

Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
Kommunenheten  
Henrik Källso  
103 33 Stockholm

Stockholm 2016-09-21

Fi2016/02568/K

### **Remissyttrande angående Regional indelning – tre nya län (SOU 2016:48)**

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 anser det högst anmärkningsvärt att inte branschen har fått vara delaktig under utredningsarbetet. Inte minst då bussen i de föreslagna nya länen är navet i kollektivtrafiken och det är kollektivtrafikens organisering som egentligen borde ha varit utredningens största fråga att belysa. Det är därför väsentligt att kollektivtrafikens aktörer och bussbranschen ges möjlighet att medverka i det nu pågående arbetet med att utforma den framtida kollektivtrafiken med de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Sveriges Bussföretag ser därför framemot att få delta i detta arbete med att ta fram ordentliga beslutsunderlag till regering och riksdag. Vi är starkt oroliga över att kollektivtrafikens framtidsarbete återigen riskerar att förlamas till följd av genomgripande organisationsförändringar på beställarsidan, vilket påverkar kontinuitet och upphandlingar.

Sveriges Bussföretag har stor förståelse för indelningskommitténs delbetänkande och tidigare utredningar, som t.ex. Ansvarskommitténs, förslag till regionindelning och sammanslagning av län och landsting till större och färre enheter. Dagens administrativa ordning där de geografiska gränserna för exempelvis de olika statliga myndigheterna, de sex sjukvårdsregioner och åtta NUT\_II-områden för EU:s strukturfonder inte sammanfaller med varandra, kan åtgärdas genom en förändrad länsindelning. Men utgångspunkten för ändrade länsgränser kan inte enbart handla om den offentliga sektorns behov, utan regionindelningen måste även beakta och analysera effekterna för näringslivet, tillväxten, resandeströmmar och befolkningskoncentrationer.

Det kan inte vara det primära för de nya länsgränserna att skapa ungefär lika befolkningsmässigt stora regioner. I så fall torde Svealands län och Norrlands län slås ihop till ett nytt län för att kunna motsvara storleksmässigt Stockholms län och Västra Götalands län. Länsgränserna utformning bör istället utgå från ekonomiska faktorer, utveckling av näringslivet och arbetsmarknadens behov av pendling och resandeströmmar. Och i så fall borde kanske Upplands, Västmanlands och Södermanlands län snarare tillhöra Stockholms län. Huvuddelen av Uppsalabornas interregionala arbetsresor idag sker idag till Stockholm och detta gäller även invånarna i Södermanland. Men trots



talet om utveckling av arbetsmarknadsregioner bortser utredningen från dagens resandemönster vid regionindelningen.

Nödvändiga förändringar av länsgränser ska naturligtvis utgå från sakskäl och vila på solida analyser och konsekvensutredningar. Och inte minst bör sådana radikala förändringar som föreslås i delbetänkandet vara väl demokratiskt förankrade.

När det gäller förslagen till ny regionalindelning och skapande av tre nya län är det uppenbart att utredningen inte analyserat konsekvenserna vad dessa kan innebära för kollektivtrafiken. Blott på en halvsida (s. 312) behandlas konsekvenserna av förslaget ytterst torftigt.

Utredningen konstaterar lakoniskt att ytterligare analyser krävs för hur organiseringen av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) ska ordnas inom ramen för en ny översyn av kollektivtrafiklagen. Idag stipuleras att det ska finnas endast en RKM per län. Detta innebär att dagens fyra RKM i Norrlands län och de sex RKM i Svealands län ska bli en RKM per län. Detta trots att utredningen fastslår att huvuddelen av resandet sker lokalt och det finns ett stort behov av lokal anpassning av kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov. När det politiska beslutsfattandet flyttas ännu längre bort i glesbefolkade regioner och tätorter finns det en uppenbar risk att kunskapen om det lokala resandets behov minskar, vilket näppeligen leder till att sätta resenären i centrum eller att skapa en kollektivtrafik som *”bättre motsvarar människors resandé”*.

Det är sällan begreppet regional kollektivtrafik används i upphandlingar av kollektivtrafik. Ofta använder upphandlande myndigheter begrepp såsom stadstrafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik. Detta har bidragit till oklarhet om det är regionen, landstinget eller kommunen som har det ekonomiska ansvaret för trafiken. Det förekommer idag en utbredd tillämpning av s.k. kommunala tillköp. Offentliga medel, som utöver vad regionen/landstinget disponerar över, skjuts till av enskild kommun för att tillgodose ändamål som de regionala medlen inte täcker. Detta kan finnas olika uppfattningar om detta, men upplägget bidrar inte till att bringa klarhet i vad som gäller för det kollektiva resandet. I någon kommun kan exempelvis pensionärer åka gratis men i andra kommuner är man hänvisad till att betala vad en region bestämt. Med större regioner och därmed ett större antal kommuner är det troligt att de kommunala önskemålen kommer att öka då det finns ett stort behov av lokal anpassning av kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov. Detta strider emellertid mot ambitionerna med ett sammanhållet system av kollektivtrafik på lika villkor. Risken finns således att oenigheten mellan kommunala politiker och regionala politiker om hur kollektivtrafiken ska bedrivas och utvecklas ökar, vilket också påverkar trafikföretagen. Inte heller dessa aspekter finns analyserat i utredningen.

