



Regeringskansliet
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm 2017-10-26

N2017/05430/TIF

Remissyttrande angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag hänvisar också till Transportföretagen och Svenskt Näringslivs inlämnade remissvar på Trafikverkets förslag.

Trafikverket har i sina förslag och rapporter till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 gjort ett professionellt, grundligt och gediget arbete utifrån de riktlinjer och ramar som regeringen angivit.

De senaste årens allvarliga problem med driftsstörningar och bristande underhåll inom järnvägssektorn motiverar självklart ökade resurser till ny- och reinvesteringar och underhåll. En stor kostnadsökning är också beroende på att satsningarna på ”höghastighetstågen”, som nu enligt Trafikverkets förslag inte blir några höghastighetståg eftersom hastigheten begränsas till högst 250 km/h, i huvudsak anslagsfinansieras och inte lånefinansieras. Därför är det inte oväntat att angelägna satsningar på väginvesteringar och vägunderhåll nedprioriteras eller uteblir i den nationella planen. Under planperioden investeras 146 miljarder kronor i järnvägen, men endast 43 miljarder i väginvesteringar, trots att 87 procent av alla persontransporter sker på väg och att väginvesteringarna i planen är betydligt lönsammare än järnvägsinvesteringarna. Väginvesteringarna har enligt Trafikverket en genomsnittlig NNK på 1,1 medan motsvarande för järnvägsinvesteringarna är NNK på 0,1.

Denna ensidiga och alltför stora relativa satsning på tågtrafiken drabbar därför menligt vägtransporter och kollektivtrafiken på väg. Framst genom uteblivna nyinvesteringar i väg och eftersatt underhåll särskilt i glesbygdsområden. Det finns ett eftersläpande reinvesteringsbehov av flera motorvägar som är oroande. Trafikverket framhåller att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden, dvs. att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt. Samtidigt som vägtrafiken beräknas öka betydligt snabbare under tjugooårsperioden 2010–2030 än under perioden 1990–2009 och mer än järnvägstraafiken. Prognoserna om busstrafikens ökning



är emellertid högst osäker då den är beroende av vilka insatser som görs för att öka bussens framkomlighet i tätorterna och utvecklingen av kapacitetsstarka busstråk.

Prioriteringen på järnvägstrafiken innebär att det ekonomiska utrymmet därmed blir mindre för satsningar på kollektivtrafik på väg, vilket är anmärkningsvärt då huvuddelen (52,5 procent 2016) av resandet inom den regionala kollektivtrafiken sker med busstrafik. Och hela 72 procent av antalet utbudskilometer står busstrafiken för. I samtliga län dominerar bussutbudet per invånare mätt i utbudskilometer. Buss är också det enda kollektivtrafikslag som återfinns i samtliga län och som därmed kan bidra till att uppnå målen om ett ”inkluderande samhälle” och en ”levande landsbygd”. Busstrafikföretagen har en större omsättning, högre förädlingsvärden och har fler anställda än persontrafiken på spår. Ska kollektivtrafiken öka och angelägna miljö- och klimatmål uppnås till 2030 eller inom överskådlig framtid är det främst busstrafiken som har denna potential. Dessa fakta visar på att dagens alltför ensidiga spårsatsningar inte är välgrundade eller kostnadseffektiva, utan handlar mer om symbolpolitik och dogmatik. Det är också flera föreslagna tåginvesteringar som inte ens är samhällsekonomiskt lönsamma enligt Trafikverket.

Trafikverket bör vidare få i uppdrag att fortsätta utreda och projektera en Östlig förbindelse samt erhålla erforderliga medel för ett sådant projekt. Justeras inte riksintresset hindrar staten Stockholms stad och Nacka kommun att fortsätta den pågående samhällsplaneringen och byggande av en östlig förbindelse. I det arbetet är det viktigt att Trafikverket redan från början planerar för kollektivtrafik med buss med hög framkomlighet och kapacitet i en östlig förbindelse.

Sveriges Bussföretag är positiv till Trafikverkets förslag att permanenta stadsmiljöavtalen under hela planperioden för exempelvis kollektivtrafikkörfält, nya och förbättrade busshållplatser och plattformar samt åtgärder för att prioritera kollektivtrafik i korsningar och signaler. De tidigare ansökningsomgångarna har starkt bidragit till utvecklingen av flera BRT-liknande (Bus Rapid Transit) system och framkomlighetsåtgärder för busstrafik. SKL:s utvärdering visar också på positiva effekter med stadsmiljöavtalen. Emellertid är 12 miljarder kronor på 11 år eller drygt en miljard kronor per år helt otillräckliga om statsmakterna avser att öka kollektivtrafiken och uppnå miljö- och klimatmål.

Tillsammans med Trafikverket har bland annat Sveriges Bussföretag utarbetat Guidelines för BRT och regionala superbussar.¹ Det vore önskvärt om dessa också utgjorde riktlinjer och krav för att bevilja stadsmiljömedel till satsningar på BRT och regionala superbussar.

