisk måluppfyllelse.
- För att nå transportsektorns klimatmål för 2030 är det nödvändigt att öka andelen fossilfria drivmedel mer än den nu beslutade reduktionsplikten. Sannolikt behövs det även för att nå Sveriges så kallade ESR-beting, som är ett tvingande EU-mål. Ytterligare elektrifiering är inte tillräckligt, utan det krävs ytterligare styrmedel.
- En flytt av planprocessen bör övervägas så att inriktningsunderlaget presenteras och remissbehandlas sist i mandatperioden eftersom det kan vara ett problem att en nytilträd regering först mot slutet av mandatperioden har chans att påverka den nationella infrastrukturplanen.
- För att minska trafikstörningarnas omfattning och varaktighet bör underhållsentreprenörer inom järnväg och väg ha ekonomiska incitament att minska trafikstörningars omfattning och varaktighet när väg- och banarbeten utförs.
- Banavgifter bör differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande i syfte att effektivisera banans kapacitetsutnyttjande.
- För att hantera kompetensbristen inom infrastrukturen behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen, att Trafikverket får i uppdrag att fortsätta driva Järnvägscollege, att



2024-04-04

arbetet med prognoser för kompetensbehov utvecklas och att Trafikverket bevakar och noggrant följer kompetens- och resurstillgången i sektorn.

- Kostnaderna för infrastrukturinvesteringar ökar snabbare än i samhället i stort. För att minska kostnaderna föreslås att definitiva investeringsbeslut ska fattas först när det finns säkra bedömningar av investeringarnas kostnader och nyttor, att projekt som visar sig dyrare eller ge lägre nyttor än förväntat omprövas och kan avbrytas och tas ut ur den nationella planen, att tillkommande standard- och utformningskrav konsekvens- och kostnadsbedöms, att metoder och underlag för kostnadsbedömningar förbättras löpande och att Trafikverket ska utveckla en systematisk avvikelsehantering för att löpande hantera kostnadsförändringar i åtgärder.
- Det är inte möjligt att inom nuvarande ram rymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra investeringar i nuvarande plan. Det nuvarande underhållsanslaget är också lägre än vad som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet. Med höjda anslag är det möjligt att både upprätthålla och förbättra funktionaliteten i infrastrukturen samt fullfölja intentionerna i gällande plan om infrastrukturens utveckling.
- Med 10 respektive 20 procent lägre ram än den nuvarande räcker medlen endast till att genomföra redan pågående och bundna namngivna investeringar, inklusive satsningar i signalsystemet. Det begränsade utrymmet för underhåll (anslaget kallas vidmakthållande) innebär ett successivt försämrat tillstånd för infrastrukturen. Anslagen till länsplaner samt trimning- och miljöåtgärder sänks.
- I 0%-nivån räcker medlen för underhåll för att upprätthålla vägarnas och järnvägarnas funktionalitet och genomföra investeringar i signalsystemet. Medlen till trimnings- och miljöåtgärder samt länsplaner är samma som i nu gällande plan. I nivån med 20 procent högre ram räcker medlen utöver detta till att återta allt eftersatt vägunderhåll och en del av det eftersatta järnvägsunderhållet samt öka anslagen till trimnings- och miljöåtgärder och länsplaner i proportion med ökningen av ramen.
- Kostnaderna för att återta det eftersatta underhållet på järnvägen uppgår till 91,4 miljarder kronor. Trafikverket föreslår att 12 miljarder kronor ska anslås under nästa planperiod för att ta igen det eftersatta järnvägsunderhållet om den sammanlagda ramen höjs med 10 eller 20 procent och inga anslag om ramen hålls oförändrad eller sänks med 10 eller 20 procent. Det eftersatta underhållet i vägtrafiksystemet uppgår till 35 miljarder. Om den ramen höjs med 10 procent föreslår Trafikverket ett anslag på 19 miljarder och om ramen höjs med 20 procent 35 miljarder.
- Järnvägens signalanläggning behöver moderniseras, digitaliseras och standardiseras. För att säkra järnvägens funktion i början av 2040-talet bedömer Trafikverket att de totala satsningarna för signalsystemet ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. De totala satsningarna på ERTMS bör uppgå till drygt 42 miljarder kronor (20 miljarder för vidmakthållande och drygt 22 miljarder inom utvecklingsanslaget), oavsett den totala ramens storlek.
- Finansieringen av Försvarmaktens behov behöver ske i annan ordning.
- För att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken bör andelen sträckor i tätort med 30–40 km/h öka. Det är önskvärt att i stort sett alla gator i tätort uppfyller detta år 2030.



2024-04-04

- Inom järnvägen behöver arbetet mot suicid och olycksfall stärkas genom ett ökat arbete mellan myndigheter för suicidprevention, ökad stängsling längs järnvägen och uppgradera plankorsningar och vidta effektiva åtgärder vid obevakade plankorsningar.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

1. Reformera infrastrukturpolitiken och planeringsprocessen

1.1 Ersätt infrastrukturpolitiken med en transportpolitik

Svensk Kollektivtrafik anser att politiken på trafikområdet allt mer har snävts in till en infrastrukturpolitik. Vi anser politiken behöver breddas och utvecklas för att uppnå olika nationella mål, att de transportpolitiska målen behöver ses över och att en avvägning mellan olika målkonflikter behöver göras.

Många faktorer har mycket större påverkan på de transportpolitiska och klimatpolitiska målen än vad infrastrukturpolitiken har, exempelvis skatter, avgifter, regleringar, kapacitetstilldelning på järnvägen, fysisk planering och skattefinansiering av bl.a. kollektivtrafik. Jämfört med den omfattande processen för att planera infrastrukturen ägnas för lite uppmärksamhet åt att analysera, planera och åtgärda dessa faktorer. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det återkommande process för att analysera, utforma och ta fram rekommendationer för andra åtgärder än infrastruktur, som exempelvis olika former av styrmedel och regleringar. Däremot avvisar vi Trafikverkets förslag om att även ansvaret för denna process ska placeras hos Trafikverket.¹ Svensk Kollektivtrafik anser istället att ansvaret för denna process ska placeras hos myndigheten Trafikanalys i samarbete med Naturvårdsverket när det gäller måluppfyllelsen av klimat- och miljömål eftersom det är hos denna myndighet som den breda kunskapen och kompetensen som krävs för att göra dessa analyser finns. Vi anser även att det återkommande uppdraget till Trafikanalys och Naturvårdsverket ska avrapporteras direkt till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

1.2 Kollektivtrafiken är en del av samhällets uppdrag att öka tillgängligheten

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är en del av den offentliga sektorn. Detta innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik inte kan jämföras med de kommersiella transportföretagens trafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik är istället en del av samhällets uppdrag att öka tillgängligheten och att öka måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket ska beakta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram samt planer och beslut om inköp av järnvägsfordon, bygga depåer och upphandlingar av regional- och pendeltågstrafik i inriktnings- och infrastrukturplaneringen. Detta kan kräva en uppdatering av kollektivtrafiklagen samt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur och förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

1.3 Använd målstyrning istället för prognosstyrning

Trots att den svenska trafikpolitiken ska vara målstyrd genom att den ska styra mot de transportpolitiska målen är infrastrukturplaneringen prognosstyrd istället för målstyrd, vilket även gäller Trafikverkets inriktningsunderlag.

