

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

Härmed lämnas remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 diarienummer LI2025/01587. Vi vill betona vikten av att beakta synpunkter från kollektivtrafikens användare - resenärerna.

För styrelsen



Karin Svensson Smith
Ordförande



Mårten Zetterman
Vice ordförande

Vilken trafikutveckling och färdmedelsfördelning man antar för framtida transportsystem har en avgörande betydelse för vilka satsningar på infrastrukturen som bedöms lönsamma och därför prioriteras. Trafikverket har under de senaste årtiondena konsekvent överskattat biltrafikresandet och underskattat utvecklingen av tågresandet. Missvisande prognoser får stor betydelse för de beräkningar som resulterar i att vägåtgärder för bil framstår vara lönsammare än spårinvesteringar. Trafikverket utgår från fortsatt hög tillväxt av personbiltrafiken med omkring 26 procent till 2045, och det förutspås framför ske i och omkring de större städerna, trots att det i och kring de större städerna finns väl utbyggd kollektivtrafik. Överinvesteringar i vägprojekt, leder till och genererar mer biltrafik. En sådan prognosstyrning strider såväl mot riksdagens klimatmål och miljömål som EUs klimatmål. Det försvårar kommuners och regioners ambitioner att åstadkomma mer hållbar stadsutveckling och mer hållbar tillgänglighet för alla resenärer. De trafikökningar som förutsägs på statligt vägnät innebär att trafiken kommer att medföra en ökning också på det kommunala vägnätet.

Trafikverket verkar inte inse att felaktiga prognoser om en kraftig biltrafikutveckling riskerar att bli en självuppfyllande profetia, där nya infrastruktursatsningar på vägar genererar ytterligare biltrafik tillväxt. Resenärerna är kritiska till Trafikverkets prognoser som bygger på föråldrade antaganden kring att utvecklingen av biltrafiken håller jämna steg med den ekonomiska tillväxten.

Resenärerna vill påminna om att Klimatpolitiska rådet har konstaterat att "inget av de klimatpolitiska målen bortom 2020 kommer att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik". Resenärerna anser att 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. För att kunna uppnå målen inom klimatområdet behöver planeringen göras om, från att vara prognosstyrd till att bli målstyrd. Politiska beslut om fördelning av investerings och underhållsmedel måste enligt Resenärernas uppfattning ske med målsättningen att även Sverige ska bidra till minskad klimatpåverkan. Transportsektorns koldioxidutsläpp behöver enligt Klimatpolitiska rådet minska med i snitt 8 % per år fram till 2030 för att nå klimatmålet för inrikes transporter. Detta medför att fokus i trafikpolitiken måste vara att öka det kollektiva resandets andel av den motorburna trafiken.

Omställning behövs från bil och flyg till kollektivtrafik

Resenärerna vill påpeka att spår- och järnvägssystemet är ryggraden i det svenska kollektivtrafiksystemet. Resenärer påverkas idag av för låg kapacitet och dålig punktlighet, som till stor del beror på bristande investeringar och underhåll i järnvägsinfrastrukturen. Järnvägen har med sin oslagbara energieffektivitet den största möjligheten att bidra till att uppnå klimatmålen.

För att dra ner på transporternas klimatpåverkan måste det ske en rejäl omflyttning från bil och flyg till kollektivtrafik. Att planera för nya vägar när volymen biltrafik måste minska är lika felaktigt som att bygga nya skolor när man vet att elevkullarna krymper. Kapacitetsbrist på spåren är en stor orsak till tågförseningar. Nuvarande järnväg är har stora kapacitetsbrister och är sliten. Därför behövs nya stambanor för höghastighetståg, Oslo-Stockholm, en ny Ostkustbana och några andra sträckningar där den befintliga kapaciteten behöver öka med nya järnvägar. Det befintliga järnvägsnätet behöver rustas upp för att kunna uppfylla krav från resenärer och godskunder. Nuvarande regionbanor behöver rustas upp eftersom dessa knyter samman perifera delar av landet med de centrala befolkningscentra och är en viktig del i regionalpolitiken i hela landet.

Utifrån givna ekonomiska ramar bedömer Trafikverket att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar. Resenärerna 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 klimatkrav och resenärs efterfråga nedprioriteras.

Elektrifiera effektivare

Det är vällovligt att Trafikverket vill satsa på elektrifiering, samtidigt är det märkligt att den mest energieffektiva formen av elektrifiering – eldriven järnvägstrafik – inte behandlas som en del av elektrifieringsstrategin. Resenärerna anser att investeringar i huvudsak enbart ska ske i järnvägar, eftersom dessa är underdimensionerade redan i dag på många sträckor. Utbyggnaden av nya stambanor är angelägen inte minst för att frigöra kapacitet för utökad regionaltågstrafik och godstrafik på de befintliga stambanorna. 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. Järnvägssystemet bör också ses som en helhet på motsvarande sätt som exempelvis när Öresundsbron byggdes och kopplades ihop med resten av Öresundsregionens järnvägsnät. Först när hela system är färdiga kan de fullt ut nyttjas för effektiv tågtrafik.