Det är mycket positivt att Trafikverket lyfter fram BRT som ett viktigt utvecklingsområde och att man tillsammans med forskning och industrin vill genomföra ett antal ”demonstrationsprojekt”. Det kan dock noteras att BRT konceptet är ett internationellt beprövat och moget system, vilket också nämnda Guidelines visar, och tiden för demonstrationsprojekt är för länge sedan redan passerat. BRT kan utgöra stommen i medelstora och stora städers kollektivtrafik, skapa tvärförbindelser och utveckla den

¹ Se rapporterna ”Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT – Råd för utveckling av avancerade kollektivtrafiklösningar med hög kvalitet och kapacitet” (januari 2015) och ”Guidelines för attraktiv regional busstrafik – Regional BRT. Råd för utveckling av avancerade regionala busstrafikkoncept med hög kvalitet” (november 2016).

regionala trafiken i stråk där efterfrågan är stor. Med hjälp av elektrifiering och automation kan BRT-konceptet utvecklas vidare och bidra till ökad energieffektivitet och produktivitet.

Trimningsåtgärder (steg 2 optimera och steg 3 bygg om) är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och syftar till att med mindre och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion. Trots att dessa ger stora effekter och går snabbt att genomföra, där exempelvis kollektivtrafikkörfält, signalprioritering och BRT-system är ypperliga exempel på att optimera trafiksystemet, anslås alldeles för lite resurser på dessa trimningsåtgärder. För kollektivtrafiken reserveras endast 1,7 miljarder kronor under planperioden, dvs. 154 miljoner kronor per år, utav totalt 36 miljarder på detta konto. Trafikverket konstaterar att trängsel på vägar i storstadsområden gör att bussarna fastnar i köer, vilket ”minskar kollektivtrafikens attraktionskraft och försvårar ambitionen att öka andelen kollektivtrafik”. Ska dessa förhållanden ändras krävs väsentligen större satsningar på optimeringsåtgärder än vad som föreslås i den nationella planen.

Trafiksäkerhet är en viktig del av Trafikverks verksamhet enligt de transportpolitiska målen och Nollvisionen. Steg 2 och steg 3 åtgärder är även väsentliga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Inte minst när det gäller att åtgärda och anpassa busshållplatser för skolskjutsar. Idag finns fortfarande många hållplatser som blott består av en stolpe mitt ute på en landsväg, utan väderskydd eller belysning där skolbarn ska kliva av. De flesta olyckor som sker i samband med skolskjuts äger rum vid på- och avstigningsplatserna.

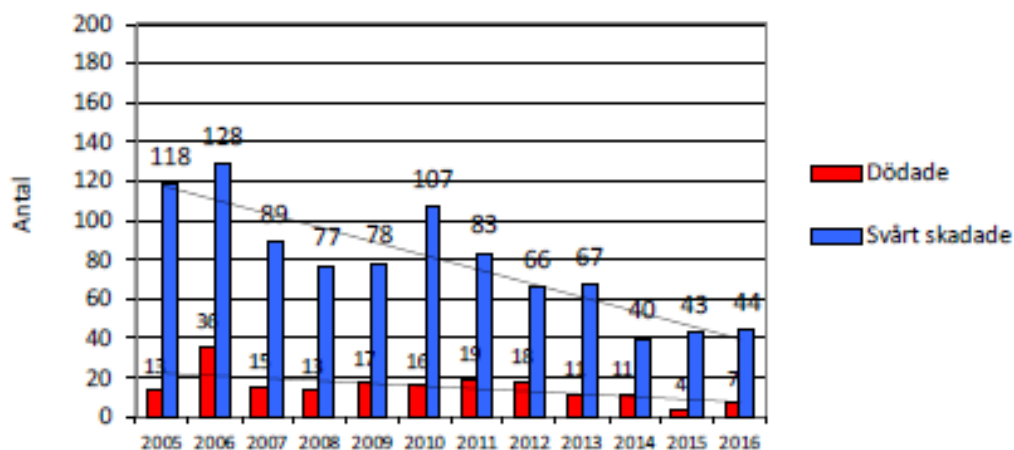
Sveriges Bussföretags regionala förening i Norrbotten har i en studie i år inventerat trafikmiljön avseende vägstandard och trafiksäkerhet för busstrafiken i fyra vägsträckor: Väg 97 Sävast-Sunderbyn, Väg 616 Unbyn-Bälinge, Väg 395 Anttis-Pajala och Väg 392 Östra Ansvar-Nybyn. Slutsatsen från rapporten är att det saknas utbyggda och trafiksäkra hållplatser, vilket leder till att bussen tvingas stanna på vägrenen för av- och påstigande. Tillgängligheten för rörelsehindrade till nuvarande hållplatser är nästintill obefintlig. Vidare konstateras att vinterväghållning och halkbekämpning vid och på hållplatser måste förbättras och säkerställas.

Det är bra att Trafikverket lyfter fram att fler stationer och busshållplatser under planperioden behöver åtgärdas och anpassas för personer med funktionsnedsättningar än de planerade återstående cirka 70 stationer och 1 000 busshållplatser.

Det kan i detta sammanhang framhållas att busstrafik är det säkraste transportslaget på väg och antalet dödsolyckor och svårt skadade har under en längre period minskat samtidigt som busstrafiken och antalet resenärer ökat.²

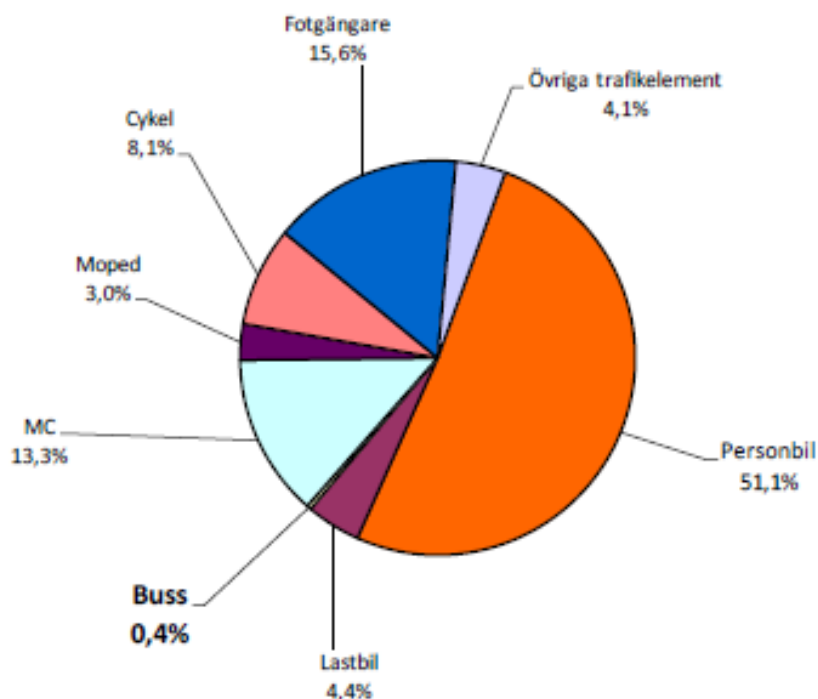
² Sveriges Bussföretags rapport: ”Statistik om bussbranschen” (augusti 2017).

Antal dödade och svårt skadade i olyckor med buss inblandad 2005-2016



Figur 25 på sid 144 i förslaget till den nationella planen ger en missvisande bild av trafiksäkerheten avseende busstrafik, då den läggs samman med biltrafik. En mer tydlig bild ger denna:

Antal dödade personer vid vägtrafikolyckor år 2016



Utifrån nollvisionens ambitioner är det märkligt med vurmen för cykeläkning, då antalet omkomna och svårt skadade med cykel ökar kraftigt samtidigt som svenskarna cyklar allt mindre sedan mitten av 1990-talet. Cykling utgör endast cirka två procent av det totala

transportarbetet. 40 procent av alla allvarligt skadade i trafiken utgörs av cyklister och 80 procent av de som skadas allvarligt i singelolyckor är cyklister.

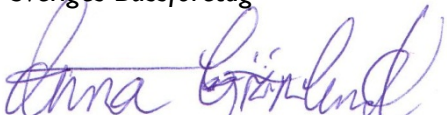
Det är viktigt med Trafikverkets satsningar på den samhällsekonomiskt lönsamma satsningen på ökad bärighet för tung trafik.

Det kan framhållas att busstrafiken idag leder övergången till fossilfria drivmedelsalternativ för vägtrafiken genom att den till största delen redan använder förnyelsebara drivmedel. Finns det bara en tillräcklig mängd med HVO så kan i praktiken all busstrafik fasa ut de fossila bränslena redan under de närmaste åren och bli ”klimatneutrala”. Den pågående elektrifieringen av busstrafiken innebär att fordon blir allt energieffektivare och tystare. Bussen är således en viktig komponent i ett mer transporteffektivt samhälle. Mot denna bakgrund är det förvånande att inte den nationella planen innehåller mer satsningar på ökad busstrafik.

Det saknas i Trafikverket några egentliga förslag till att ”skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem”. Efter avvecklingen av Sverigeförhandlingens förslag om höghastighetståg saknas det visioner om att utveckla framtidens transporter. Trots ökade anslag, som i huvudsak går till att lappa och laga befintliga transportsystem, är avsaknaden av framtidsvisioner det mest utmärkande med Trafikverkets förslag till nationell plan, som följer av de riktlinjer och ramar som regeringen angivit.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef, vVD