

Till:

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Diariernr: I2020/02739

*Resenärsforum är Sveriges nationella intresseorganisation för kollektivtrafikens konsumenter. Resenärsforum omfattar regionala resenärsnätverk och organiserar därutöver enskilda resenärer. Resenärsforum är medlem i Sveriges Konsumenter som är en sammanslutning av svenska konsumentorganisationer. Resenärsforum representerar Sverige i paraplyorganisationen European Passengers' Federation, som samlar europeiska resenärsorganisationer.*

## **Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033/2037**

Resenärsforum har beretts möjlighet att lämna yttrande över rubricerade underlag med anhållan om svar senast 2020-01-29. Vi vill med detta remissvar betona vikten av att beakta synpunkter från kollektivtrafikens användare – resenärerna.

Vilken trafikutveckling och färdmedelsfördelning som antas för det framtida transportsystemet får en avgörande betydelse för vilka satsningar på infrastrukturen som bedöms lönsamma.

Trafikverket har de senaste årtiondena konsekvent överskattat biltrafikresandet och underskattat tågresandet. I föreliggande planunderlag har visserligen prognosen för tågresandet justerats upp i förhållande till bilresandet, men det antas ändå en fortsatt kraftig biltrafiktillväxt. Det finns uppenbara skäl att ifrågasätta Trafikverkets prognoser som anger en ökning av biltrafikarbetet med 20–40 % till 2040, i synnerhet när det förväntas bli betydligt dyrare att köra bil i framtiden. Trafikverket räknar med en ökning av biltrafikarbetet trots att medelkörsträckan per capita har minskat med 3 % det senaste decenniet. Missvisande prognoser får stor betydelse för de beräkningar som resulterar i att vägätgärder skulle vara lönsammare än spårinvesteringar.

Det är uppseendeväckande att Trafikverket påstår att åtgärder för att flytta över transporter från bil till kollektivtrafik, gång- och cykel inte leder till några större klimatvinster, trots att EU-kommissionen fastslår att 86 % procent av transportsektorns utsläpp inom EU kommer från väg- och flygtrafik, och att enbart vägtrafikens samhällsekonomiska kostnader uppgår till 750 miljarder Euro årligen. Det är anmärkningsvärt att EU-kommissionens underlag inte ens nämns av Trafikverket.

För att kunna uppnå målen inom klimatområdet behöver planeringen göras om från att vara prognosstyrd till att bli målstyrd. Om nuvarande bristfälliga modeller bibehålls, vilka hittills grovt har missbedömt utvecklingen av såväl bil- som tågtrafik, borde det åtminstone göras en "second opinion" med annan prognosmodell.

En annan brist i Trafikverkets inriktningsunderlag är att förslag på åtgärder saknas för att nå ett transporteffektivt samhälle. Trafikverket förlitar sig nästan helt på biodrivmedel och elektrifiering av väginfrastruktur för att nå miljömålen. Trafikverket verkar inte inse att prognoserna om en kraftig biltrafikutveckling blir en självuppfyllande profetia, där infrastruktursatsningarna genererar ytterligare biltrafik tillväxt. Trafikverkets hållning kan starkt ifrågasättas, särskilt i ett långt tidsperspektiv. Klimatpolitiska rådet har konstaterat att ”inget av de klimatpolitiska målen bortom 2020 kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik”. Det är hög tid att börja se att valet av infrastrukturinvesteringar utgör ett viktigt styrmedel och påverkar såväl trafikutveckling som trafikens miljöeffekter. Ju längre tidsperspektivet är, desto större betydelse får inriktningen av infrastrukturinvesteringarna.

Det är vällovligt att Trafikverket vill satsa på elektrifiering, men det är märkligt att den mest energieffektiva formen av elektrifiering – eldriven järnvägstrafik – inte behandlas alls. Det är där som satsningarna rimligen borde vara störst.

Det finns också en redan väl beprövad och standardiserad form av elektrifierad busstrafik med drygt 20 000 fordon i trafik världen över – trådbusstrafik. Trafikformen vidareutvecklas för närvarande i kombination med modern batteriteknik och kallas ibland ”In-Motion-Charging” eller ”Slide in busses”. Med trådbussteknik finns förutsättningar att snabbt kunna genomföra storskalig elektrifiering av tätortstrafik, men Trafikverket väljer att istället ensidigt fokusera på elektrifiering av biltrafikens infrastruktur.

Utifrån givna ekonomiska ramar bedömer Trafikverket att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar. Resenärsforum håller med om att vidmakthållande är viktigt, men det får inte innebära att investeringar som är nödvändiga för en omställning av trafiksystemet för att klara framtida klimat- och resenärskrav inte framhålls eller prioriteras bort. Därför finns det ett stort behov av utökade ekonomiska ramar för infrastrukturen.

Det räcker emellertid inte att enbart öka de ekonomiska ramarna och andelen kollektivtrafikinvesteringar, det behöver även göras organisatoriska förändringar och omprioriteringar. En viktig sådan åtgärd är att de nya stambanorna bör läggas utanför de ordinarie budgetramarna – annars blir det stora undanträngningseffekter samtidigt som tidsutdräkten för utbygganden skulle bli oacceptabelt lång. Utbyggnaden av nya stambanor är angelägen inte minst för att frigöra kapacitet för utökad regional tågstrafik och godstrafik på de befintliga stambanorna.

När det gäller nya stambanor är det av avgörande betydelse att stationerna, i den mån de behöver nyanläggas, placeras så centralt som möjligt i städerna. Järnvägens styrka är de korta restiderna från centrum till centrum och då inte bara för ändpunktsresandet. Med centrala stationsplaceringar får de nya stambanorna en större regionsammanbindande funktion. Detta har

också en nära koppling till en annan viktig roll för den statliga infrastrukturplaneringen; att överbrygga regiongränserna.

Det är lämpligt att skjuta på de omfattande kostnaderna som införandet av det nya signalsäkerhetssystemet ERTMS kommer att innebära. Dels innebär det mycket stora investeringar, dels kraftigt ökade kostnader för fordonsinstallationer hos tågoperatörerna, vilket i förlängningen kommer att drabba resenärerna. När ERTMS införs måste staten samtidigt säkerställa bidrag till fordonsinstallationer.

En lämplig inriktning borde vara att vägåtgärder ska syfta till vidmakthållande samt förbättrad trafiksäkerhet och miljö, medan åtgärder för ökad kapacitet, kortare restider och ökad bärighet sker på järnväg. Med en sådan konsekvent inriktning skulle nödvändiga medel också kunna frigöras och omfördelas.

Resenärsforum instämmer i Trafikverkets bedömning att trimningsåtgärder är viktiga för att utveckla kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Detsamma gäller kollektivtrafiksatsningar som ofta hamnar inom ramen för länsplanerna. Volymen av dessa investeringar bör uppgå till minst nuvarande nivåer.

Upplägget i Trafikverkets rapport blir onödigt komplicerat av att det finns planförslag för både 12 och 16 år. Med investeringsvolym på -20 %, 0 % och +20 % samt med och utan nya stambanor redovisas 10 kombinationer av alternativ. Med en tidshorisont hade det blivit hälften så många, vilket hade blivit mer greppbart.

Järnvägssystemet är ryggraden i kollektivtrafiksystemet och resenärer påverkas idag av för låg kapacitet och dålig punktlighet, som till stor del beror på bristande investeringar och underhåll i järnvägsinfrastrukturen. Busstrafikens utvecklingsmöjligheter är oftast inte lika starkt begränsade av infrastrukturen. Samtidigt har järnvägen, med sin oslagbara energieffektivitet, den största möjligheten att bidra till att uppnå klimatmålen. Utan tillräckliga investeringar för att göra det mer attraktivt att välja kollektivtrafiken riskerar Sverige att låsa fast sig i ett omodernt och ineffektivt transportsystem.

Stockholm den 25 januari 2021



Christina Axelsson, ordförande