¹ S. 18, 130, 136



2024-04-04

Dagens trafikprognoser utgår från att efterfrågan på resor och godstransporter på väg kommer öka, vilket leder till infrastrukturinvesteringar för att möta det prognostiserade behovet. Detta innebär i sin tur att klimat- och miljömålen motverkas eftersom den prognosbaserade infrastrukturplaneringen gör att investeringar i utbyggd vägkapacitet beräknas vara lönsamma och rationella för att möta en förväntad trafikökning med personbil och lastbil till skillnad från åtgärder för att dämpa efterfrågan på transporter med personbil och lastbil.²

Klimatpolitiska rådet pekar på att det finns omfattande forskning som visar på ett tydligt samband mellan hur transportsystemet planeras och hur det används, det vill säga hur trafikmängden utvecklas. Om kapaciteten ökas för ett trafikslag så blir det attraktivare att resa med det trafikslaget, vilket leder till ökad trafik. Därmed uppstår ett slags cirkelresonemang: prognoser om ökad vägtrafik gör att väginvesteringar framstår som samhällsekonomiskt lönsamma och genomförs, vilket bidrar till just ökad vägtrafik.³

Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket måste gå från prognosstyrning till målstyrning inom infrastrukturplaneringen genom att regeringen ändrar Trafikverkets instruktioner. För att regering och riksdag ska kunna fatta välgrundade politiska beslut krävs beslutsunderlag som synliggör bredden av olika utvecklingsalternativ, målkonflikter och strategiska vägval som påverkar måluppfyllelsen och fördelningen av olika effekter. Detta är inte möjligt med dagens prognosstyrda planering. Vi anser därför i likhet med Klimatråtsutredningen att Trafikverkets instruktioner ska ändras så att verket ska ta fram scenarier för trafikutvecklingen i stället för en basprognos.⁴

Som utredningen föreslår ska den scenariobaserade transportplanering utgå från att transportsystemets omställning behöver stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, fossilfria och energieffektiva fordon samt förnybara drivmedel. Trafikverket ska ta fram scenarierna tillsammans med Naturvårdsverket, Energimyndigheten och regionerna med flera.

1.4 Reformera de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognoserna

Det finns en mycket stark och sprid kritik mot de trafikprognoser och samhällsekonomiska modeller och kalkyler som Trafikverket använder.⁵ En kritik som undergräver förtroendet för hela infrastrukturprocessen grundvalar.

Ett av problemen är att trafikprognoserna beskrivs ge en verklighetsbild, men som från början är färgad och utformad utifrån ett bilfokus och därför har begränsningar i att fånga utvecklingen för gång, cykel och kollektivtrafik. Prognoserna anses också behandlas som en sanning trots att de bygger på antaganden och förenklingar av verkligheten.⁶

Svensk Kollektivtrafik anser därför att de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna måste reformeras. Ett första steg är att som Klimatråtsutredningen föreslår

² Larsson m.fl. (2020) Miljömål i transportplaneringen. Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur. Naturvårdsverket rapport 6937 och [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#)

³ [Klimatpolitiska rådet \(2019\) Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#)

⁴ [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#)

⁵ Se t.ex. s.435-438 [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#), Svensk Kollektivtrafik (2023) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram, Vetenskapliga rådet för Hållbar utveckling (2018) [Möjligheter och begränsningar med samhällsekonomiska analyser](#) och s.16-17, [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

⁶ [Dickinson och Wretstrand \(2016\): Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel. K2 Working papers 2016:7](#)



2024-04-04

ge Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten med flera statliga myndigheter göra en översyn av de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna för att tydliggöra de samhällsekonomiska kalkylernas och kalkylvärdenas begränsningar och under vilka förutsättningar de ska utgöra ett beslutsunderlag i transportplaneringen. Översynen bör göras utifrån internationellt och nationellt använda metoder och modeller som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att myndigheterna ska föreslå hur de samhällsekonomiska kalkylerna och kalkylvärdena ska utvecklas.

1.5 Gör realistiska prognoser för resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionaltågstrafik

Ett annat allvarligt problem är att Trafikverkets resandeprognoser kraftigt har underskattat resandet med regional- och pendeltågstrafiken och övervärderat det långväga resandet med tåg enligt verkets egna analyser.⁷ WSP pekar på att det är rimligt att tro att underskattningen av utbudet och resandet med regionaltågstrafiken därför hämmat utbyggnaden av spårkapacitet för regionaltåg då en underskattad prognos ger lägre nyttor. Konsultföretaget konstaterar också att om regionaltågstrafikeringen kommer att fortsätta att öka kraftigt så fångas inte den resandeökning som den ökade trafikeringen genererar.⁸ Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket måste ta hänsyn till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planer för utvecklingen av utbud och tågtrafikfordon i prognoser och scenarier.

1.6 Flytta inte tidpunkten för planprocessen

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till att flytta planprocessen i tid som Trafikverket föreslår ska övervägas.⁹ Som Trafikverket framhåller så kan det vara ett problem att en nytillträdd regering först mot slutet av mandatperioden har chans att påverka den nationella infrastrukturplanen om processen ska följas, men det finns flera negativa konsekvenser av att inriktningsunderlaget presenteras och remissbehandlas sist i mandatperioden. En är att valrörelsen, när det gäller infrastruktur- och transportpolitik, i så fall skulle handla om förslag från en myndighet istället för politiska förslag från partierna. En annan är att en nytillträdd regering kommer att behöva skriva fram en infrastruktur- eller trafikpolitisk proposition utifrån ett inriktningsunderlag som tagits fram utifrån den föregående regeringens direktiv. Och som Trafikverket framhåller så kan konsekvensen bli att en ny regering kan få svårt att skriva fram en infrastrukturproposition som speglar en helt annan politisk vilja.¹⁰ Eller om väsentliga uppdrag saknades i den föregående regeringens direktiv och som därför inte blir utredda.

2. Effektivisera användningen av infrastrukturen

2.1 Ny kapacitetsfördelningsmodell järnväg

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på att kapacitetstilldelningsprocessen inom järnvägen förändras i enlighet med EU-kommissionens förslag till ny kapacitetsfördelningsmodell så att kapacitets- och banarbetsplaneringen sker med längre framförhållning än i dag. Men avgörande för att järnvägens punktlighet och kapacitet ska öka är att tåg företagen, såväl persontågs- som godstågsföretag, håller sitt tågläge.

⁷ [Trafikverket \(2020\) Trafikprognoser En underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037](#)

⁸ [WSP \(2023\) Får regional- och pendeltågen plats på spåren?](#)

⁹ S.136

¹⁰ S.137



2024-04-04

2.2 Behov av åtgärder för ökat transporteffektivitet

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att Trafikverket skriver att "Tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden."¹¹ Sanningen är, som bl.a. Trafikverket understryker i effektanalysen av förslaget till nationell plan för 2022-2033 att det även krävs åtgärder som främjar ett transporteffektivt samhälle för att uppnå transportsektorns klimatmål¹². Eller som regeringen skriver i sitt förslag till klimatpolitisk handlingsplan "Utöver elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilfria drivmedel finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten."¹³

Svensk Kollektivtrafik är även kritiska till att Trafikverket helt undviker att ta tillvara potentialen med ökat transporteffektivitet i inriktningsunderlaget. Istället skriver myndigheten "Att införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter."¹⁴ Sanningen är att det går att minska utsläppen av växthusgaser och nå klimatmålen utan att minska tillgängligheten och få snedvridande fördelningseffekter genom åtgärder som ökar transporteffektiviteten. Som regeringen skriver i klimathandlingsplanen innebär en ökad transporteffektivitet att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (trafikarbete) och att ökad transporteffektivitet skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose sina behov av tillgänglighet och transporter med ett mindre trafikarbete.¹⁵ Regeringen framhåller i den klimatpolitiska handlingsplanen att "Hög transporteffektivitet är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Därför bör transporteffektiviteten öka."

Svensk Kollektivtrafik är dessutom kritisk till att Trafikverket i inriktningsunderlaget använder en helt egen definition av transporteffektivitet som skiljer sig från regeringens och från den som Trafikverket tillsammans med andra myndigheter använder i andra sammanhang. Trafikverkets definition är dessutom svår att använda som utgångspunkt för transportpolitik och infrastrukturplanering eftersom den hänvisar till en rad faktorer som måste vägas mot varandra för att kunna användas.

I inriktningsunderlaget definierar Trafikverket transporteffektivitet som att det handlar om att skapa transportnytta med så låg resursförbrukning som möjligt där både trafikarbetet och dess energi-, miljö- och ekonomiegenskaper spelar roll,¹⁶ medan regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen skriver att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler fordonskilometer (trafikarbete) med beaktande av de transportpolitiska principerna. Regeringen framhåller dessutom att ökad transporteffektivitet skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose sina behov av tillgänglighet och transporter med ett mindre trafikarbete.¹⁷

¹¹ S.14

¹² S.10, [Trafikverket \(2022\) Planförslagets samlade effekter. Utifrån förslag till nationell plan och preliminära länsplaner för transportinfrastrukturen 2022-2033. Trafikverket publikation 2022:019](#)

¹³ S.160, [Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#)

¹⁴ S.14, 95, 96, 98

¹⁵ S.160, [Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#)

¹⁶ S. 99

¹⁷ S. 162, [Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#)



2024-04-04

Enligt Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Boverket innebär istället en transporteffektivt samhälle ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg ska minska.¹⁸

Svensk Kollektivtrafik bedömer i likhet med Klimaträtsutredningen att behovet av transporteffektivitet kommer att kvarstå även vid en långt framskriden elektrifiering av transportsektorn och att definitionen av transporteffektivt samhälle därför ska vara ett samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.¹⁹

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs åtgärder för ökad transporteffektivitet. När fler resenärer reser i varje fordon, genom att resa kollektivt istället för att åka själv i egen bil och när mer gods transporteras i varje lastbil, tågagn eller fartyg kan antalet fordonskilometer hållas oförändrat eller minska samtidigt som tillgängligheten ökar och klimatutsläppen minskar. Svensk Kollektivtrafik har därför tagit fram ett 40-punktsprogram för ökad transporteffektivitet och minskade klimatutsläpp.²⁰

2.3 Öka anslagen till trimningsåtgärder

Trafikverket föreslår att anslaget till trimnings- och miljöåtgärder ska vara oförändrad i 0%-nivån och därför uppgå till 50 miljarder kr samt förändras i proportion med den totala ramen,²¹ samtidigt som åtgärdsbehoven enligt myndigheten uppgår till 145,4 miljarder kronor.²² Med andra ord motsvarar den föreslagna anslagsnivån bara mellan 27 och 42 procent av åtgärdsbehoven.

Svensk Kollektivtrafik anser att anslaget till trimnings- och miljöeffekter²³ ska öka mer än i proportion med den totala ekonomiska ramen. Det finns flera skäl för detta. Ett är att den anslagsnivå som Trafikverket föreslår ligger långt under verkets bedömning av åtgärdsbehoven. Ett annat är att Trafikverket framhåller att anslaget till trimnings- och miljöåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet och måluppfyllelse för flertalet mål. De ligger dessutom i linje med fyrstegsprincipen och har en relativt begränsad klimateffekt.²⁴ Som Trafikverket skriver bör anslagen till dessa åtgärder ha hög prioritet.²⁵ Ytterligare ett skäl är att vi i likhet regionerna bedömer att trimningsåtgärder är snabba och effektiva lösningar för att förbättra kapaciteten och tillgängligheten²⁶.

I förslaget till nationell plan för 2022-2033 sänkte Trafikverket dessutom ramen för åtgärdsområde kollektivtrafik med 600 miljoner kr (720 miljoner kr 2023 års prisnivå) till 2,6 miljarder kr (3,1

¹⁸ [Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07](#) och [Klimatpolitiska rådet \(2022\) Årsrapport 2022](#)

¹⁹ [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#) och [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#)

²⁰ [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#)

²¹ S. 23-24

²² S. 181

²³ Investeringsåtgärder under 100 miljoner kronor som har som syfte att förbättra tillgänglighet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa.

²⁴ S. 21, 22 och 228

²⁵ S. 22 och 222

²⁶ S. 246



2024-04-04

miljarder kr i 2023 års prisnivå) jämfört med föregående nationell plan²⁷ samtidigt som behoven upp gick till 4,7 miljarder kr (5,6 miljarder kr i 2023 års prisnivå).²⁸

Den föreslagna låga nivån kommer att leda till avsevärt långsammare omställning av transportsystemet. Svensk Kollektivtrafik anser därför att ramen till trimningsåtgärder kollektivtrafik, som förbättrar förutsättningarna för befintlig och ny kollektivtrafik samt skapar attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser, bytespunkter, busskörfält och noder ska ha mycket hög prioritet, liksom ökade anslag till åtgärder som syftar till att anpassa stationer, busshållplatser och bryggor ska höjas till 5,6 miljarder kr

För att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och öka kollektivtrafikandelen anser vi att det behövs en särskild kollektivtrafikpott. Härigenom kommer det att bli möjligt att genomföra många av de kollektivtrafikåtgärder i framförallt storstadsområdena som har extremt hög samhällsekonomisk nytta som i dagsläget är svåra att inrymma i länsplanerna.

2.4 Statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder

Fyrstegsprincipen innebär att Trafikverket i första hand ska lösa problem i transportsystemet med åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter och val av transportsätt (steg 1) och i andra hand med åtgärder som effektiviserar användningen infrastrukturen (steg 2) framför att bygga om infrastrukturen (steg 3) och att bygga nytt (steg 4). I dag går Trafikverket i ofta direkt på det fjärde steget.

Sedan Trafikverkets sektorsansvar avskaffades tolkar Trafikverket förordningarna på området som att verket själva bara kan genomföra vissa steg 1- och steg 2-åtgärder som t.ex. trafikledning och underhållsåtgärder, men inte andra, exempelvis beteendepåverkande insatser som informationskampanjer som syftar till att påverka efterfrågan på olika trafikslag eller att minska trafikarbetet och klimatpåverkan. En annan konsekvens är att Trafikverket inte längre anser sig kunna medfinansiera åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 där annan aktör är ansvarig.

Genom förordningarna och Trafikverkets tolkning av förordningarna skjuts ansvaret för steg 1- och steg 2-investeringarna över till kommunerna och regionerna samtidigt som den statlig medfinansiering av steg 3- och steg 4-åtgärder skapar incitament hos regionerna och kommunerna att i första hand satsa på ny eller utbyggd infrastruktur eftersom det är möjligt att få statlig medfinansiering för dessa åtgärder.²⁹ Det är i dag lättare för kommuner och regioner att få statlig finansiering för investeringar i steg 3 och 4 än att få finansiering för steg 1- och 2-åtgärder.³⁰

För att öka transporteffektiviteten och minska klimatutsläppen och samtidigt få så mycket infrastruktur som möjligt för pengarna måste Trafikverket sluta tillämpa fyrstegsprincipen baklänges genom att i första hand åtgärda brister i transportsystemet med infrastrukturinvesteringar.³¹ I likhet

²⁷ [Trafikverket \(2021\) Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033](#) och [Trafikverket \(2022\) Planförslagets samlade effekter Utifrån förslag till nationell plan och preliminära länsplaner för transportinfrastrukturen 2022-2033](#)

²⁸ S. 10, [Trafikverket \(2024\) Utveckling av transportinfrastrukturen. Underlagsrapport till inriktningsunderlag för 2026-2037](#)

²⁹ [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

³⁰ [Naturvårdsverket \(2023\) Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning](#)

³¹ [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#)



2024-04-04

med många regioner³², kommuner och länsstyrelser³³ vill Svensk Kollektivtrafik därför se förändringar som möjliggöra statlig finansiering av steg 1- och 2- åtgärder, både från den nationella planen och länsplanerna.

Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen ska ge Trafikverket och länsplaneupprättarna ett tydligt uppdrag att konsekvent planera och finansiera samtliga steg i fyrstegsprincipen, dvs. inklusive steg 1- och 2-åtgärder. Regeringens aviserade förtydligande av förutsättningarna och villkoren för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder samt att det ska tas fram en åtgärds katalog för samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva steg 1- och 2-åtgärder i den klimatpolitiska handlingsplanen är viktiga steg i rätt riktning.

2.5 Ytterligare åtgärder för att effektivisera användningen av infrastrukturen behövs

Nya banor är nödvändigt, men ny järnväg är dyr och tar lång tid att bygga. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs en rad ytterligare åtgärder inom såväl gods- som persontågstrafiken för att öka kapaciteten på spåren utan omfattande investeringar: skärpta krav på att tåg företagen ska hålla sitt tågläge, utvecklad styrning av hur infrastrukturen ska användas och genom längre och högre tåg även inom persontågstrafiken. Det sista kan skapa behov av investeringar i längre plattformar samt längre mötes- och förbigångsspår.

Även vägtransportssystemet behöver effektiviseras genom för att öka kapaciteten utan omfattande investeringar. Kapaciteten för personbil är 900 personer per timme på landsväg och 1800 på motorväg. Det ska jämföras med 8 000 personer för buss och 17 000 personer för spårväg.³⁴ För att öka gatornas och vägarnas kapacitet och göra väginfrastrukturen mer transporteffektiv behövs det dels åtgärder som minskar trafikarbetet med bil genom överflyttning till bl.a. kollektivtrafik, dels åtgärder som förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken och omprioriterar gator och vägar från biltrafik till kollektivtrafik genom att anlägga kollektivtrafikkörfält och att signalprioritera kollektivtrafiken samt gör det möjligt för kommunerna att använda klimat- och trafikstyrande parkeringsavgifter.

3. Ytterligare åtgärder behövs för att uppnå transportsektorns klimatmål och Sveriges ESR-beting

Vi bedömer i likhet med Trafikverket att det är möjligt att uppnå transportsektorns klimatmål, men att ytterligare elektrifiering inte tillräckligt och att det krävs ytterligare styrmedel. Vi delar även verkets analys att det är nödvändigt med ytterligare styrmedel och åtgärder för att transportsektorns klimatmål ska kunna uppnås om reduktionsplikten ligger på den nivå som riksdagens beslut hösten 2023. Sannolikt behövs det även för att nå Sveriges så kallade ESR-beting, som är ett tvingande EU-mål.³⁵ Om detta får stora snedvridande konsekvenser bör kompensatoriska åtgärder övervägas, bl.a. kollektivtrafikåtgärder.

Enligt Trafikverkets analyser och antaganden kommer nettoeffekten av trafikutveckling, effektivare fordon och elektrifiering (med antaganden om en snabb elektrifiering av personbilstrafiken, men utan antaganden om åtgärder för ökad transporteffektivitet och beteendepåverkande åtgärder) ge en utsläppsminskning på omkring 40 procent 2010–2030. För att nå transportsektorns klimatmål på 70 procents minskning till 2030 måste lite drygt hälften av de flytande bränslena ersättas med

³² S. 249, 243

³³ S. 164, [Regeringens skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll](#)

³⁴ Hydén et al (2008) Trafik i den hållbara staden. Studentlitteratur

³⁵ S. 14



2024-04-04

biodrivmedel år 2030 enligt verket³⁶. Sedan prognosen för transportsektorns elektrifiering gjordes har dessutom försäljningen av elbilar bromsat in och flera beslut har fattats i riksdagen som enligt regeringen kommer att minska försäljningen och användningen av laddbara bilar³⁷ samt minska incitamenten för elektrifiering.³⁸ Fordonstillverkarnas och fordonsimportörernas branschorganisation Drive Sweden beskriver det som att den långsiktiga trenden med en iskall privatmarknad för elbilar håller i sig³⁹.

4. Minska kostnaderna och öka produktiviteten

4.1 Skärp kostnadsstyrningen och kostnadskontrollen

Kostnaderna för infrastrukturinvesteringar har under lång tid ökat snabbare än i samhället i stort. Det är vanligt att infrastrukturinvesteringar blir dyrare än vad som bedömts i tidiga skeden. Det är dock sällsynt att projekt utgår ur planen, även om kostnaderna ökar eller nyttorna är lägre än förväntat. Detta leder till att kostnaderna ökar, att valet av investeringar snedvrids, att andra projekt skjuts på framtiden och binder upp ännu mer pengar under nästföljande planperiod och dessutom minskar framtida regeringars handlingsutrymme. Att projekt sällan lämnar planen när de väl kommit med skapar dessutom incitament för aktörer att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Dessutom ökar risken för omotiverade ökning av omfattningen. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför bakom Trafikverkets förslag om att definitiva investeringsbeslut ska fattas först när det finns säkra bedömningar av investeringarnas kostnader och nyttor och att ompröva och avbryta projekt som visar sig dyrare eller ger lägre nyttor än förväntat och tas ur den nationella planen. Det är bland annat nödvändigt för att kunna skapa ett tillräckligt tryck på kostnadseffektivitet och kostnadskontroll genom hela planeringsprocessen. Vi anser i likhet med Trafikverket även att kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur måste minska generellt och att kostnadsbedömningarna måste bli säkrare.⁴⁰

Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå, inte minst de regionala kollektivtrafikmyndigheternas planering och beslut. Kommuner, regioner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra aktörer måste kunna lita på att staten håller de löften och avtal som de bygger sin planering på. Men just därför anser Svensk Kollektivtrafik att det måste vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning, och just därför är det viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda. Att skjuta fram de definitiva investeringsbesluten till dess att det finns säkra bedömningar av investeringarnas kostnader och nyttor riskerar dock att leda till att nödvändiga planprocesser i kommuner och regioner skjuts framåt i tiden. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det behövs åtgärder för att snabba upp planeringsprocessen. Detta behöver bl.a. ske genom utvecklade och förbättrade nytto- och kostnadsbedömningar. Vi ställer oss därför bakom förslagen om att metoder och underlag för kostnadsbedömningar måste förbättras löpande och att ska Trafikverket fortsätta att utveckla en systematisk avvikelshantering för att löpande hantera kostnadsförändringar i åtgärder.⁴¹

