

Till:
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diarienumr I2021/02884

Remissvar

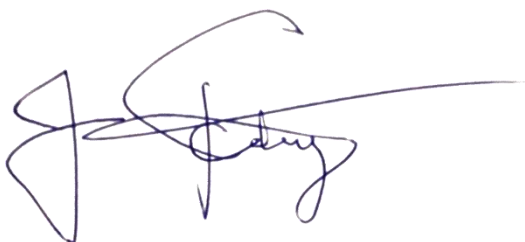
Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Resenärerna - riksorganisationen för kollektivtrafikens konsumenter är Sveriges enda nationella intresseorganisation som samlar användare av den samhällsfinansierade och kommersiella kollektivtrafiken.

Organisationen, som tidigare hette *Resenärsforum*, är en ideell förening som omfattar regionala resenärsnätverk och organiserar därutöver enskilda medlemmar. *Resenärerna* är medlem av Sveriges Konsumenter och representerar Sverige i European Passengers' Federation, som är en paraplyorganisation för europeiska resenärsorganisationer.

Nedan lämnas synpunkter på regeringens förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. *Resenärerna* understryker vikten av att löpande involvera representanter för kollektivtrafikens konsumenter i frågor som påverkar situationen för transportinfrastrukturens användare.

Stockholm 28 februari 2022



Jonas Friberg
Ordförande

Infrastrukturskulden

Enligt Nils Brunsson, professor i nationalekonomi och Per Lundin, professor i teknikhistoria så avsattes 40 % av Sveriges BNP i väginvesteringar 1957. I dagens penningvärde motsvarar det 2 000 miljarder kronor. Den ensidiga satsningen på vägar fick en dramatisk inverkan på svenskarnas resvanor. Mellan 1958 och 1980 minskade persontrafiken på järnväg från 38 till 8 procent. *Resenärerna* vänder sig därför emot Trafikverkets uppfattning att ”inte ens omfattande järnvägsinvesteringar kan bidra till att klimatmålen nås”.

Transporter håller på att bli Europas största klimatansvar. Europas transporter står för nästan en fjärdedel av EU:s växthusgasutsläpp och är den enda sektor som har ökat sina utsläpp under det senaste decenniet. EU-kommissionen har som mål i sin mobilitetsstrategi att dubblera höghastighetjärnvägstrafiken till 2030 och tredubbla den till 2050. *Resenärerna* är kritisk till att det inte framgår av nationell plan hur Sverige ska kunna bidra till att uppnå detta mål.

Trafikverket bygger sina samhällsekonomiska kalkyler på historiska data såsom utvecklingen av befolkningstillväxt, reallöner och bränslepriser. Decennierna efter 1950 var den genomsnittliga tillväxten i BNP 2,66% och resandetillväxten nästan densamma 2,67%. Tillväxten i kollektivtrafikresande var däremot betydligt lägre, endast 1,84%. Sedan millennieskiftet har dock trenden vänt och bland annat har tågresandet ökat kraftigt. Dessvärre verkar Trafikverkets samhällsekonomiska modeller släpa efter. Exempelvis värderas restidsvinster för olika användare av transportinfrastrukturen diametralt olika när infrastrukturinvesteringars samhällsnytta ska bedömas. En bussresenärs restid värderas nästan bara till hälften så mycket jämfört med en bilists. Då restidsvärderingarna omfattar lejonparten av Trafikverkets samhällsekonomiska beräkningar ger dagens modeller inte ett tillförlitligt beslutsunderlag för att peka ut behoven för framtidens infrastruktur. I Frankrike är exempelvis restidsvärdet för en tågresenär tre gånger högre än i Sverige. När Trafikverkets resandeprognoser jämfördes med andra länders prognosmodeller, i samband med utvärderingen av resandeutvecklingen vid en utbyggnad av nya stambanor, så skilde sig färdmedelsandelarna väsentligt åt i de olika länderna.

Resenärerna ifrågasätter också varför vägavgifter inte diskuteras som en möjlig lösning för att åstadkomma en överflyttning från väg- till järnvägstransporter. Idag är många motorvägar avgiftsbelagda ute i Europa. Exempelvis är vägavgiften mellan Rom-Milano ca 500 kr för användarna. I samband med öppnandet av höghastighetsjärnvägen mellan städerna förflyttades flyglinjen Rom-Milano från 2:a till 42:a plats på listan över EU:s mest trafikerade flyglinjer.

Det sägs att autonoma bilar kommer att minska ytkraven för väginfrastrukturen. *Resenärerna* saknar dock en analys om hur detta faktum påverkar investeringsvolymerna i den svenska väginfrastrukturen. När det gäller utrymmeskraven för kollektivtrafikresenärer verkar situationen dessvärre vara den motsatta. Resandeprognoser anger att antalet resenärer vid Stockholms central förväntas öka med 50% till 2045, trots att tågresandet har dubblats de senaste två decennierna.

Saknat sektorsansvar

Jämfört med att köra bil så är det krångligt att resa med kollektivtrafik i Sverige idag. Man behöver veta vilka biljettregler som gäller i de olika regionerna och betalsystemen är sällan enhetliga. I vår genomgång av pensionärsrabatter i kollektivtrafiken fanns det mer än 70 olika regler runt om landet. När man kör bil, kan man däremot tanka den över hela landet med samma betalkort, och fordonsskatter hanteras nationellt.

När en busshållplats ska uppföras längs en statlig väg behöver tre olika beslutsnivåer involveras, och det blir ofta en dragkamp om vem som ska betala. Trafikverkets fyrstegsprincip är egentligen tänkt att premiera ett förändrat transportbeteende alternativt omprioritera befintlig infrastruktur, genom att tillämpa så kallade steg 1- och steg

2-åtgärder. Idag saknar dock Trafikverket prognosverktyg som kvantitativt kan bedöma nyttan av sådana åtgärder, vilket innebär att infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik, cykel- och gång ofta hamnar i kläm. Det är också ett problem att Trafikverket inte har ett tydligt helhetsansvar som omfattar dessa trafikslag.

Bristande kundperspektiv

Allt fler nya globala mobilitetstjänster tillämpar samma gränssnitt gentemot sina kunder, var än i världen man reser. I kollektivtrafiken är situationen tvärtom. *Resenärerna* ifrågasätter till exempel varför busshållplatser ska se olika ut, i olika delar av landet. Vilket värde tillför det egentligen kunden? Samma frågeställning gäller i och med de olika biljett- och betalssystemen i kollektivtrafiken. Trafikverket borde vara en aktör som tar ansvar för att följa och förbättra användarnas upplevelse av transportinfrastrukturen. Inte minst behöver staten ta ansvar för att den avreglerade kollektivtrafikmarknaden kan verka på lika villkor och att konsumentens perspektiv tillvaratas. Ett sätt som skulle kunna vara en del av lösningen, och som används i Storbritannien och i Danmark, är att staten ombesörjer medel för att nationella resenärsorganisationer ska kunna utvärdera servicenivån i kollektivtrafiken.