Det är uppenbart att kollektivtrafiken och arbetspendling inte varit någon väsentlig fråga för utredarna i utarbetande av förslaget till ny länsindelning. Detta trots att de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken under 2015 uppgick till 42,9 miljarder kronor.

Det mest anmärkningsvärda i delbetänkandet är den fullständiga avsaknaden av konsekvensanalys och utredning för den kommersiella kollektivtrafikens villkor och då särskilt *”expressbusstrafiken”* mellan två län med sammanslagning av länen till storregioner. Utredningen konstaterar helt kortfattat: *”När det gäller den interregionala kollektivtrafiken anger de svenska transportpolitiska principerna att interregional kollektivtrafik i första hand ska bedrivas av kommersiella kollektivtrafikföretag. När länen blir större vidgas kollektivtrafikmyndigheternas verksamhetsområde. Det är svårt att bedöma effekterna av detta för sådana företag varför detta bör följas upp.”* (s.312) Trots att det torde vara uppenbart att den kommersiella interregionala trafiken riskerar att drabbas av regionförstoringarna finner utredarna

inget behov av analysera konsekvenserna oaktat att effekterna är svårbedömda. Utan att ha genomfört någon som helst konsekvensanalys, utifrån de krav som ställs i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, med regionförändringarna för de kommersiella kollektivtrafikföretagen skriver utredarna: ”Eftersom våra förslag inte har effekter av betydelse när det gäller regelgivning för enskilda företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt har vi inte funnit det nödvändigt att inhämta synpunkter från Tillväxtverket.” (s. 313) Frågan är så illa utredd att det ligger nära till hands att dra slutsatsen att detta är utredningens syfte att i strid med kollektivtrafiklagens intentioner medvetet minska utrymmet för den kommersiella kollektivtrafiken med förslagen till storregioner. Men förmodligen handlar det om okunskap om hur den kommersiella kollektivtrafiken fungerar.

Med utredningens förslag ser vi bland annat följande möjligheter och risker för den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken:

- Vid skapande av de föreslagna storregionerna är det viktigt att skapa ändamålsenlig storlek på avtalsområdena som bidrar till att skapa en livskraftig bussbransch. Det är centralt att större avtalsområden för den upphandlade busstrafiken inte medför att små och medelstora trafikföretag missgynnas. Större avtalsområden kan vara rationellt, men också innebära att det blir kostsamt och komplicerat att lämna anbud, även för stora bussföretag. Det kan i sin tur medföra att det blir färre anbud och minskad konkurrens. Det är centralt att lagstiftaren betonar vikten av att RKM:s trafikförsörjningsprogram och upphandlingar bidrar till att skapa en livskraftig bussbransch i de nya regionerna. Det är också viktigt med en dialog mellan RKM kring avtalstider etc, så att inte flera och stora upphandlingar sammanfaller då det kan leda till sämre konkurrens vilket är till nackdel för det offentliga. En dialog kring upphandlingar av kollektivtrafik bör i högre grad än idag kunna föras på nationell nivå, mellan ansvariga på lokal och regional nivå. Här skulle med fördel branschens partssammansatta forum Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik och Svens Kollektivtrafiks organ UpNät kunna ta ett ökat ansvar.
- Den kommersiella trafiken, som primärt verkar på en interregional marknad, ”expressbusstrafiken”, utgör en viktig del av dagens kollektivtrafik. Det är viktigt att regionreformen beaktar dess utvecklingspotential i syfte att öka kollektivtrafikens marknadsandel. I annat fall riskerar denna trafik att få konkurrera med offentligt subventionerad trafik inom de större föreslagna länen.
- Färre län ger förutsättningar till en ökad standardisering beträffande infrastruktur, gemensamma informations- och betalsystem m.m., vilket kan vara positivt för resenärerna och trafikföretagen. Det är centralt att regeringen inte minst genom Trafikverket och Transportstyrelsen, som har tillsynsansvar, ges uppdrag att driva denna utveckling.
- Det är viktigt vid en regionförändring att kunskapen om det lokala näringslivet och dess förutsättningar inte försämras.

Utifrån ovanstående skäl är det väsentligt att bussbranschen ges möjlighet att delta i samråd under det pågående arbetet med de nya RKM och ändringar av kollektivtrafiken. Sveriges Bussföretag är angelägen om att träffa utredarna och departementet så att en eventuell regionreform genomförs på bästa sätt så att kollektivtrafiken kan ges nya och bättre utvecklingsmöjligheter.

Det är uppenbart att utredningen bör kompletteras med noggranna undersökningar och konsekvensanalyser för kollektivtrafiken, i synnerhet för den kommersiella icke-upphandlade kollektivtrafiken. Det är därför omöjligt att utifrån det befintliga utredningsunderlaget i SOU 2016:48 att tillstyrka förslagen om ny regional indelning.



**Sveriges Bussföretag**

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD