



2021-01-28

Ert dnr: I2020/02739

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Trafikverkets Inriktnings-underlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av Trafikverkets rapport

På regeringens uppdrag har Trafikverket tagit fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Enligt regeringens direktiv skulle Trafikverket bland annat

- Ta fram inriktningsunderlag för två alternativa planeringsperioder: 2022-2033 (12 år) och 2022-2037 (16 år).
- Förslagen till fördelning ska utgå från gällande anslagsnivå 622,5 mdr (12 år). Trafikverket ska redovisa hur inriktningen förändras om den ekonomiska ramen för de två alternativa planperioderna ökas respektive minskas med 20 procent.
- Klimatomställningen ska genomsyra politiken och klimatmålen ska nås. Därför är klimatmålen även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. För kollektivtrafiken innebär detta enligt direktiven bl.a. att förutsättningar behöver skapas för en snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energi- och klimateffektiva transportsätt samt att regeringens ambition att flytta över transporter från väg och flyg till järnväg, sjöfart, gång, cykel- och kollektivtrafik ska beaktas i genomförandet av uppdraget.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlag bl.a. att

- Underhållsbehoven för järnväg och väg ökar
 - Mest effektivt att vårda den infrastruktur vi redan har
 - Tidiga insatser viktiga för att förhindra större underhållsåtgärder längre fram



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-28

- Vidmakthållande av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet
- Finansiering av nya stambanor utanför nationell plan frigör utrymme
 - Behoven av åtgärder i transportinfrastrukturen är mycket stora. Den nuvarande planeringsramen räcker inte för att genomföra samtliga objekt i gällande plan och samtidigt upprätthålla funktionaliteten i den befintliga infrastrukturen. Hårda prioriteringar kommer därför att krävas vid fördelning av ekonomiska ramarna.
 - Trafikverket föreslår därför att nya stambanorna bör hanteras och finansieras utanför nationell plan. Det ger effektivare utbyggnad av stambanorna till lägre kostnad, snabbare utbyggnad samtidigt som utrymme för angelägna åtgärder frigörs.
- Kan transportsektorns klimatmål nås genom
 - Omfattande elektrifiering av fordonsflottan (år 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon och 90 procent år 2040)
 - Ökad användning av biodrivmedel (Till 2030 behöver andelen öka med 70 procent jämfört med i dag och ungefär på dagens nivå år 2040)
 - Dämpa trafikökningen genom högre bränslepriser (bränslepriset antas öka med 85 procent (realt) 2017-2040 till ca 27 kr/liter, i dagens prisnivå)
 - Medan överflyttning genom förbättrade alternativ (kollektivtrafik, gång och cykel) bara blygsamt kan bidra till minskade klimatutsläpp enligt Trafikverket
- Trimmings- och miljöåtgärder (<100 miljoner kronor) bedöms vara viktiga för Trafikverkets förmåga att förbättra transportsystemet på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt. Sådana åtgärder ska så långt som möjligt inte understiga nivåerna i den gällande nationella planen, utan de ska helst öka
- Trafikverket har i samtliga inriktningar tagit höjd för det planerade införandet av ERTMS, vilket innebär ökade kostnader jämfört med den gällande nationella planen
- Länsplanerna bör prioriteras genom att öka eller minska proportionellt mot den totala planeringsramen
- Statsmiljöavtalen bör enligt Trafikverket prioriteras genom att ingå i alla inriktningar öka eller minska proportionellt mot den totala planeringsramen

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Vidmakthållande

Vi delar Trafikverkets analys av att behoven av medel för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, överstiger de befintliga ramarna och att detta leder till en successiv standardsänkning.¹

Vartefter en anläggnings skick försämras blir den dyrare att återställa. Långsiktigt är det billigare att förebygga problem än att ta hand om akuta problem när de uppstår. Därmed undviker man kapitalförstöring och på sikt mycket höga reinvesteringskostnader. Det

¹ S.10



2021-01-28

mest avgörande för transportsystemets funktion är därför att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt.

Svensk Kollektivtrafik anser därför i likhet med Trafikverket att vidmakthållande av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet och att vidmakthållande ska genomsyra fördelning av planeringsramen. Vi delar även bedömningen att utifrån givna ekonomiska ramar är nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen större än att göra nya investeringar. Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att det är mycket viktigt att minska underhållsskulden, framförallt i järnvägssystemet, därför förespråkar vi, som redan nämnts, inriktningen +20 procent utan nya stambanor.