³⁶ S.51-52

³⁷ [Finansdepartementet \(2023\) Promemoria Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel](#)

³⁸ [Finansdepartementet \(2023\) Promemoria Sänkt skatt på bensin och diesel](#)

³⁹ [Mobility Sweden \(2024\) Fortsatt svag privatmarknad för elbilar, 2024-02-01](#)

⁴⁰ S. 17-18, 131-132, 124-129

⁴¹ S. 124



2024-04-04

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även bakom förslaget om att tillkommande standard- och utformningskrav bör konsekvens- och kostnadsbedömas eftersom detta inte görs i tillräcklig omfattning i dag.⁴²

4.2 Öka produktiviteten

Den svenska bygg- och anläggningssektorn har i flera decennier brottats med svag produktivitet utveckling generellt, och infrastruktursektorn är inget undantag. För att öka produktivitet utvecklingen behöver reinvesteringar i spår- och kontaktledningsanläggningar genomföras med metoder som går fortare än de som väljs i dag. En orsak till att produktiviteten inte ökar är att det inte kostar något i tidiga skeden att medge mer tid i spår än vad som är nödvändigt. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är viktigt att minska överbokningen av tåglägen för underhållsåtgärder, att Trafikverket utvecklar sina upphandlingar, ökar beställarkompetensen, ser över planeringen av åtgärder och ökar förmågan att godkänna nya produktionsmetoder. Effektiviseringspotentialen är stor om detta görs. De effektivaste maskinerna för själva utbytet av räls och slipers och ballastreningen kan vara 50 procent snabbare än de mindre effektiva. Reinvestering i elkraftanläggningen kan effektiviseras i ännu högre grad än spårbyten. Här är potentialen en fördubblad produktionsstakt.⁴³

5. Öka och förbättra järnvägsunderhållet

5.1 Höj anslaget för vidmakthållande järnväg

Vi delar Trafikverkets bedömning om att underhåll i god tid sparar pengar i längden, och att det därför är viktigt att vi har tillräckligt med pengar till förebyggande underhåll. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en större andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har under lång tid varit lägre än vad som krävs för att hålla infrastrukturen i gott skick. Det har lett till att en större andel av medlen använts för att avhjälpa akuta fel.⁴⁴

Kostnaderna för att vidmakthålla järnvägen uppgår enligt Trafikverket till 340,8 miljarder kr, varav 91,4 miljarder kr är eftersatt underhåll, under nästa planperiod.⁴⁵ För att öka punktligheten och kapaciteten på järnvägen och samtidigt öka tillgängligheten anser Svensk Kollektivtrafik att anslagen till vidmakthållande järnväg ska vara avsevärt högre än de 234 miljarder kr, varav 12 miljarder kr till eftersatt underhåll, som Trafikverket föreslår i 20%-nivån.⁴⁶

5.2 Öka ambitionsnivån och anslaget för att arbeta av järnvägens underhållsskuld kraftigt

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till Trafikverkets mycket låga ambitionsnivå när det gäller att arbeta av järnvägens underhållsskuld. Kostnaderna för att återta det eftersatta underhållet på järnvägen uppgår till 91,4 miljarder kronor (2023 års prisnivå) enligt Trafikverkets beräkningar. Att återställa det eftersatta underhållet innebär i analysen att all järnvägsanläggning som nått sin tekniska livslängd fram till ingången av planperioden 2026 byts ut.⁴⁷ I inriktningsunderlaget föreslår Trafikverket att 12 miljarder kronor⁴⁸, dvs. i snitt 1 miljard kronor per år, ska anslås under nästa planperiod för att ta igen

⁴² S. 124

⁴³ S. 140-142

⁴⁴ S. 154, 160

⁴⁵ S. 153-154

⁴⁶ S. 23

⁴⁷ S. 168-169, 154

⁴⁸ S. 175



2024-04-04

det eftersatta järnvägsunderhållet om den sammanlagda ramen höjs med 10 eller 20 procent och inga anslag alls om ramen hålls oförändrad eller sänks med 10 eller 20 procent. I slutet av planperioden kommer i så fall bara 10-15 procent av det eftersatta underhållet att ha återtagits.⁴⁹ Med den takt som Trafikverket föreslår kommer det att ta 91 år att arbeta av underhållsskulden, dvs. till år 2117.

Detta ska jämföras med vägtrafiksystemets underhållsskuld som kommer uppgå till 35 miljarder⁵⁰ och ett anslag på 19 miljarder om den sammanlagda ramen höjs med 10 procent och 35 miljarder om ramen höjs med 20 procent, vilket innebär att underhållsskuld i så fall har arbetats av år 2037.⁵¹

Svensk Kollektivtrafik anser att anslaget till att återställa det eftersatta underhållet på järnvägen måste flerdubblas. Det räcker inte att, som Trafikverket skriver, öka ambitionsnivån från år 2030 genom att ytterligare öka den operativa förmågan inom områden som förbättrat samarbete och dialog, attraktiva affärer och innovation och lärande. Med operativ förmåga avser Trafikverket möjligheten att känna till anläggningens tillstånd och nedbrytning samt att omsätta detta till åtgärdsförslag och sedan utföra dessa åtgärder i anläggningen på ett effektivt sätt. Trafikverkets ambition är att till kommande inriktningsplanering kunna omhänderta det eftersatta underhållet i en högre takt.⁵² Svensk Kollektivtrafik anser att ambitionsnivån och anslaget måste höjas kraftigt redan nu.

5.3 Förbättra planeringen och samordningen av banunderhållet

För att minimera stora inskränkningar i tågtrafiken vid underhållsarbeten och för att öka punktligheten och järnvägens kapacitet måste planeringen och samordningen av banunderhållet förbättras. Varje år görs det fler än 2 000 planerade banarbeten⁵³ i varierande storlek på järnvägen. För att minimera antalet infrastrukturfel och den påverkan som banarbetena har på tågtrafiken vill Svensk Kollektivtrafik understryka att samordningen mellan Trafikverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, tågföretagen och underhållsentreprenörerna måste förbättras. Genom samverkan kan olika typer av kunskap samlas och möjligheterna till att skapa effektivt förebyggande underhållsarbete och snabb felavhjälpning på de mest kritiska platserna ökar. Ett exempel på framgångsrik samverkan genomfördes mellan Trafikverket, Region Stockholm och pendeltågsoperatören MTR. Genom samarbetet kunde växelfelen i Stockholms pendeltågssystem minskas med 85 procent 2018.⁵⁴

I Järnvägsorganisationsutredningens delbetänkande *Koll på anläggningen* konstaterade utredaren att underhållsarbetet av järnvägen behöver tydligare styrning, bättre planering och kommunikation mellan aktörerna och bättre uppföljning kring hur pengarna nyttjas. Dessutom behövs en bättre bild på hur den tekniska statusen på järnvägen ser ut.⁵⁵ Det viktigaste är att skapa förutsättningar så att rätt underhåll sker på rätt plats och vid rätt tid i samråd med de aktörer som är inblandade så att

⁴⁹ S. 216

⁵⁰ S. 155

⁵¹ S. 23

⁵² S.175

⁵³ [WSP \(2018\) Tid är pengar! En Samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken](#)

⁵⁴ [SVT Nyheter, 2018-12-05, Förseningar orsakade av växelfel har minskat med 85 procent](#)

⁵⁵ [Koll på anläggningen \(SOU 2015:42\)](#)



2024-04-04

resenärerna påverkas i så liten utsträckning som möjligt.⁵⁶ Det är även mycket viktigt att den tid som Trafikverket reserverar för banarbeten ute i banorna verkligen används för banarbeten.

5.4 Trafikverket ska inte anslagsspara på järnvägsunderhållet

Samtidigt som järnvägen har ett mycket stort behov av ökat underhåll använder Trafikverket inte hela underhållsanslaget. Sedan år 2020 har Trafikverket anslagssparat över 11 miljarder kronor på järnvägs- och vägunderhållet⁵⁷.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att verket sedan hösten 2021 har fått ökade anslag för järnvägsunderhåll, men att medlen har inte helt kunnat upparbetas. Både marknaden och Trafikverket behöver tid att anpassa sig till större underhållsvolymer. För Trafikverkets egen del handlar det om att säkerställa egna resurser inom kritiska områden, att effektivisera arbetssätt och metoder, och att koordinera och planera större underhållsåtgärder med upp till sex års framförhållning.⁵⁸ Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket ska öka ambitionsnivån betydligt snabbare och använda hela underhållsanslaget som riksdag och regering beslutat utan att spara.

5.5 Prioritera underhåll av stråk som är viktiga för pendel- och regionaltågstrafiken

Mest tågresande finns på stråk som trafikeras med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik, därför behöver anslagen till underhåll av banor som trafikeras med regional- och pendeltågstrafik öka så de som arbetspendlar kan vara säkra på att de kommer fram i tid.

5.6 Inför incitament för att minska trafikstörningarna vid underhållsarbeten

För att minska trafikstörningarnas omfattning och varaktighet ställer sig Svensk Kollektivtrafik positiv till förslaget om att införa incitament för underhållsentreprenörer inom järnväg och väg för att minimera störningarna.⁵⁹ Vi anser dessutom i likhet med Trafikverket att en ändring av kommunallagen bör utredas som tillåter kommuner att ta ut en trafikstörningsavgift vid trafikstörande arbeten och aktiviteter.⁶⁰ Denna avgift kan om den används av kommunerna leda till ökad tillförlitlighet och minskat restid för bussresenärerna, vilket kommer att leda till ökad kollektivtrafikandel.

6. Modernisera järnvägens signalsystem

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att järnvägens signalanläggning behöver moderniseras, digitaliseras och standardiseras och att anslagen till att modernisera signalsystemet i den nuvarande planen är lägre än vad som är nödvändigt⁶¹. Vi anser därför att anslagen till att modernisera signalanläggningen, byta ut ställverken och införa signalsystemet ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. I en prioriteringssituation anser vi dock att anslagen till införandet av ERTMS kan vara lägre än Trafikverkets förslag på drygt 42 miljarder kr, varav 20 miljarder föreslås inom vidmakthållande och drygt 22 miljarder inom utvecklingsanslaget.⁶²

7. Stärk och utveckla personalförsörjningen

Sverige har akut brist på personal inom infrastruktursektorn, kollektivtrafiken och tågtrafiken. Redan i dag leder personalbristen till inställda tåg och bussar och sämre punktlighet. De närmaste åren

⁵⁶ [WSP \(2018\) Tid är pengar! En Samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken](#)

⁵⁷ Prognos för 2023

⁵⁸ S. 175

⁵⁹ S. 13, 81,87,88

⁶⁰ S. 88

⁶¹ S. 21, 22

⁶² S.185



2024-04-04

behöver över 10 000 buss- och lokförare anställas.⁶³ Men det saknas inte bara förare. Utan även omkring 2000 trafikledare, järnvägsingenjörer, kart- och mättekniker, tågtekniker, bantekniker, spårsvetsare, kontaktledningstekniker, signaltekniker och bussmekaniker måste rekryteras.⁶⁴ Dessutom krävs utbildad personal för att kollektivtrafiken ska kunna minska transportsektorns klimatutsläpp genom ökad kollektivtrafikandel och ökad transporteffektivt och för att kollektivtrafiken ska kunna stärka jobb och tillväxt genom snabb, effektiv och punktlig pendel- och regionaltågstrafik.

För att hantera detta behövs ett ökat statligt engagemang tillsammans med branschen. Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att ett arbete för ökad jämställdhet och mångfald är viktiga verktyg för att förbättra kompetensförsörjningen och att Trafikverket bör få i uppdrag att fortsätta driva Järnvägsscollege, och eventuellt sprida modellen till fler branscher samt att myndigheter som hanterar arbetsmarknadens behov i dialog med sektorn bör utveckla arbetet med prognoser för kompetensbehov. Vi håller även med om att Trafikverket dessutom bör bevaka och noggrant följa kompetens- och resurstillgången i sektorn samt att attraktivitetsarbetet är en viktig fråga för arbetsgivare och branschorganisationer att gemensamt arbeta med.⁶⁵

Men Trafikverkets förslag är inte tillräckliga. Det behöver utbildas fler ingenjörer med inriktning mot järnväg etc. Yrkeshögskolan har dessutom en mycket viktig roll i att förse svensk arbetsmarknad med kompetens. Att öka antalet utbildningsplatser inom yrkeshögskolan är särskilt viktigt för kollektivtrafiken och tågtrafiken. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är viktigt att genomföra Utredningen om framtidens yrkeshögskolas förslag, bl.a. vad gäller att staten bör ta ett större ansvar för yrkeshögskolan.⁶⁶

8. Differentiera inte banavgifterna efter banans kapacitetsutnyttjande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig mycket negativ till Trafikverkets förslag om att differentiera banavgiften efter banans kapacitetsutnyttjande⁶⁷ eftersom detta, tvärt emot vad Trafikverket skriver, inte kommer att skapa incitament för att flytta transporter till mindre belastade tider och sträckor för att jämna ut kapacitetsefterfrågan. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan inte flytta pendel- och regionaltågstrafiken från högt belastade tider och sträckor eftersom denna trafik körs under tider och på sträckor då människor behöver åka till och från arbete och utbildning. Konsekvensen av denna "trängselskatt" på tågtrafik blir istället att Trafikverket för över pengar från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och regionerna till staten. De ökade kostnaderna kommer antingen att behöva täckas genom höjda biljettpriser eller genom att regionerna behöver öka skattefinansieringen av kollektivtrafiken. Skatteintäkter som istället kunde använts till att utveckla och stärka kollektivtrafiken eller inom sjukvården. Den enda styrande effekt av att införa "trängselskatt" på järnvägen blir att driva upp kostnaden för att bedriva tågtrafik och därigenom minska järnvägstrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken med ökade klimatutsläpp, ökad trängsel på vägnätet och minskade arbetsmarknadsregioner som följd. Trafikverkets förslag leder med andra ord till minskad tillgänglighet och motverkar såväl det transportpolitiska funktionsmålet som

⁶³ [Transportföretagen \(2023\) Tempen på bussbranschen](#), [Myndigheten för yrkeshögskolan \(2023\) Områdesanalys: Järnväg. Rapport 2023](#)

⁶⁴ [Myndigheten för yrkeshögskolan \(2023\) Områdesanalys: Järnväg. Rapport 2023](#) och [Transportföretagen \(2021\) Tempen på bussbranschen. Riksrapport 2021](#)

⁶⁵ S. 19

⁶⁶ Se vidare [Svensk Kollektivtrafiks remissvar Framtidens yrkeshögskola - stabil effektiv och hållbar \(SOU 2023:31\)](#)

⁶⁷ S. 78, 74 och 14



2024-04-04

hänsynsmålet liksom regeringens målsättning att underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt.⁶⁸

Till detta kommer att Trafikverket redan förfogar över och använder ett styrmedel för att undvika trängsel på banorna. Till skillnad från vägtrafik, fördelas järnvägskapacitet och tåglägen administrativt i en årlig tidtabellsprocess, just för att undvika trängsel på banan mellan olika operatörer. Att införa "trängselskatt" på tätt trafikerade banor för tåg som går i tid enligt tidtabell, riskerar att skapa motsatta styrande incitament i förhållande till kvalitetsavgifter för tåg och infrastruktur som orsakar förseningar. Tvärtom anser vi att det bör skapas mycket starkare ekonomiska incitament (dvs. lägre banavgifter) för såväl tågoperatörer som infrastrukturförvaltare att på hårt trafikerade banor bedriva tågtrafik så exakt som möjligt enligt fastlagd tidtabell. Svensk Kollektivtrafik avvisar därför bestämt Trafikverkets förslag.

