



2022-03-01

Ert dnr: I2021/02884

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## Remissvar angående Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

*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.*

### Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att Trafikverket valt att bortse från de minskade klimatutsläpp som åtgärder som främjar ökad transporteffektivitet kan bidra med för att uppnå transportsektorns klimatmål.
- Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att Trafikverket inte följer direktiven genom att bidra till ökad transporteffektivitet genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och ha som ambitionen att öka kollektivtrafikandelen etc, utan istället föreslår en rad besparingar, som Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till:
  - Sänkt anslag till trimningsåtgärder kollektivtrafik från 3,2 till 2,6 miljarder. Svensk Kollektivtrafik anser stället att ramen till trimningsåtgärder kollektivtrafik ska öka jämfört med dagens nivå på 3,2 miljarder kronor. Vi anser att det behövs en kraftig ökning av anslagen till trimnings- och miljöåtgärder. För att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och öka kollektivtrafikandelen anser vi att det behövs en särskild kollektivtrafikpott. Då hade det varit 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.
  - Minska anslaget till Stadsmiljöavtalen från 13 till 9 miljarder genom att bara avsätta 1 miljard kr per år fram till 2030. Svensk Kollektivtrafik anser att 1 miljard per år inte är tillräckligt och att anslaget därför bör öka.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

- Minska möjligheterna för tågvändningar på nya stambanorna, vilket kommer medföra att vissa antagna trafikeringsupplägg för den regionala trafiken kommer inte bli möjliga.
- Trafikverket måste samarbeta med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om mål och genomförande av den fortsatta tillgänglighetsanpassningen. Det måste finnas tillräckligt med medel för både nationellt och regionalt nät att genomföra prioriterade tillgänglighetsåtgärder målsatta i trafikförsörjningsprogrammen.
- Svensk Kollektivtrafik är positiv till att utveckla stadsmiljöavtalen inför den kommande planrevideringen i syfte ta fram ett beslutsunderlag för hur den fortsatta satsningen och utvecklingen av stadsmiljöavtal kan formuleras.
- Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att tidigt under planperioden göra en systemövergripande utbyggnadsanalys för utbyggnaden av de nya stambanorna. Vi vill understryka att analysen ska göras i samverkan med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Vi anser dock att denna analys borde ha genomförts redan innan beslutet om nya stambanor fattades eller allra senast i samband med framtagandet av förslaget till nationell plan.
- Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till målet om att minska investeringskostnaderna för de nya stambanorna med 65 miljarder kronor, men samtidigt ställer vi oss helt avvisande till besparingsförslaget att förenkla stationsutformningar genom färre spår för vändande tåg eftersom det kommer att leda till att vissa antagna trafikeringsupplägg för den regionala trafiken inte kommer att bli möjliga. Vi är tveksamma till om flera av besparingsförslagen kommer att kunna genomföras och om de därför kan ligga till grund för den nationella planen och beslutet om nya banor för höghastighetståg. Vi anser att besparingarna främst måste hämtas genom effektiviseringar, inte genom försämrade trafikalka funktioner.
- Svensk Kollektivtrafik anser att en annan finansiering av de nya stambanorna skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter samt skapa möjligheter att både göra andra nödvändiga investeringar och minska underhållsskulden.
- Höjningen av anslaget vidmakthållande järnväg är ett steg i rätt riktning, men Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att anslagen inte höjs så pass mycket att underhållsskulden kan börja betas av. Anslaget bör därför höjas.
- Framförallt måste drift-, underhålls- och investeringsanslagen höjas för banor som trafikeras med regional- och pendeltågstrafik så att störningskänsligheten för vardagspendlaren minskar och robustheten ökar. Bantyp 4 (Banor för dagligt resande och arbetspendling) och bantyp 1 (Banor i storstadsområdena) måste prioriteras högre.
- Svensk Kollektivtrafik avvisar skrivning om använda extra avgifter i banavgiften för att hantera intressekonflikter i kapacitetstilldelningen i syfte att ge styrsignaler och påverka beteenden.
- Svensk Kollektivtrafik anser att statsbidraget till investeringar i rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg (offentligt ägda fordon i icke konkurrensutsatta system) ska återinföras.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

- Svensk Kollektivtrafik anser att det är nödvändigt att införa statsbidrag för kollektivtrafikdepåer.
- Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket bör få i uppdrag att konsekvent både planera och utföra samtliga steg i fyrstegsprincipen och ges ökade möjlighet att med statliga medel finansiera steg 1- och 2-åtgärder. Vi anser att det är mycket viktigt att Trafikverkets uppdrag om en redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m. i alla delar ska bedrivas i dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och med Svensk Kollektivtrafik
- Svensk Kollektivtrafik är positiv till Trafikverkets förslag om fyra övergripande tematiska prioriterade forsknings- och innovationsområden: Ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur; Ökad produktivitet i infrastruktursektorn; Ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet; Digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle. När det gäller vilken forskning och innovation som vi anser ska prioriteras inom respektive område se s. 10
- Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket måste vidta ytterligare åtgärder när det gäller ökad effektivisering och kostnadskontroll. Vi anser också att Trafikverket måste ha ett mer transparent och inkluderande arbetssätt i kommande planomgångar genom att bl.a. berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter bjuds in till att diskutera förändringar av omfattning, besparingar och tidsförskjutningar.
- Svensk Kollektivtrafik anser att staten ska ta alla kostnader för ERTMS ombordutrustning både vad gäller investering och uppgraderingar.