Ekonomiska ramens storlek

Svensk Kollektivtrafik förespråkar *inriktningen +20 procent utan nya stambanor*, som bl.a. innebär att de nya stambanorna finansieras och hanteras utanför nationell plan (se nedan när det gäller de nya stambanorna) eftersom det är den enda inriktningen som gör det möjligt att minska underhållsskulden genom att återta eftersatt underhåll och samtidigt öka anslagen till trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtalen och länsplanerna samt anslå tillräckligt för att upprätthålla dagens funktionalitet².

Inriktningen +20 procent utan nya stambanor är med andra ord den inriktning som ger de mest positiva effekterna för kollektivtrafiken.

Planperiodens längd

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att nackdelarna och riskerna med ha en planperiod på 16 år istället för 12 år är större än fördelarna. Vid den längre planperiod är de totala samhällsnyttorna högre, eftersom mer nyttor hinner skapas med en längre planperiod, men effektiviteten (nytta per satsad krona) är ungefär samma som i motsvarande inriktningar med kortare planperiod. Samtidigt innebär en så lång planperiod som 16 år en risk i sig, eftersom det minskar den framtida handlingsfriheten när medel binds upp så långt fram i tiden. Om planperioden förlängs till 16 år samtidigt som de nya stambanorna skulle finansieras inom ramen för den nationella planen skulle de statliga infrastrukturmedlen vara så gott som helt uppbundna i nära 20 år, eftersom flera av de investeringar som påbörjas under den 16-åriga perioden fortsätter även efter planperiodens slut. Att avhända sig handlingsfrihet på detta sätt under så lång tid kan innebära betydande problem och risker i och med att man inte har tillräcklig flexibilitet för att möta behov och omständigheter som är okända i dag. Vi anser därför att den planperioden även i framtiden ska vara 12 år.

Däremot anser vi att Trafikverkets arbete för att uppnå klimatmålen och övriga mål som regeringen och riksdagen slagit fast måste förbättras och utvecklas. Detta kommer att öka långsiktigheten i Trafikverkets planeringsarbete avsevärt.

Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ett ökat inflytande från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i kommande planering. För att uppnå transportsektorns klimatmål och för att resandet ska bli hållbart behöver de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram och andra viktiga mål i regionerna beaktas i kommande planomgångar.³

Nya stambanor

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom Trafikverkets förslag om att finansiera och hantera de nya stambanorna utanför den nationella planen eftersom det ger en effektivare och snabbare utbyggnad av stambanorna till lägre kostnad, samtidigt som det

² S.17

³ S.125



2021-01-28

frigörs utrymme för angelägna åtgärder som annars inte skulle rymmas i den nationella planen. Med en annan finansiering, som medför en snabbare utbyggnad, skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Om stambanorna istället skulle rymmas i ordinarie plan kommer genomförandetiden att bli mycket lång. Till detta kommer att det är komplicerat att hantera så stora objekt inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom myndigheten har begränsade möjligheter att flytta medel mellan år. Även små förskjutningar i framdrift och kostnad skulle få stora konsekvenser för möjligheterna att planera och driva andra projekt framåt.⁴

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.

Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang även understryka vikten av 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 resenärer. Därför måste anslutningsspår för regionalståg byggas till stationerna för höghastighetstågen. Dessutom måste höghastighetsbanorna vara kompatibla med nuvarande järnvägar så att eventuella nya regionalstågssystem 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 tjänsteresor mellan de tre storstäderna. Om man ändå skulle välja externa stationslägen 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.

Kompetensförsörjning

Vi delar Trafikverkets bedömning⁵ att allt pekar på ett totalt ökat behov av resurser och kompetens inom transportområdet och att många aktörer redan nu upplever att det är svårt att rekrytera personer med rätt kompetens och att utbildningssystemet behöver utvecklas för att möta behovet av kompetens på transportområdet. Brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Däremot anser vi att Trafikverkets och regeringens perspektiv är allt för begränsat. Svensk Kollektivtrafik anser att det inte bara behövs åtgärder för att säkra kompetensförsörjningen inom infrastrukturbranschen, utan även inom kollektivtrafiken. Det finns stora rekryteringsbehov inom såväl busstrafiken som tågtrafiken under de närmaste åren.

Hur kan klimatmålen nås?

Svensk Kollektivtrafik är mycket kritisk till hur Trafikverkets analyser och förslag kring hur transportsektorns klimatmål ska nås.

Vi är kritiska till att Trafikverket inte har följt regeringens direktiv när det gäller att förutsättningar behöver skapas för överflyttning av transporter till energi- och

⁴ S.19

⁵ S.48-51



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-28

klimateffektiva transportsätt⁶ och att regeringens ambition att flytta över transporter från väg och flyg till kollektivtrafik ska beaktas vid genomförandet av uppdraget.⁷

Istället skriver Trafikverket att "Förbättrade alternativ kan dock bara i blygsam utsträckning bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp. Det beror framför allt på att vägtrafiken är så mycket större än de andra trafikslagen. Det innebär att även en stor relativ ökning av ett annat trafikslag motsvarar en liten relativ minskning av vägtrafiken. Dessutom är överflyttningseffekter oftast relativt små. När transportvolymen ökar till följd av en förbättring består huvuddelen av ökningen vanligen av nygenererade transporter, inte av överflyttning från andra trafikslag."⁸

Denna slutsats bygger på en bristfällig och ofullständig analys. Åtgärder för överflyttning av transporter till energi- och klimateffektiva transportsätt, exempel till kollektivtrafik, kan på övergripande nivå delas in i två typer, dels i åtgärder som ökar transportsättets attraktivitet (förbättra alternativet kollektivtrafik), dels i åtgärder som minskar biltrafikens attraktivitet. Trafikverket har begränsat sin analys till att bara gälla "förbättrade alternativ". För att det ska vara möjligt att dra väl underbyggda slutsatser så måste man även analysera klimateffekterna av överflyttning som är ett resultat av åtgärder som minskar biltrafikens attraktivitet samt paket och synergieffekter av åtgärder från de två åtgärdestyperna. Trafikverket utgår från att klimatmålen bl.a. kommer att uppnås genom minskat trafikarbete som följd av höjda bränslepriser, men de analyserar inte överflyttningseffekten till kollektivtrafik, gång och cykel.

I detta sammanhang vill vi framhålla att busstrafiken även är en del av vägtrafiken och att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik i dag till 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 har minskat med ungefär 3 procent per år under de senaste åren. Detta är en mycket stor utmaning som kräver åtgärder på alla områden. Det går inte att som Trafikverket gör begränsa sig till att minska trafikarbetet genom att öka bränslepriserna, öka andelen biodrivmedel och att öka andelen eldrivna fordon. Till detta kommer att det kan bli politiskt svårt att öka drivmedelspriserna med 85 procent till 2040 som Trafikverket skriver i sin rapport. Det visar inte minst protesterna mot höjda bränslepriser i andra länder.

Den helt övervägande delen av transportsektorns klimatutsläpp kommer från vägtrafiken. Vägtrafikens klimatutsläpp kan enligt Trafikverket minskas på tre sätt:

- genom elektrifierade och effektivare fordon
- genom att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel och el
- genom att minska det fossildrivna trafikarbetet.

Trafikverket skriver att var och en av dessa faktorer är förenad med en samhällsekonomisk kostnad, som är summan av samtliga samhällsnyttor och

⁶ S.2-3, [Regeringens direktiv till Trafikverkets uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod](#)

⁷ S.3 i regeringens direktiv

⁸ S.10



2021-01-28

samhällskostnader, inklusive alla relevanta hållbarhetsdimensioner och hållbarhetsrestriktioner.

Det är stämmer inte eftersom en överflyttning av en bilresa till en resa med kollektivtrafiken som ger minskade utsläpp mycket väl kan vara utan kostnad om den tillkommande resenären reser när det finns ledig kapacitet. I transportprognosmodellerna finns det inga uppgifter om var och när det finns ledig kapacitet i kollektivtrafiken, istället antas i allmänhet att kollektivtrafiken måste utökas i samma omfattning som kollektivtrafikresandet ökar. Trafikverkets analyser bygger bara på effekter och kostnader på marginalen och tar inte upp systemeffekter och transportslagsspecifika effekter och förhållanden m.m.