9. Behåll, utveckla och stärk stadsmiljöavtalen

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för bl.a. kollektivtrafik. Men i budgetpropositionen för 2024 aviserade regeringen att stadsmiljöavtalen ska fasas ut.

Svensk Kollektivtrafik avvisar regeringens förslag och anser istället att stadsmiljöavtalen ska behållas, utvecklas och stärkas genom ökade anslag eftersom avtalen är ett centralt statligt styrmedel som stödjer utveckling av mer attraktiv cykel- och kollektivtrafik. Vi vill även understryka behovet av fortsatta åtgärder för att öka kapaciteten i såväl kollektivtrafiken som infrastrukturen i storstadsregionerna där det i dag finns stora kapacitetsbehov och flaskhalsar i reserelationer med mycket arbetsresande. Kapacitetsbehov och flaskhalsar som hämmar utvidgningen av arbetsmarknadsregionerna. I likhet med regionerna bedömer vi att en avveckling av stadsmiljöavtalen kommer att få allvarliga konsekvenser och hämma infrastrukturutvecklingen. Som flera regioner varnar för kommer en avveckling inte enkelt att kunna kompenseras genom ökade ramar för länsplaner, eftersom de främst är avsedda för regional infrastruktur. Detta skulle påverka pågående investeringar, avtal och överenskommelser som är viktiga för infrastrukturutvecklingen och skapa osäkerhet kring statlig planering, vilket i sin tur skulle påverka ett långsiktigt samhällsbyggande.⁶⁹

10. Öka anslagen till länsplanerna

Trafikverket föreslår att anslaget till länsplanerna ska vara oförändrat och uppgå till 50 miljarder kr i 0%-nivån samt förändras i proportion med den totala ramen.⁷⁰ Svensk Kollektivtrafik delar regionernas bedömning att anslagen till länsplaner är otillräckliga och att länsplanernas andel av infrastrukturanslagen har minskat under de senaste planperioderna.⁷¹ För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen anser vi att anslagen till länsplanerna ska höjas mer än proportionellt med ramen. I likhet med Trafikverket bedömer vi att

⁶⁸ Se t.ex. [Regeringen lägger om växlarna för järnvägsinfrastrukturen, Publicerad 23 december 2022](#)

⁶⁹ S. 248-249

⁷⁰ S. 23-24

⁷¹ S. 189, 248



2024-04-04

potentialen för att inom länsplanerna genomföra samhällsekonomiskt lönsamma investeringar med god måloppfyllelse på regional nivå är god.⁷²

För att öka kollektivtrafikandelen anser Svensk Kollektivtrafik dessutom att det bör avsättas en särskild pott som syftar till att öka kollektivtrafikens andel av resandet. I potten ska medel användas till kollektivtrafikfrämjande åtgärder t.ex. kollektivtrafikkörfält, hållplatsåtgärder, signalprioritering m.m. på kommunala och statliga vägar.

11. Stärk och utveckla finansieringen

11.1 Statlig finansiering av depåer

I dag är det möjligt att få 50 procents medfinansiering från staten för resecentrum, men inte för depåer, trots att även depåer är en grundförutsättning för ett fungerande kollektivtrafiksystem och en del av kollektivtrafikens ryggrad. Depåer är en mycket viktig pusselbit för att få ett sammanhängande system som bidrar till målen ökad kollektivtrafikandel och minskade klimatutsläpp. Investeringar i depåer är kostsamma och det är tungt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att bära hela kostnaden. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är nödvändigt att införa statsbidrag för kollektivtrafikdepåer.

11.2 Statlig finansiering av rullande materiel

Till och med 2011 kunde trafikhuvudmännen få statsbidrag till 50 procent för investeringar i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg samt fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik. När möjligheten att få statsbidrag togs bort flyttades ansvaret för att finansiera kollektivtrafikfordonen över till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, med kraftigt ökade kostnader för kollektivtrafiken som följd. Kostnadsökningen har försvårat och försenat övergången till ett fossilfritt och hållbart transportsystem. Svensk Kollektivtrafik anser därför att statsbidraget till investeringar i rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg ska återinföras i den nationella transportinfrastrukturplanen.

11.3 Statlig finansiering av ERTMS ombordutrustning

Införandet av ERTMS beräknas enligt konsultföretaget Ramboll år kosta de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tåg företagen totalt 16 miljarder kr:

- Grundinvesteringar i ombordutrustning, totalt cirka 7 miljarder kr. Det är en kraftig ökning jämfört med tidigare beräkningar på 3-5 miljarder kr.
- Framtida uppdateringar av ombordutrustningen, nästan 3 miljarder kr.
- Trafikpåverkan av planerat banarbete för att införa systemet, cirka 3 miljarder kr.

Dessa kostnadsökningar kommer till stor del att betalas av tågresenärerna och transportköparna genom högre biljettpriser och ökade priser för att transportera gods på tåg. Prishöjningarna beräknas minska tågresandet med 1,3 procent och godstransporterna på tåg med 1,4 procent. Detta kommer i sin tur att öka bilresandet, flytta mer gods från järnvägen till lastbil och öka klimatutsläpp med drygt 300 000 ton koldioxidekvivalenter till 2035. Den minskade efterfrågan på tågresor och godstransporter på tåg till följd av kostnaderna för ERTMS ombordutrustning beräknas kosta de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tåg företagen ytterligare knappt 3 miljarder kr.⁷³ Svensk

⁷² S. 211

⁷³ [Ramboll \(2020\) Kommersiell riskanalys av ERTMS påverkan på branschaktörer och deras kunder av ERTMS-införandet i Sverige – Rapport efter fas 2](#)



2024-04-04

Kollektivtrafik anser därför att staten ska ta alla kostnader för investeringar, uppdateringar och risker för ERTMS ombordutrustning och skjuta upp övergången till ERTMS.

11.4 Staten ska inte ingå OPS-avtal för att finansiera infrastruktur

Trafikverket bedömer att tillkommande finansiering kan användas i fler fall än i dag, men totalt sett bedöms möjligheterna till ytterligare finansiering som kan tillföras på detta sätt vara relativt begränsad.⁷⁴

Med erfarenheter från Arlandabanan vill Svensk Kollektivtrafik i detta sammanhang understryka att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå OPS-avtal eller liknande avtal som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere för att inte motverka minskningen av klimatutsläppen, hindra utvecklingen mot vidgade arbetsmarknadsregioner och försvåra för möjligheterna att minska trängseln och köerna i infrastrukturen.⁷⁵

Vår bedömning är att den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten normalt är anslag eller statlig lånefinansiering. Alternativa finansieringssätt innebär en högre kostnad, exempelvis när aktörer i privat sektor erbjuder finansieringslösningar för transportinfrastruktur eftersom de i allmänhet kräver högre avkastning jämfört med statens lånekostnad.