### Svensk Kollektivtrafiks yttrande

#### Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser

Enligt transportsektorns klimatmål ska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) vara 70 procent lägre år 2030 än 2010, och vara i princip noll år 2045. Den absoluta merparten av koldioxidutsläppen från inrikes transporter, cirka 93 procent (2017) kommer från vägtrafiken.<sup>1</sup> Trafikverket pekar på att eftersom vägtrafiken utgör omkring 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet så är det ofrånkomligt att vägen till att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri.

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att Trafikverket i förslaget till nationell plan skriver att "Utsläppens storlek påverkas av tre faktorer: fordonens genomsnittliga utsläpp per kilometer, trafikarbetet (antalet fordonskilometer) samt hur stor andel av fossila bränslen som ersätts med biodrivmedel."<sup>2</sup> Sanningen är, som Trafikverket skriver i Planförslagets samlade effekter (publikation 2022:019), att det även krävs åtgärder som främjar ett transporteffektivt samhälle för att uppnå transportsektorns klimatmål<sup>3</sup>. Om fler resenärer reser i varje fordon, genom att resa kollektivt istället för att åka själv i egen bil (antal personkilometer), och mer gods transporteras i varje lastbil, tågvagn eller fartyg (antalet tonkilometer) minskar utsläppen av klimatutsläppen vid oförändrat antal fordonskilometer.

---

<sup>1</sup> S.18-19

<sup>2</sup> S.50

<sup>3</sup> S.10



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

Om persontransportarbetet ökar i kollektivtrafiken, som i dag drivs med förnybara drivmedel och el till en bra bit över 90 procent<sup>4</sup>, och minskar i personbilstrafiken som fortfarande till mycket stor del drivs med fossil bensin och diesel minskas utsläppen av koldioxid ännu mer.

Det finns fler starka skäl att vidta åtgärder för att göra samhället transporteffektivt. För att förbättra framkomligheten, skapa attraktivare städer samt minska bullret, partikelutsläppen och trängseln på vägar och gator spelar kollektivtrafiken helt avgörande roll.

I detta sammanhang vill vi framhålla att busstrafiken även är en del av vägtrafiken och att som redan nämnts, de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik i dag till över 92 procent drivs med förnybara drivmedel och el och att andelen resande med buss inte bör minska, utan öka för att klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt ska uppnås.

Att biltrafiken i dag är så mycket större än de andra trafikslagen är ett resultat av att biltrafiken under många årtionden har varit, och fortfarande är, norm i trafik- och samhällsplaneringen. För att transportsektorns klimatmål ska kunna nås måste Trafikverket bryta med denna norm. För att uppnå transportsektorns klimatmål måste klimatutsläppen minska med 8 procent per år fram till 2030, medan utsläppen före pandemin minskade med i genomsnitt ca 3 procent per år. Detta är en mycket stor utmaning som kräver åtgärder på alla områden, inte minst åtgärder för ökad transporteffektivitet genom ökad andel kollektivtrafik.

Därför är det mycket uppseendeväckande att Trafikverket inte följt regeringens direktiv. Enligt direktiven ska regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) i sin helhet utgöra utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder.<sup>5</sup> I infrastrukturpropositionen (prop. 2020/21:151) skriver regeringen:

- "Ambitionen är att andelen resande med kollektivtrafik ska öka och mot den bakgrunden är det bekymmersamt att den pågående pandemin har påverkat kollektivtrafiken negativt"<sup>6</sup>
- "Utöver det behöver förutsättningar skapas för en snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt."<sup>7</sup>
- "I det transporteffektiva samhället är det transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Infrastrukturåtgärder kan bidra till ökad transporteffektivitet bl.a. genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon och genom ökad möjlighet till längre och tyngre fordon."<sup>8</sup>
- "Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2)."<sup>9</sup>

---

<sup>4</sup> Se den inledande texten om Svensk Kollektivtrafik

<sup>5</sup> S.3

<sup>6</sup> S.16

<sup>7</sup> S.20-21

<sup>8</sup> S.24

<sup>9</sup> S.30. Detta upprepar regeringen på s.2 i direktiven till Trafikverket



2022-03-01

Istället för att skapa förutsättningar för överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt, bidra till ökad transporteffektivitet genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt och ha ambitionen att öka kollektivtrafikandelen så föreslår Trafikverket en rad besparingar, som Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till, som kommer att drabba kollektivtrafiken:

- Sänkt anslag till trimningsåtgärder kollektivtrafik från 3,2 till 2,6 miljarder
- Minska anslaget till Stadsmiljöavtalen från 13 till 9 miljarder
- Minska möjligheterna för tågvändningar på nya stambanorna, vilket kommer medföra att vissa antagna trafikeringssupplägg för den regionala trafiken kommer inte bli möjliga.

Vi anser att besparingarna främst måste hämtas genom effektiviseringar, inte genom försämrade trafikal funktion.

### **Trimnings- och miljöåtgärder**

Det är positivt att planförslaget innehåller en ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder med cirka 5 miljarder kronor från 37 till 42 miljarder kronor, eftersom sådana åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan förbättra funktionen i befintlig infrastruktur och minska infrastrukturens miljöpåverkan. Som Trafikverket framhåller är det dock avsevärt mindre än behoven. I inriktningsplaneringen beräknade Trafikverket att behoven under den kommande planperioden uppgår till 81,4 miljarder kr. Vi anser därför att det behövs en kraftig ökning av anslagen till trimnings- och miljöåtgärder.