Dessutom haltar Trafikverkets jämförelse mellan marginalkostnaden för att minska klimatutsläppen genom omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel, högre bränslepriser⁹ och förbättrade alternativ till vägtransporter¹⁰ eftersom de tre första åtgärderna uteslutande syftar till att minska klimatutsläppen och öka energieffektiviteten, medan det primära syftet med förbättrade alternativ¹¹ är att öka människors resmöjligheter och tillgänglighet. Detta måste återspeglas i de samhällsekonomiska analyserna.

Med tanke på bristerna i Trafikverkets analyser och förslag kring hur transportsektorns klimatmål ska nås anser vi att det måste göras kompletterande analyser och revideringar av förslagen.

I detta sammanhang vill vi även framhålla att utvecklingen av kollektivtrafik-resandet, i synnerhet med regionaltåg, historiskt har underskattats kraftigt av Trafikverket. Mellan åren 1990–2018 ökade resandet med regionaltågstrafiken med omkring 200 procent, i genomsnitt 4-5 % per år. Mot bakgrund av detta ställer vi oss frågande till varför Trafikverket, trots den tidigare underskattningen, redovisar en basprognos med klimatfokus som innebär en årlig tillväxttakt på knappt 2 procent i den regionala tågtrafiken.¹² Det finns en stor risk för att underskattandet av resandeutvecklingen leder till att investeringsåtgärder som berör regional kollektivtrafik härigenom systematiskt nedprioriteras.

Etappmålet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik

Vi saknar en bedömning av måluppfyllelsen av Trafikverkets förslag i relation till det av regeringen och riksdagen fastställda etappmålet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.¹³ Istället finns det en bedömning av måluppfyllelsen i relationen till ett liknande mål, men som handlar om aktivt resande: Andelen färdsträcka med gång, cykel eller kollektivtrafik ska vara minst 25 procent år 2025¹⁴. Detta mål bedömer Trafikverket inte kommer att nås. Svensk Kollektivtrafik anser att staten tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ta fram en strategi och handlingsplan för hur riksdagens och regeringens etappmål om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik ska uppnås.

⁹ S.54

¹⁰ 58-59

¹¹ Trafikverket räknar upp tre exempel: mycket kraftigt öka utbudet av mycket ambitiösa järnvägsinvesteringar och mycket ambitiösa cykelsatsning, s.58

¹² S. 67

¹³ [Regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling](#)

¹⁴ S.155



2021-01-28

Elektrifiering

Svensk Kollektivtrafik delar Trafikverkets bedömning att en omfattande elektrifiering av fordonsflottan är nödvändig för att nå transportsektorns klimatmål. Antalet elbussar ökar snabbt i kollektivtrafiken och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har i stort sett utan undantag ambitiösa planer för övergång till elektriska bussar i stadstrafik. Men redan i dag är det kapacitetsbrist i elnätet på flera platser i Sverige, vilket i sin tur riskerar att leda till att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tvingas senarelägga övergången till eldrivna stadsbussar avsevärt. Det har redan hänt att elnätsägare har sagt nej till att ansluta depåer för elbussar till deras elnät. Dessutom kommer det signaler från elbranschen om att överföringskapaciteten i elnäten knappast kommer att öka så snabbt att de aktuella städernas satsningar på elbussar kan genomföras i enlighet med de ursprungliga planerna. Svensk Kollektivtrafik vill understryka att för att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas inte ska tvingas skjuta investeringarna på framtiden behöver kapaciteten i elnäten ökas.

Långsiktiga effekter av covid 19-pandemin

Som Trafikverket framhåller är det osäkert vilka långsiktiga effekter som covid-19-pandemin ger på efterfrågan och utbud av transporter i framtiden. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket som en del av arbetet med att ta fram förslaget till nationell plan behöver göra fördjupade analyser av pandemins framtida effekter. Trafikverket bör som en del av arbetet för att uppnå transportsektorns klimatmål prioritera analyser av hur kollektivtrafikandelen kan ökas post-corona.

Digitalisering Trafikverkets system

Digitaliseringen av Trafikverkets system är viktig för att dra nytta av de möjligheter till effektiviseringar och kostnadsbesparingar som finns inom såväl Trafikverkets verksamhet som inom trafiken, inte minst när det gäller möjligheterna att bedriva mer kapacitetsstark och effektiv tågtrafik. Svensk Kollektivtrafik vill understryka att digitaliseringsarbetet måste vara branschöverskridande. Det får inte vara något som enbart sker inom Trafikverket, utan branschens aktörer måste arbeta tillsammans för att kunna skapa samhällsnytta.