11.5 Finansiera Försvarsmaktens behov i särskild ordning

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Trafikverkets bedömning att finansiering av Försvarsmaktens behov behöver ske i annan ordning om åtgärden motiveras av försvarsskäl. En långsiktig strategi för finansiering av olika åtgärder behövs, för en effektiv samplanering och samprioritering i ett nästa steg.⁷⁶

12. Höj den sammanlagda ramnivån

Det är inte möjligt att inom nuvarande ram rymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra investeringar i nuvarande plan enligt Trafikverket⁷⁷. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig därför i likhet med regionerna⁷⁸ en sänkning av ramnivåerna med 10 respektive 20 procent jämfört med gällande plan. Vi anser istället att ramen ska höjas med 20 procent. Med höjda anslag under kommande planperiod är det istället möjligt att både upprätthålla och förbättra funktionaliteten i infrastrukturen samt fullfölja intentionerna i gällande plan om infrastrukturens utveckling.

Regeringen skriver i direktiven att den vill underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft.⁷⁹ De regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik dominerar persontågstrafiken i Sverige. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionaltågtrafik för 90 procent av tågresorna och 80 procent av tågtrafiken. Aldrig har så många tagit tåget som i dag och det är de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik som står för hela ökningen. Men det är inte tågresandet i största allmänhet som ökat. Under 2000-talet fram till pandemin ökade resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas pendel- och regionaltåg med 130 procent, medan resandet med den kommersiella tågtrafiken bara ökat marginellt. Ökningen

⁷⁴ S. 198, 201-202

⁷⁵ Se vidare [Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap \(Ds 2023:3\)](#)

⁷⁶ S.118, 122

⁷⁷ S. 22

⁷⁸ S. 248

⁷⁹ S. 3, [Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037](#)



2024-04-04

är en följd av regionernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas beslut om att vidga arbetsmarknadsregionerna och minska klimatutsläppen. För att underlätta för arbetspendling i syfte att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft behöver denna utveckling fortsätta. Därför är det viktigt investera i banor som ökar kapaciteten för pendel- och regionalstågstrafiken och att vid underhållsåtgärder prioritera underhåll av banor som är viktiga för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik

Eftersom nyttorna uppstår först när ett helt järnvägsstråk är utbyggt anser vi likhet med regionerna anser Svensk Kollektivtrafik att Trafikverket ska planera och bygga sammanhållna stråk istället för korta etapper⁸⁰.

13. Öka trafiksäkerhet

13.1 Öka kollektivtrafikandelen för att höja trafiksäkerheten

Svensk Kollektivtrafik anser att ökad kollektivtrafikandel ska användas som ett medel att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken. För de som reser kollektivt är risken att dödas i trafiken betydligt lägre än för dem som tar bilen eller andra färdmedel. Riskerna när man går eller cyklar till och från hållplatsen minskar skillnaderna, men även med detta inräknat är det fortfarande betydligt säkrare att åka kollektivt. Om man för kollektivtrafikresenärer räknar in promenaden och cykelturen till och från hållplatsen är risken att råka ut för en olycka dubbelt så stor för bilister än för en bussresenär. För mc-förare och mopedister är risken 22 gånger större och för cyklisterna 46 gånger.⁸¹

13.2 Sänk hastigheten i tätort till 30-40 km/h i tätort

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Trafikverkets förslag om att öka andelen sträckor i tätort med 30–40 km/h och att det är önskvärt att i stort sett alla gator i tätort uppfyller detta år 2030⁸², dels för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken, dels för att minska klimatutsläppen.

Den direkta klimatpotentialen av sänkta hastigheter är stor. Både i form av bättre efterlevnad av gällande hastighetsgränser och för sänkta hastighetsgränser. Potentialen kan också realiseras relativt snabbt och med begränsade insatser. Sänkta hastighetsgränser beräknas kunna minska vägtrafikens utsläpp av koldioxid med 3 procent. En del av utsläppsminskningen beror på direkt minskade utsläpp från fordonstrafiken vid lägre hastigheter, medan andra effekter är kopplade till att biltrafiken minskar sin relativa attraktivitet i förhållande till andra transportslag.⁸³

En sänkning av hastigheten i tätbebyggda områden kommer dessutom att leda till en generell minskning av hastighetsvariationen eftersom accelerationssträckorna i samband med korsningar och övergångsställen med mera minskas. Detta leder till minskad drivmedelsförbrukning och för förbränningsmotordrivna fordon, minskade utsläpp av växthusgaser.⁸⁴ Enligt en analys av IVL har lägre skyltad hastighet potential att minska bilresandet med 2 procent genom flytt till cykel, kollektivtrafik och långväga tågresor.⁸⁵

För att förbättra människors tillgänglighet och samtidigt öka transporteffektiviteten och minska klimatutsläppen ytterligare och höja trafiksäkerheten ännu mer bör Trafikverket genomföra

⁸⁰ S. 245

⁸¹ [Trafikverket \(2012\) Effektsamband för marknadsföring av kollektivtrafik till bilister. Publikation 2012:126](#)

⁸² S. 107, 114

⁸³ [Rätt för klimatet \(SOU 2022:21\)](#)

⁸⁴ [Naturvårdsverket \(2023\) Underlag till regeringens kommande klimathandlingsplan och klimatredovisning](#)

⁸⁵ [IVL \(2019\) Transportstudien 2019 Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor](#)



2024-04-04

hastighetsänkningarna i tätort samtidigt som det genomförs framkomlighetsåtgärder som ökar busstrafikens medelhastighet och minskar restidskvoten mellan bil, genom att anlägga kollektivtrafikkörfält, signalprioritering av busstrafiken, effektivare hållplatslägen och bytespunkter.

13.3 Suicidprevention

Årligen dör 70-75 personer till följd av suicidala handlingar och omkring 13 personer till följd av olycksfall i anknytning till järnvägen. Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikverket att arbetet mot suicid och olycksfall därför behöver stärkas⁸⁶, genom ett ökat arbete mellan myndigheter för suicidprevention, ökad stängsling längs järnvägen och uppgradera plankorsningar och vidta effektiva åtgärder vid obehövade plankorsningar. Vi ställer oss även positiva till att ge Folkhälsomyndigheten en samordningsfunktion för "Stärkt suicidpreventivt arbete" enligt ett av delmålen som föreslagits i nationell strategi.⁸⁷

14. Bibehåll anslaget till forskning och innovation

Forskning och innovation är verktyg för att utveckla kunskap, metoder och modeller som syftar till att öka transporterens samhällsnytta. Det är också ett verktyg för att bygga framtidens kompetens och således viktig för kompetensförsörjning. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till Trafikverkets förslag till anslagsnivå för forskning till samma nivå med planförslaget 2022–2033, dvs. 10 miljarder kr.⁸⁸ Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ett särskilt fokus på forskning och innovation kring kollektivtrafik, transporteffektivitet och social hållbarhet samt om styrmedel och åtgärder för ökad transporteffektivitet genom en ökad kollektivtrafikandel kan bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

⁸⁶ S. 116, 15

⁸⁷ S. 107

⁸⁸ S. 215, 217