Av Trafikverkets rapport Planförslagets samlade effekter (publikation 2022:019) framgår att ramen för åtgärdsområde kollektivtrafik i den nuvarande nationella planen för 2018-2019 uppräknat med index uppgår till 3,2 miljarder kronor. I förslaget till nationell plan föreslår Trafikverket en sänkning av ramen till 2,6 miljarder kronor. Svensk Kollektivtrafik ställer sig mycket negativ till denna sänkning på 600 miljoner kronor. Trafikverket uppskattar dessutom behoven till 4,7 miljarder kronor. Den föreslagna ramen uppgår med andra ord bara till 55 procent av de uppskattade behoven. Åtgärdsområdena kollektivtrafik och buller är de enda åtgärdsområdena som föreslås få sänkt ram. Övriga sju områden föreslås få höjda ramar.

Sänkningen kommer att leda till avsevärt långsammare omställning av transportsystemet än om anslaget hade legat kvar på dagens nivå eller höjts. Vi 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 öka kraftigt jämfört med dagens nivå på 3,2 miljarder kronor. För att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik och öka kollektivtrafikandelen anser vi att det behövs en särskild kollektivtrafikpott. Då hade det varit 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.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig däremot positiv till förslaget om att höja ramen för åtgärdsområde kapacitet och kvalitet till 10,8 miljarder kronor som syftar till att åtgärda brister på vägar, järnvägar och farleder när det gäller kapacitet, robusthet, punktlighet och användbarhet. Även inom detta åtgärdsområde anser vi att det behövs extra fokus på kollektivtrafikens behov.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

Trafikverket har nyligen ändrat fokus för hur tillgänglighetsanpassningen ska ske i fortsättningen. I underlagsrapporten för trimnings- och miljöåtgärder står att uppsatta mål och åtgärder i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram ska utgöra målbild. Utgångspunkten är god, men det lägger samtidigt ett stort ansvar på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta fram bra och konkreta planer. Trafikförsörjningsprogrammen är idag olika i sin utformning och omfattning. Trafikverket inte har kommunicerat förändringen med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, vilket är en stor brist. Trafikverket har heller inte gjort någon samlad analys utifrån alla trafikförsörjningsprogram av hur stort det samlade behovet är och vad det kan kosta. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver tydlighet i hur uppsatta mål hanteras, finansieras och genomförs. Det måste också finnas möjlighet att förbättra och tydliggöra tillgänglighetsmålen i trafikförsörjningsprogrammen. Gemensamma spelregler, utgångspunkter och samverkan mellan Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i dessa frågor är mycket viktigt i och med detta ändrade fokus.

Det är av yttersta vikt att tillgänglighetsanpassning för samtliga trafikslag kan fortgå med ordentlig framdrift. Man behöver göra behovsanalys av såväl nationellt stamnät som regionalt nät och se till att medel finns där de behövs bäst. Medel måste finnas i tillräcklig omfattning även för det regionala nätet, vilket måste säkerställas.

### **Stadsmiljöavtal**

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. I gällande plan finns en miljard kronor per år avsatt för stadsmiljöavtal. Svensk Kollektivtrafik anser inte att det är tillräckligt. Vi ställer oss därför negativa till Trafikverkets förslag om att under planperioden minska ramen för stadsmiljöavtal från 13 till 9 miljarder kr genom att bara avsätta 1 miljard kr per år fram till 2030. Det känns som ett kreativt sätt att hålla kostnaderna inom den totala planeringsramen som riksdag och regering beslutat. Om anslaget dras in fr.o.m. 2031 kommer kollektivtrafikens konkurrenskraft att minska.

Utvärderingar har visat ansökningsförfarandet i dag upplevs som komplicerat och resurskrävande. Svensk Kollektivtrafik anser därför att reglerna för stadsmiljöavtalen behöver förenklas och utvecklas så att det blir enklare att söka medel till angelägna kollektivtrafikprojekt. Det behövs bättre bedömningsgrunder och krav på regional förankring hos både de som söker och hos de som bedömer ansökningarna. Vi delar därför regeringens uppfattning i direktiven att det är angeläget att stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna, liksom Trafikverkets förslag om att utveckla avtalen inför den kommande planrevideringen i syfte ta fram ett beslutsunderlag för hur den fortsatta satsningen och utvecklingen av stadsmiljöavtal kan formuleras. Vi anser dessutom att Stadsmiljöavtalen ska kopplas starkare till den regionala kollektivtrafiken, kanske genom att administreras genom länsplanerna.

### **Nya stambanor för höghastighetståg**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att tidigt under planperioden göra en systemövergripande utbyggnadsanalys för utbyggnaden av de nya stambanorna för att klarlägga funktionella och tidsmässiga beroenden mellan nya stambanor och andra identifierade brister och planerade åtgärder med stor påverkan på systemets grundfunktion. Exempel på brister och åtgärder utanför nya stambanors system är plattformskapacitet i systemets ändpunkter, kapacitetsåtgärder in mot storstäderna, uppställningsspår och andra sidosystem. Vi anser dock att denna analys borde ha



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

genomförts redan innan beslutet om nya stambanor fattades eller allra senast i samband med framtagandet av förslaget till nationell plan.

Trafikverket skriver att den systemövergripande utbyggnadsanalysen ska göras i samverkan med berörda myndigheter, regioner och operatörer. Vi vill understryka att analysen ska göras i samverkan med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter för att främja hållbara resor och transporter och för att öka människors tillgänglighet och skapa nya reserelationer i syfte att stärka och vidga arbetsmarknadsregionerna och stärka den regionala utvecklingen.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket viktigt att stationerna för de nya stambanorna byggs i centrala lägen där människor bor och att de regionala tågsystemen och höghastighetsbanorna byggs samman så att resenärerna inte måste åka buss från regionalstågens stationer till höghastighetstågens stationer. Då förlorar man mycket av tidsvinsten med höghastighetståg, försämrar komforten och minskar antalet potentiella resenärer. Därför måste anslutningsspår för regionaltåg byggas till stationerna för höghastighetstågen. Dessutom måste höghastighetsbanorna vara kompatibla med nuvarande järnvägar så att eventuella nya regionaltågssystem kan köra på båda systemen. Först då kan de nya stambanorna användas för arbetspendling, vidga människors arbetsmarknadsregioner och förbättra matchningen på arbetsmarknaden istället för att bara användas för fritids- och tjänsteresor mellan de tre storstäderna. Om externa stationslägen ändå skulle väljas så kommer det att föra med sig nya krav på investeringar i infrastruktur för att knyta de nya stambanorna till den befintliga kollektivtrafiken och för att möjliggöra då nödvändig ny kollektivtrafik. Detta måste ingå i den systemövergripande utbyggnadsanalysen och ha helstatlig finansiering.