Svensk Kollektivtrafik anser att genomförandekraften måste bli större när det gäller IT-projekt hos Trafikverket. Vi är mycket oroade över den tidplan som Trafikverket presenterat för Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)¹⁵. En tidplan som medför att nyttorna med projektet inte kommer att kunna realiseras förrän år 2022-2033. Detta är en kraftig försening jämfört med Trafikverkets tidigare planering som innebar att systemet skulle vara implementeras fullt ut under 2018. Samma resonemang kan föras när det gäller två andra stora projekt, om anläggningsdata och nationell trafikledning. Det finns starka motiv för att göra dessa investeringar i närtid så att investeringarna kan minska kända verksamhetsrisker, kostnadsmassan för personal samt skapa utökade nyttor för branschen och dess kunder.

ERTMS

De riskanalyser som konsultföretaget Ramböll gjorde år 2020 visade att införandet av ERTMS kommer att kosta tåg företagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna 13 miljarder kronor. Kostnader som till stor del kommer att betalas av konsumenterna och transportköparna genom högre biljett- och godstransportpriser. Prishöjningar som kommer att leda till såväl lägre tågresa och högre bilresa som att mer gods flyttas från järnvägen till lastbilstrafiken, med ökade klimatutsläpp som följd. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket ska skjuta upp införandet av ERTMS och att

¹⁵ Projektet beskriv på s.88



2021-01-28

verket, tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska göra ett omtag utifrån resultaten av riskanalyserna.

Vi anser att en rad förändringar måste göras vid omtaget:

- Uppdateringsfrekvensen i ERTMS måste begränsas för att minska störningar och kostnader
- Staten måste ta alla kostnader för investeringar, uppdateringar och risker när det gäller ERTMS ombordutrustning
- Tidplanen för utbyggnaden behöver revideras med hänsyn till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och tågforetagen möjligheter och behov (bland annat när det gäller fordonsförsörjning)
- Effekterna av utbytet av ställverk och utbytet av radiokommunikationsutrustning får inte sammanblandas med ERTMS-utbyggnaden
- Paralleldrift (ATC/ERTMS) måste tillåtas under utbyggnadsperioden
- Utbyggnaden ska inte ske i "öar", utan större stråk ska driftsättas samtidigt
- Tidplan och versionsval för ERTMS ska planeras tillsammans med våra grannländer

Eftersom vi anser att införandet av att ERTMS ska skjutas upp och att Trafikverket ska ta alla kostnader för ERTMS ombordutrustning och det måste göras ett omtag utifrån riskanalyserna så anser vi även att Trafikverkets planer, behovsbedömningar och kostnadsberäkningar för ERTMS¹⁶ behöver revideras.

Trimnings- och miljöåtgärder

Vi delar Trafikverkets bedömning att trimnings- och miljöåtgärder är viktiga för Trafikverkets förmåga att förbättra transportsystemet på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt. Trimningsåtgärder har ofta en hög kostnadseffektivitet eftersom de gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas bättre och få högre kapacitet och robusthet. Detta skapar positiva effekter för både person- och godstransporter i hela landet.¹⁷

De identifierade behoven på detta område är betydligt större än utrymmet i gällande plan. Anslagen till trimningsåtgärder- och miljöåtgärder i den nuvarande planen uppgår till 35,2 miljarder kr varav 15,3 miljarder till trimnings/tillgänglighetsåtgärder, medan behoven i den kommande 12-åriga planperioden uppgår till 81,4 miljarder kr, varav 30,5 miljarder gäller trimnings/tillgänglighetsåtgärder.¹⁸ Det behövs med andra ord en kraftig ökning av anslagen till trimnings- och miljöåtgärder.

Enligt Trafikverket ska trimnings- och miljöåtgärder så långt som möjligt inte understiga nivåerna i den gällande nationella planen, utan de ska helst öka.¹⁹ Svensk Kollektivtrafik anser att anslaget till trimnings- och miljöåtgärder ska öka. Vi anser att ökade anslag till trimningsåtgärder som förbättrar förutsättningarna för befintlig och ny kollektivtrafik samt skapar attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser, bytespunkter och noder ska ha mycket hög prioritet, liksom ökade anslag till åtgärder som syftar till att anpassa stationer, busshållplatser, bryggor och rastplatser för personer med funktionsvariationer samt åtgärder som syftar till att förbättra kvalitet och kapacitet för personresor.