Resenärerna vill påpeka att överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik och annan energieffektiv trafik även kan ge samhällsekonomiska vinster i form av sänkta halter av luftföroreningar, minskat buller, ökad folkhälsa, mer yteffektiva städer med ökat utrymme för bostäder, sociala ytor samt växtlighet som behövs för att motverka översvämning. Vi vill också påminna om en redan väl beprövad och standardiserad form av elektrifierad busstrafik med drygt 20 000 fordon i trafik världen över – trådbusstrafik. Trådbusstrafik 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. En spårvagn kan ta upp till fyra gånger så många resenärer som en buss, behöver ingen vingelmån och lämnar därför gott om plats till cyklister samt gångtrafikanter. Att anlägga spårvägar en stor investering som kräver stora passagerarvolymen för att rymmas i en kommunal investeringsbudget. Trafikverket har via

stadsmiljöavtal medfinansierat kollektivtrafikinvesteringar i kommuner. Detta bör Trafikverket även göra framöver. Ett första förberedande steg kan därför vara att reservera körytor för busstrafiken som nu görs i bland annat Malmö, Örebro, Karlstad och Helsingborg.

Inriktningsunderlaget utgår ifrån ekonomiska modeller där ökad biltrafik i princip likställs med samhällsekonomisk effektivitet. ASEK-modellen som används idag sätter ett större värde på minskad tid för bilresor jämfört med kollektivtrafik: detta tidsvärde styr idag, i Sverige, de samhällsekonomiska beräkningarna av vilka investeringar som ses som "effektiva". Resenärerna anser att det är oacceptabelt att kollektivtrafikanters tidsvinst inte tillmätas samma värde som motsvarande tid för bilister. En kollektivresa ger dessutom lägre externa kostnader och inskränker inte på andras rörlighet vare sig nu eller för kommande generationer.

Trafikanalys stärker våra synpunkter

Den måluppföljning som den statliga myndigheten Trafikanalys har utfört stärker de synpunkter som Resenärerna framför. Måluppföljningen visar att punktligheten inom järnvägstrafiken nådde "all time low" under 2023 - de lägsta nivåerna som uppmäts för både person- och godstågen, med undantag för 2010. Den negativa utvecklingen med bristande tillförlitlighet som funnits en längre tid fortsätter. Den sänkta reduktionsplikten har också inneburit att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ökat kraftigt under 2024. Det nationella etappmålet innebär att utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Enligt Trafikanalys växte klyftan till den linjära utvecklingsbanan mot 2030-målet under 2024, och även om reduktionsplikten höjs igen i mitten av 2025 så förefaller det i högsta grad osannolikt att det skulle räcka för att påskynda fordonsflottas utveckling i den omfattning som skulle krävas för att målet ska nås. Det finns ingen tydlig tendens till överflyttning av persontransportarbete till mer energieffektiva trafikslag, även om persontransportarbetet med bantrafik ökat stort de senaste åren. Trafikanalys konstaterar att en fortsatt minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn kommer att vara nödvändig för att Sverige ska nå EUs klimatmål. Det går inte att se någon annan möjlighet att uppnå målen inom än att kraftigt minska användningen av fossila drivmedel i transportsektorn.

Nattågen behöver byggas ut

Många resenärer uppskattar att sova under resan, slippa tidigt morgonflyg, lång bilkörning och hotellövernattning. Vissa nattågsresenärer veckopendlar, andra reser till vänner, släkt, skidsport och fjällvandring eller olika evenemang. De familjer som haft tågsemester med barn vill ofta göra det igen. Nattågen använder fossilfri el och kräver 8–10 gånger mindre energi än flyg per resa. För en familj som använder fyra platser i nattåg åtgår väsentligt mindre energi än en elbil med fyra personer. Genom sin höga transportkapacitet stärker nattågen både civil och militär beredskap för långa förflyttningar. Om tågtrafik, dag- och nattid, ska bli tillförlitlig och fungera med färre störningar och kortare

avstängningstider är ett statligt ansvarstagande för järnvägens infrastruktur nödvändig. Osäkerheten gällande nattågstrafiken måste bytas mot att staten tar ett långsiktigt ansvar för att nattågstrafik finns och utvecklas. Ansvaret bör utformas som en helhetslösning innefattande nya tåg, infrastruktur och ekonomi för att bedriva trafik.

En trafikapparat för alla

Personer med låg ekonomisk standard har sämre tillgång till bil och är därför mer beroende av andra färdssätt, i synnerhet kollektivtrafik. Fordonsinnehavet har sjunkit sedan 2018, både totalt och särskilt vad gäller personer med låga inkomster. Män äger fler bilar än kvinnor, har en högre körkortsandel och deras körsträckor är också längre. Genomsnittlig andel kollektivtrafik av det totala resandet mätt som personkilometer 2022, enligt Trafikanalys resvaneundersökning är 13,7 % för män och 19,5 % för kvinnor. Att verka för en ökad kollektivtrafikandel av de motoriserade resorna är en ansvarsfull framtidsinvestering.

Sammanfattning

Den största och snabbaste effektivitets- och klimatvinsten uppnår vi genom att flytta transporter från bil och flyg till kollektivtrafik. Kollektivtrafik behöver vara ryggraden i ett rättvist och hållbart trafiksystem. En pålitlig och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att alla, oavsett var man bor eller vilken inkomst man har, ska kunna vara delaktiga i klimatomställningen. I en tid präglad av klimathot, krigsrisker med osäker drivmedelsförsörjning är nattåg ett energieffektivt alternativ till flyg och bil för långväga resor. För att möta medborgarnas önskemål, behov och efterfrågan måste en förbättrad och utökad kollektivtrafik vara överordnad i Trafikverkets arbete.