Trafikverket bedömer kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning till 270-380 miljarder kronor. För att Trafikverket inte ska överskrida den ekonomiska ram som regeringen anger i direktiven föreslår Trafikverket att verket ska ha som mål att minska investeringskostnaderna för hela systemet med 65 miljarder kronor till 215-305 miljarder kronor.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till målet om att minska investeringskostnaderna med 65 miljarder kronor, men samtidigt ställer vi oss helt avvisande till besparingsförslaget att förenkla stationsutformningar genom färre spår för vändande tåg eftersom det kommer att leda till att möjligheterna för tågvändningar minskar, vilket i sin tur medför att vissa antagna trafikeringssupplägg för den regionala trafiken inte kommer att bli möjliga. Detta kommer att få negativa konsekvenser för den regionala kollektivtrafiken och avsevärt försämrade möjligheterna för att vidga och stärka arbetsmarknadsregionerna och skapa regional utveckling.

Vi bedömer även att det kan bli mycket svårt och ta lång tid att genomföra flera av de besparingsförslag som Trafikverket räknar upp, det gäller framförallt:

- Förändra lagstiftningen för masshantering
- Förändrade regelverk/tillämpningar avseende möjlighet att ställa krav på fordonsegenskaper
- För att reducera investeringskostnaderna för nya stambanor krävs dessutom ett kontinuerligt och proaktivt arbete med produktivitetshöjande åtgärder

Vi är därför tveksamma till om de kommer att kunna genomföras och om de därför kan ligga till grund för den nationella planen och beslutet om nya banor för höghastighetståg.



Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att en annan finansiering skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet. Vi anser därför att de nya stambanorna ska finansieras och hanteras utanför den nationella planen eftersom det ger en effektivare och snabbare utbyggnad av stambanorna till lägre kostnad, samtidigt som det frigörs utrymme för angelägna åtgärder som annars inte skulle rymmas i den nationella planen. Svensk Kollektivtrafik anser inte bara att det är nödvändigt att finansiera och hantera investeringarna i de nya stambanorna utanför nationell plan, utan även anslutningsspår, stationer och andra följdinvesteringar, liksom för framtida kostnader för räntor och amorteringar under kommande decennier samt kostnader från eventuella PPP/OPS-lösningar.

### **Vidmakthållande av transportinfrastrukturen**

I förslaget till nationell plan skriver regeringen att "Med ett rätt utfört vidmakthållande av vägar och järnvägar minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter."<sup>10</sup> Tyvärr görs inte det i dag. WSP:s beräkningar visar att förseningarna i kollektivtrafiken kostar samhället över 8,5 miljarder kronor varje år.<sup>11</sup> Den största kostnaden, 5,5 miljarder kronor per år, beror på att förseningarna minskar resenärernas tillgänglighet till samhället. Kostnaden beror delvis på minskade arbetsintäkter eftersom förseningarna i kollektivtrafiken minskar människors arbetsmarknadsregioner och gör det svårare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens, vilket i sin tur minskar produktiviteten och lönerna. Analyserna visar att inkomsterna i Sverige skulle vara cirka 2,4 miljarder högre om förseningarna inte fanns. Detta motsvarar en ökning av den totala lönesumman med nästan 0,1 procent.

Förseningarna minskar även förtroendet för kollektivtrafiken. Det får stora konsekvenser. I Mälardalen minskas kollektivtrafikresandet med 4,5 procent, medan bilresandet ökar med 1 procent, eller med 6,7 miljoner fler bilresor per år. I Norrland är effekterna ännu större. Där minskar förseningarna resandet med kollektivtrafik med 11 procent och ökar bilresandet med en halv procent. När människor väljer bilen istället för kollektivtrafiken ökar utsläppen, liksom antalet dödade och skadade i trafiken, vilket kostar samhället 800 miljoner kr/år. Förtroendetappet minskar även människors vilja att arbetspendla och att det blir svårare att använda kollektivtrafiken för regional utveckling.

Den sammanlagda kostnaden på 8,5 miljarder kronor för förseningar är lågt räknat. Till detta kommer samhällskostnaderna för inställda turer, ersättningstrafik, förseningsersättningar, övertidsersättning till personalen och trängsel i bussar, tåg, spårvagnar och tunnelbanor. Följdförseningar som uppstår när resenären missar en anslutning ingår bara delvis. Detsamma gäller förseningarna ute på linjen eftersom statistik i allmänhet bara finns för förseningar vid ändhållplatser och slutstationer. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten känner till att framkomligheten är dålig på en väg, så förlängs ofta restiden i tidtabellen för att resenärerna ska veta när dom kommer fram. Kostnaderna för det saknas också i beräkningen.