¹⁶ S. 113

¹⁷ S.13, 130

¹⁸ S.107

¹⁹ S.13



Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Svensk Kollektivtrafik håller med om Trafikverkets bedömning att länsplanerna ska prioriteras eftersom det finns stora behov inom den del av transportsystemet som länsplaneupprättarna ansvarar för.²⁰ Det handlar till exempel om åtgärder för ökad trafiksäkerhet, gång, cykel och kollektivtrafik och statlig medfinansiering till kommunala infrastrukturåtgärder. Under de senaste planeringsomgångarna har anslag till länstransportplanerna ökat något, medan ramarna i den nationella planen ökat markant. Kostnadsökningar och osäkra kalkyler begränsar dessutom länstransportplanernas fria utrymme och flexibilitet. Trafikverket föreslår därför att det årliga anslaget för länsplanerna utgår från dagens nivå och ökar respektive minskar med 20 procent proportionellt mot den totala planeringsramen.²¹ Vår bedömning är att detta inte är tillräckligt. Dessutom anser vi att infrastrukturmedlen används mer effektivt i länsplanerna än i den nationella planen. För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, öka kollektivtrafikresandet och minska klimatutsläppen anser Svensk Kollektivtrafik att länsplanerna ska ha mycket hög prioritet och ökas mer än proportionellt mot den ekonomiska ramen, men ökningen av anslaget till länsplanerna ska inte tas från järnvägssatsningarna.

Svensk Kollektivtrafik anser dessutom att det behövs öronmärkta medel till anläggande av kollektivtrafikkörfält och signalprioritering på kommunala och statliga vägar.

Svensk Kollektivtrafik anser att gränsen för namngivna objekt i länstransportplanerna ska höjas från 25 till 50 miljoner för att öka flexibiliteten i planeringen och effektivisera genomförandet. I dag medför kostnadsökningar att även mindre åtgärder ofta överskrider gränsen för namngivet objekt. Detta leder till att planen blir mindre flexibel och planeringstiden för mindre åtgärder blir onödigt lång. Gränsen för namngivna objekt kan också leda till avgränsning av åtgärder, som ökar kostnader och minskar effektivitet vid genomförande.²²

Statsmiljöavtal

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 och cykel. I gällande plan finns en miljard kronor per år avsatt för stadsmiljöavtal.²³ Svensk Kollektivtrafik anser inte att det är tillräckligt. Det är positivt att Trafikverket föreslår att statsmiljöavtalen ska ingå i alla inriktningar²⁴, däremot är det inte tillräckligt att statsmiljöavtalen ökar respektive minskar proportionellt mot den totala planeringsramen. Vi anser att stadsmiljöavtalen ska ha mycket hög prioritet och ökas mer än proportionellt mot den ekonomiska ramen.

I detta sammanhang vill Svensk Kollektivtrafik passa på och understryka att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och förenklas så att det blir enklare att söka medel för angelägna kollektivtrafikprojekt.

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

²⁰ S.122-123

²¹ S.14

²² S.124

²³ S.108

²⁴ S.14



2021-01-28

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 i den nationella transportinfrastrukturplanen.

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.

Trafikverket skriver att det finns skäl att överväga statsbidrag till depåer.²⁵ 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. Svensk Kollektivtrafik anser därför att Trafikverket bör få i uppdrag att konsekvent både planera och utföra samtliga steg i fyrstegsprincipen och att Trafikverkets ges ökade möjlighet att med statliga medel finansiera steg 1- och 2-åtgärder.²⁶

Vi delar Trafikverkets bedömning att det behövs en fortsatt kunskapsuppbyggnad om effektsamband och utvärderingar, särskilt för steg 1-åtgärder som ökar kollektivtrafikandelen.²⁷

Kapacitetstilldelning järnväg

I likhet med Trafikverket anser Svensk Kollektivtrafik att processen för kapacitetstilldelning på järnvägen behöver förbättras, effektiviseras och utvecklas²⁸. Trafikverkets möjligheter att effektivt tillgodose tågoperatörernas behov av tåglägen är grundläggande för att på sikt kunna öka tågresandet och nå miljömålen. Vi anser att den nuvarande processen behöver effektiviseras på flera sätt: Möjligheterna att erbjuda attraktiva tåglägen i högtrafik till regional- och pendeltågstrafiken måste öka och en ny modell för kapacitetstilldelning behöver tas fram som både tillfredsställer godstrafikens ofta tillfälliga behov av kapacitet på spåren och regional- och pendeltågstrafikens långsiktiga och fleråriga kapacitetsbehov. Ett system som även premierar regelbunden persontrafik och effektiva byten för resenärerna. Det innebär att modellen måste

²⁵ S.123-124

²⁶ S.125

²⁷ S.34-35

²⁸ S.26, 29, 36



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-01-28

anpassas till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikupplägg som bygger på att resenärerna med en biljett kan resa inom ett helt nätverk av kollektivtrafik. I dag tas ingen hänsyn till kollektivtrafikens behov och strävan efter enkel och trygg tidtabell (där avgångarna går regelbundet) eller att resorna ska gå snabbast möjligt (t.ex. tillämpas "skogstid" på spåret)²⁹ eller möjligheterna att med byten nå många målpunkter med snabba effektiva byten (som minimerar den av resenärerna oattraktiva väntetiden och därmed också minskar behovet av större dimensionering av stationer och terminaler). Genom att utnyttja kollektivtrafikens nätverkseffekter och minska resenärernas restid ökas kollektivtrafikandelen. Vi anser därför att Trafikverket ska utreda nya tilldelningskriterier tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och övriga branschen som säkerställer flerårig långsiktighet vad gäller kapacitetstilldelning för samhällsorganiserad kollektivtrafik.

För att uppnå transportsektorns klimatmål och växla över till ett hållbart resande behöver Trafikverket i planen beakta viljan att trafikera i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram i kommande planomgångar.³⁰

Dessutom måste mängden ändrade och outnyttjade tåglägesbokningar minimeras och Trafikverket effektivisera sin planering och användning av tåglägen för underhållsarbeten så att planerade åtgärder verkligen utförs vid de bokade tidpunkterna.

Reformera de samhällsekonomiska kalkylerna

Svensk Kollektivtrafik anser att de samhällsekonomiska kalkylerna behöver utvecklas, bl.a. så att arbetspendlingens effekter på produktiviteten räknas in fullt ut. I dag räknas arbetspendlingens effekter på produktiviteten inte in i de samhällsekonomiska kalkylerna fullt ut. Ökningen av produktivitet är nämligen enbart kopplad till tillgängligheten för arbetspendling. Att räkna in effekterna av arbetspendling i de samhällsekonomiska kalkylerna är viktigt eftersom det kan påverka rangordningen mellan olika infrastrukturåtgärder på nationell nivå, vilket snedvrider infrastrukturinvesteringarna till den långväga tågtrafikens fördel. Forskning visar att de tillägg som måste göras i kalkylerna är betydande. Konsumentöverskottet för arbetsresor bör som tumregel räknas upp med 40 procent³¹.

Trafikanalys har pekat på att det saknas välutvecklade metoder för att beräkna effekter av mindre investerings- och underhållsåtgärder (trimningsåtgärder), vilket gör det svårt att prioritera mellan dem. En mer utvecklad metodik för att beräkna effekter av mindre åtgärder som underhåll och reinvestering skulle underlätta för jämförelser mellan olika typer av åtgärder och därmed möjliggöra bättre prioriteringar.³²

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman, VD Svensk Kollektivtrafik

²⁹ Trafikverket (2017), Prissättning av kapacitet för järnvägstransporter, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18905/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_033_prissattning_av_kapacitet_for_jarnvagstransporter.pdf

³⁰ S.125

³¹ s. 14, 18-20, [Eliasson, Jonas \(2016\) Förbättrade metoder för samhällsekonomisk analys av kollektivtrafikinvesteringar, CTS Working Paper 2016:6](#). Tas även upp på s. 24, [Trafikanalys \(2017\) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet produktivitet och sysselsättning, PM 2017:10](#) och vår [samhällsnyttorapport](#), s.18)

³² [Trafikanalys \(2017\) Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet produktivitet och sysselsättning, PM 2017:10](#)