---

<sup>10</sup> S.182

<sup>11</sup> Samhällets kostnader för förseningar har i [WSP \(2019\) Tid är pengar! En samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken](#) beräknats för tåg, buss, spårväg, tunnelbana och skärgårdstrafik i hela Sverige med samma metoder, trafikprognosmodeller och kalkylvärden som Trafikverket använder vid infrastrukturplaneringen





## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

Förseningarna finns i hela Sverige, men är framförallt ett storstadsproblem. Tre fjärdedelar av kostnaderna beror på förseningar i det tre storstadsregionerna. Eftersom 55 procent av kollektivtrafikresorna görs av kvinnor, slår förseningarna hårdare mot kvinnors möjlighet att vidga sina arbetsmarknader.

Åtgärder behövs för att situationen inte ska förvärras, bland annat:

- Analysen visar att över 80 procent av kostnaderna beror på förseningar i den regionala trafiken och mindre än 20 procent på förseningar i den interregionala trafiken, framförallt i tågtrafiken. Regeringen och Trafikverket måste därför fokusera på att minska förseningarna i den regionala kollektivtrafiken.
- Kapacitetsproblem och brister i infrastrukturen är den vanligaste orsaken till förseningar i både tågtrafiken och busstrafiken. Trafikverket behöver skaffa sig bättre kunskap om järnvägsanläggningen och var flaskhalsarna i vägnätet finns och hur de påverkar. De mest störningskänsliga stråken behöver prioriteras, men behåll helhetssynen - annars flyttas flaskhalsarna runt i systemet.
- I längden kan inte trängsel och dålig framkomlighet byggas bort med ytterligare väginvesteringar. Kollektivtrafiken behöver i högre utsträckning prioriteras framför biltrafiken.

Det är positivt att anslagen till vidmakthållande väg höjs med till 197 miljarder kronor och att anslaget till vidmakthållande järnväg ökar till 165 miljarder kr under planperioden 2022-2033, men Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att anslagen inte höjs så pass mycket att underhållsskulden kan börja betas av. 165 miljarder kronor för vidmakthållande järnväg räcker inte ens för att upprätthålla dagens funktionalitet, som enligt Trafikverket kommer att kosta 169 miljarder kr. Höjningen är ett viktigt steg i rätt riktning, men mer behövs för att underhållsskulden inte ska växa. Underhållsskulden kommer härigenom att växa till sammanlagt 73 miljarder kr för väg och järnväg år 2033. Trafikverkets analyser visar dessutom att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna för vidmakthållande ytterligare.<sup>12</sup> Som Trafikverket skriver är anslagen för vidmakthållande väg och järnväg inte tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet, så på sikt kommer störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med i dag att minska tillgängligheten.<sup>13</sup>

Framförallt måste underhållsanslagen höjas för banor som trafikeras med regional- och pendeltågstrafik så att störningskänsligheten minskar och robustheten ökar eftersom det är på dessa banor som mest tågresande sker och efterfrågan på resor med tåg ökar mest. De otillräckliga satsningarna på de regionala banorna kommer att få negativa konsekvenser för kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik anser därför att bantyp 4 (Banor för dagligt resande och arbetspendling) och bantyp 1 (Banor i storstadsområdena) ska prioriteras högre. Trafikverket bedömer att verkets förslag när det gäller bantyp 4 riskerar att leda till sämre punktlighet under andra halvan av planperioden, sämre robusthet med temporära nedsättningar av funktionaliteten och minskad kapacitet med temporära hastighets- och bärighetsnedsättningar. För bantyp 1 lämnas robustheten, punktligheten och kapaciteten oförändrad trots att det finns stora förbättringsbehov på dessa banor.

### Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Den preliminära höjningen av anslaget till länsplanerna från 39 till 42 miljarder kronor är ett steg i rätt riktning, men för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka

---

<sup>12</sup> S.179

<sup>13</sup> S.182



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen behöver anslagen till länsplanerna höjas ytterligare. Svensk Kollektivtrafik anser att infrastrukturmedlen används mer effektivt i länsplanerna än i den nationella planen.

I direktiven skriver regeringen i uppdraget till länsplaneupprättarna att "Vad gäller persontransporter bör föreslagna åtgärder bidra till att andelen kollektivtrafik ökar."<sup>14</sup> För att öka kollektivtrafikandelen anser Svensk Kollektivtrafik 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.

### **Banavgifter**

Svensk Kollektivtrafik avvisar Trafikverkets skrivning om använda extra avgifter i banavgiften för att hantera intressekonflikter i kapacitetstilldelningen i syfte att ge styrsignaler och påverka beteenden<sup>15</sup>. Att höja banavgifterna för de regional- och pendeltågstrafiken under rusningstrafik då det finns intressekonflikter i kapacitetstilldelningen skulle inte skapa några styrsignaler och påverka beteenden eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kör denna trafik för att göra det möjligt för människor att arbetspendla med kollektivtrafik. Konsekvensen på kort sikt skulle istället bli en överföring av pengar från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, regionerna och kommunerna till staten, vilket på lite längre sikt ökar risken för höjda biljettpriser och indragen kollektivtrafik med ökade klimatutsläpp, ökad trängsel i städerna och minskade arbetsmarknadsregioner som följd.

Redan idag tillämpar Trafikverket denna princip genom de så kallade passageavgifterna i storstadsområdena, Trots att pendel- och regionaltågstrafiken är betydligt mer tidskänslig är godstrafiken på järnväg omfattas inte godstågstrafiken av passageavgifterna.<sup>16</sup> I vägtrafiken är principen den motsatta. Där tar staten ut trängselskatt från lastbilar, men kollektivtrafik med buss är undantagen. Av dessa skäl anser Svensk Kollektivtrafik att regeringen ska agera för att Trafikverket ska ta bort passageavgifterna i storstadsområdena

### **Statsbidrag till fordon**

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 i fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik. När möjlighet att få statsbidrag togs bort flyttades ansvaret för att finansiera kollektivtrafikfordonen över till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, med kraftigt ökade kostnader för kollektivtrafiken som följd. Detta 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 (offentligt ägda fordon i icke konkurrensutsatta system) ska återinföras.

---

<sup>14</sup> S.18, [Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur \(rskr. 2020/21:409\)](#)

<sup>15</sup> S. 64

<sup>16</sup> Om trängsel uppstår beror det idag på Trafikverkets konstruktionsregler vid kapacitetstilldelningen och den kanalbredd som anges där. Trafikverkets regler sätter själva definitionen på trängsel. Uppstår det flera önskemål om att trafikera vid ett och samma tillfälle används prioriteringsreglerna och det tåg som tillskrivits mest förlust av samhällsnytta om tåget inte framförs tilldelas kanalen. Övriga tåg tilldelas andra kanaler som inte är i konflikt med denna kanal (tågläge).



2022-03-01

### **Statsbidrag till 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. I takt med den ökade förtätningen i våra städer och med pågående omställning till elektrifiering av busstrafiken ökar behovet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att säkerställa tillgång till och rådighet över depåer i strategiska lägen för alla färdmedel.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget<sup>17</sup> att det finns skäl att överväga statsbidrag till depåer. Svensk Kollektivtrafik anser att det är nödvändigt att införa statsbidrag för kollektivtrafikdepåer. 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.

### **Finansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder**

Steg 1-åtgärder, som påverka transportbehovet och valet av transportsätt, och steg 2-åtgärder, som syftar till att använda infrastrukturen effektivare, minskar på ett kostnadseffektivt sätt behovet av kostsamma investeringar. Trots detta har Trafikverket, enligt sin tolkning av den styrande förordningen, inte möjlighet att finansiera många steg 1- och 2-åtgärder. FFF-utredningen pekade på att incitamenten för att använda steg 1- och 2-åtgärder skulle öka om Trafikverket helt eller delvis kunde finansiera dessa.<sup>18</sup> Därför är det mycket positivt att Trafikverket i regleringsbrevet för 2022 har fått i uppdrag att ta fram en redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m.

Trafikverket ska i uppdraget redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder). Fokus i uppdraget ska vara att analysera och redovisa vilka av dessa typer av åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt vilka som inte kan finansieras på så sätt och skälen till detta. Utgångspunkten för uppdraget är regeringens ambition att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder. Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket bör få i uppdrag att konsekvent både planera och utföra samtliga steg i fyrstegsprincipen och ges ökade möjlighet att med statliga medel finansiera steg 1- och 2-åtgärder. Vi anser också att det är mycket viktigt att uppdraget inte bara ska bedrivas i dialog med regionerna och Sveriges Kommuner och Regioner utan att det även i alla delar ska bedrivas i dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och med Svensk Kollektivtrafik

### **Forskning och innovation**

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att ny kunskap och innovativa lösningar krävs för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. De transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 ställer krav på ett brett perspektiv där transportsystemet ska bidra till många mål inom klimat- och miljöområdena, ökad hälsa och tillgänglighet för alla. Vi delar även bedömningen att genom mer tvärvetenskaplig forskning ökar incitamenten och motiven till mer hållbara lösningar. Forskning kring klimatpåverkan, tillgänglighet och trafiksäkerhet förenas och hanteras ihop med exempelvis biologisk mångfald, buller och aktiv mobilitet.

---

<sup>17</sup> S. 123-124

<sup>18</sup> Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)



Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till Trafikverket förslag om fyra övergripande tematiska prioriterade forsknings- och innovationsområden:

- *Ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur*  
Inom detta område är det särskilt viktigt att prioritera forskning och innovation som ökar kunskapen om val av transportsätt och hur transportsystemet kan användas mer effektivt genom övergång till ett transporteffektivt samhälle samt om hur skatter, lagar och andra inhemska och globala drivkrafter kan utformas för att minska utsläppen från transportsystemet
- *Ökad produktivitet i infrastrukturen*  
Trafikverkets redogörelse för de mycket kraftiga kostnadsökningarna och verkets mycket svaga kostnadsstyrning på infrastrukturområdet visar att detta är ett mycket viktigt område där innovationer och forskningsresultat snabbt måste implementeras i infrastrukturhållningen. Trafikverket bör därför inom detta område prioritera dels projekt vars innovationer och forskningsresultat snabbt kan omsättas i praktisk implementering som ger ökad produktivitet, dels att Trafikverket aktivt arbetar med kunskapsspridning inom verket och gentemot järnvägsentreprenörerna.
- *Ett effektivt och inkluderade transportsystem i hela landet*  
På detta område anser Svensk Kollektivtrafik att det är särskilt viktigt att prioritera forskning och innovation angående
  - Kollektivtrafik i tätorter, starka stråk och på landsbygder
  - Hur kollektivtrafiken kan användas för att minska klimatutsläppen, bidra till ökad aktiv mobilitet samt till ökad transporteffektivitet, jämställdhet, jämlikhet och trafiksäkerhet
  - Resenärernas drivkrafter och vilja att byta färdmedel från bil till kollektivtrafik, gång och cykel
  - Hur kollektivtrafiken påverkas av förändrade mötes-, rese- och inköpsbeteenden
  - Hur kollektivtrafikens roll kan stärkas i samhällsplaneringen
  - Utveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna, bl.a. så att arbetspendlingens effekter på produktiviteten räknas in fullt ut
  - Hur kan kollektivtrafiken öka samhällsnytta ytterligare och hur kan man få mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna
  - Coronapandemins långsiktiga effekter på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi och möjligheter att erbjuda konkurrenskraftig kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik sig mycket frågande till att "Området motiveras särskilt av att driftkostnader för kollektivtrafiken har ökat märkbart under de senaste decennierna."<sup>19</sup> Som bl.a. SKR har konstaterat så beror de senaste årens kostnadsökningar inom kollektivtrafiken till tre fjärdedelar på mer kollektivtrafik och fler avgångar, framförallt ökat utbud av tågtrafik, samt ökade löne-, bränsle- och fordonskostnader.<sup>20</sup> Fordonskostnaderna har stigit snabbt eftersom de

---

<sup>19</sup> S. 67

<sup>20</sup> SKL (2014) Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning? samt SKL (2017) Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

regionala kollektivtrafikmyndigheterna ställer allt högre krav på bussmotorer med låga utsläpp och på användning av icke-fossila bränslen, liksom allt högre krav på att fordonen ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättningar. Kostnadsökningen beror även på ökad trängsel i trafiken med allt högre lönekostnader per körd kilometer som följd, nya typer av avtal, införande av kvalitetsincitament och ökade banavgifter.<sup>21</sup>

Att kostnader stiger snabbt är aldrig bra, men det behövs ett bredare perspektiv än att bara titta på kostnaderna. Det ökade utbudet och de stigande fordonskostnaderna har samtidigt ökat nyttan för resenärerna, den samhällsekonomiska nyttan och att kollektivtrafiken i högre grad än tidigare bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska och klimatpolitiska målen. När man granskar de senaste årtiondenas ökning av tågresandet ser man att det är resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik som uteslutande står för resandeökningen. Före pandemin, mellan 1990 och 2019, ökade den regionala tågtrafiken med 230 procent, medan fjärrtågstrafiken bara ökade med 50 procent. Det som behövs är forskning och innovationer om hur kollektivtrafiken kan bidra till att öka samhällsnytta ytterligare och hur man kan få mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna<sup>22</sup> samt coronapandemins långsiktiga effekter på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi.

- *Digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle*  
Inom detta område är det viktigt att prioritera digitaliseringens påverkan på kollektivtrafikens utformning och användning. Uppkoppling av kollektivtrafikfordon och infrastruktur skapar förutsättningar för bl.a. bättre trafikinformation och prognoser och nya och förbättrade kollektivtrafiktjänster för både resenärer och personal.

### ERTMS

Trafikverket konstaterar att en viktig anledning för verket att införa ERTMS är decennier av bristande underhåll, reinvesteringar och framtidssäkring av dagens signal- och tågskyddssystem. investeringen i ERTMS minskar underhållsbehovet, vilket i sin tur minskar kostnaderna för Trafikverket. Införandet av signalsystemet ERTMS beräknas kosta de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tåg företagen totalt 16 miljarder kr. En kostnadsökning som till stor del kommer att betalas av tågresenärerna och godstransportköparna genom högre gods- och biljettpriser. Prishöjningarna beräknas av Ramboll 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.<sup>23</sup> Istället för att tvingas lägga dessa pengar på utbyte av infrastruktur förvaltarens signalsystem bör pengarna användas för att skapa samhällsnytta och erbjuda resenärerna en bättre. Svensk Kollektivtrafik anser därför att staten ska ta alla kostnader för ERTMS ombordutrustning. Detta gäller både de initiala kostnaderna för investering i ombordutrustning, uppgraderingar av mjuk- och hårdvara samt kostnader för stillestånd, ersättningstrafik vid installation och uppgraderingar.

Ytterligare ett skäl till att staten ska stå för alla kostnader för ERTMS ombordutrustning är för att skapa rätt drivkrafter hos Trafikverket vid utrullningen av ERTMS. Den besparing Trafikverket gör i form av främst minskade framtida underhållskostnader bör

<sup>21</sup> SKL (2017) Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick

<sup>22</sup> [Svensk Kollektivtrafik \(2017\) Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#)

<sup>23</sup> [Ramboll \(2020\) Kommersiell riskanalys av ERTMS påverkan på branschaktörer och deras kunder av ERTMS-införandet i Sverige – Rapport efter fas 2](#)



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

kunna motivera staten att finansiera branschens kostnader. Planeringen av införandet av ERTMS har det senaste decenniet kantats av ständiga förseningar. Denna gång måste planen hållas. Branschen har inte råd att ta kostnaderna för tidigare lagda fordonsinvesteringar, fordonskonverteringar och drift av parallella system. Även detta går ut över resenärerna genom minskade möjligheter att resa, höjda biljettpriser och nedläggning av busstrafik på landsbygden som annars hade haft finansiering, liksom över, näringslivet genom minskade möjligheter att transportera gods med tåg.

Införandet planeras främst att ske under framtida planperioder fram till 2042, vilket ökar osäkerheten kring när nyttan av införandet kommer att kunna realiseras. Den långsiktiga planen och finansieringen måste garanteras av staten. Däremot räknar Trafikverket med att utrullningen komma så långt att mer eller mindre samtliga fordon behöver ERTMS-ombordutrustning 2029 dvs. inom planperioden.

Det är också viktigt att man verkligen tar tillvara på möjligheterna med ett teknikskifte. Departementet och Trafikverket måste påverka bland annat EU så att nästa stora systemuppgradering skapar tydliga nyttor för tåg- och kollektivtrafiken genom att göra det möjligt att köra trafiken tätare mellan tåg, flytande block och tydliga steg mot autonom tågdrift.

Övergången till ERTMS har (även i nutid) inneburit ökade stillestånd för systemuppgraderingar av ban- och ombordsystem, fordon som är inkompatibla med banan, driftstörningar, stillestånd, behov av ersättningstrafik etc, vilket skapat onödiga och höga kostnader och förlorat resenärsförtroende för bland annat Norrtåg. När utrullningen sker över landet får inte motsvarande barnsjukdomar uppstå. Testbanor har skapats. Det är där alla osäkerheter ska hanteras. Driften på pilotbanorna får inte vara bristfällig. Trafikverket måste också ta ansvar för att tågtrafik löpande kan bedrivas på hela det svenska nätet och i kombination mellan olika bandelar. Det är därför av yttersta vikt att Stångådalsbanorna och Dalabanans konverteringar till en modern ERTMS-version ligger i fokus under denna planperiod.

Endast en mycket liten mängd av den svenska tågtrafiken är nationsöverskridande. I volym torde Öresundstågs pendeltågsliknande funktion Malmö-Köpenhamn vara den enskilda aktör som står för flest internationella tågavgångar. Fokus måste finnas på att tillsammans med de övriga nordiska länderna skapa en synkroniserad utrullningsplan för investering och uppgradering av systemversioner.

Trafikverket konstaterar i sin avrapportering av regeringsuppdraget att många beroenden finns till andra investering- och underhållsprojekt. Tidigare har Trafikverket konstaterat att ERTMS kommer skapa ett högt tryck på tidtabellspåverkande banarbeten. Det är därför av yttersta vikt att olika åtgärder samplaneras för att minimera banarbetets tid i spår. Trafikverket redovisar inte längre nyttjandegraden av banarbeten, men för utvalda servicefönster redovisas nyttjandegrad på ca 50%. Här krävs alltså krafttag för effektivisering för att kapacitet inte ska undanhållas resenärer och godsköpare i onödan, det är viktigt redan nu, men än viktigare då ERTMS kommer ta stor del av befintlig kapacitet i anspråk.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är rimligt att Trafikverket får i uppdrag att skyndsamt säkerställa att de har avtal med entreprenörer som kan snöröja och utföra underhåll med fordon som är ERTMS-utrustade, på de banor som idag har ERTMS.



2022-03-01

### **Kostnadsstyrning**

De mycket stora kostnadsökningarna som redovisas i förslaget visar att Trafikverket måste vidta ytterligare åtgärder när det ökad effektivisering och kostnadskontroll. Sedan den nuvarande nationella planen beslutades har Konsumentprisindex (KPI) ökat med 6 procent. Under samma period har investeringsindex för bana ökat med 10 procent och för väg med 15 procent.<sup>24</sup> Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställdes. De beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 procent och de beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent. Konsekvensen har blivit att kostnaderna för investeringar i gällande plan har ökat med ca 80 miljarder kronor, vilket i sin tur åter upp utrymme för andra investeringar och gör att investeringar måste skjutas på framtiden.

Enligt Trafikverket förklaras en del av kostnadsökningarna av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Ytterligare en del förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Slutligen förklaras en del av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskedet. Som Trafikverket skriver är det inte oväntat att vissa investeringar visar sig vara dyrare än vad Trafikverket trott efter att de utretts noggrannare.<sup>25</sup> Men eftersom i stort sett inga objekt har fått minskade kostnader<sup>26</sup> är det svårt att dra någon annan slutsats än att kostnadsberäkningarna systematiskt undervärderar kostnaderna i de tidiga skedena för att objekten ska komma in i den nationella planen och för att den samhällsekonomiska nyttan ska beräknas högre än den egentligen är.

Trafikverket har kritiserats av Riksrevisionen (Rir 2021:22) för sin bristande transparens när det gäller sammanställning och kommunikation kring kostnadsökningarnas omfattning. Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket måste ha ett mer transparent och inkluderande arbetssätt i kommande planomgångar genom att berörda kommuner, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter bjuds in till att diskutera förändringar av omfattning, besparingar och tidsförskjutningar.

En möjlighet att minska investeringskostnaderna är att tydligare utgå ifrån de framtida trafikala behoven vid planering av infrastrukturen. På samma sätt som t.ex. Schweiz, Nederländerna och Danmark (planerat införande även i Tyskland) skulle man i Sverige kunna förplanera kanaler för tågens avgångstider. Systemet påminner mycket om hur man inom det kommersiella linjeflyget ansöker om slot-tider. Ansökan om tåglägen skulle fortsatt kunna ske årligen och inget skulle hindra kommersiella aktörer att fortsatt tävla om resenärer.

Modellen leder till mer genomtänkta trafikupplägg, minskade förseningar, minskad skogstid för godstrafiken, förbättrade bytesmöjligheter för resenärer både mellan tåg och mellan tåg och buss. Dessutom ökar modellen förutsägbarheten för alla aktörer, och pressen att under några få månader sy ihop en tidtabell utifrån aktörernas var för sig goda, men helt osynkroniserade trafikeringensönskemål, försvinner. Trafikverkets kapacitet kan användas för att bygga upp systemet. Fokus kan istället läggas på årlig och löpande optimering, d.v.s. på systematiskt kvalitetsarbete.

---

<sup>24</sup> S.195

<sup>25</sup> S. 196, 197

<sup>26</sup> S.198



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-03-01

Eftersom kanalerna i denna modell är förplanerade är det redan känt var kapacitetsbristerna kommer uppstå längs spåren istället för att de som med dagens tilldelningsmodell årligen förflyttar sig. Detta gör att investeringar kan göras riktat i t.ex. förbigångsspår och partiella dubbelspår istället för mer kostsamma dubbelspårssatsningar på hela stråk. Detta är ett exempel på hur man kan använda fyrstegsprincipen. Bland annat Västtrafik har arbetat utifrån denna princip för framtida trafikering, men en framgång i lanseringen hindras av Trafikverkets kapacitetstilldelningsprocess och tilldelningskriterier.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD