

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Stockholm 2016-02-16

N2015/4305/TIF

### **Remissyttrande angående Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029**

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

Svenskt Näringslivs remissyttrande ”Infrastruktur och transporter för företagande och jobb” (januari 2016) och Transportföretagens remissvar har lyft fram en rad angelägna frågor om inriktningen av transportinfrastrukturplaneringen för företagande och nödvändigheten av ökade investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik. Sveriges Bussföretag delar Svenskt Näringslivs och Transportföretagens förslag och synpunkter, men vill med detta remissyttrande ta upp betydelsen av infrastrukturens satsningar för kollektivtrafik och då särskilt steg två åtgärder för busstrafiken. Med framkomlighet- och trimningsåtgärder kan utifrån fyrstegsprincipen en kostnadseffektiv ökning av kollektivtrafiken genomföras under perioden fram till 2029 inom befintliga offentliga budgetramar.

Sveriges Bussföretag delar Transportföretagens uppfattning att idén om ett ”transportsnålt samhälle” är i grunden feltänkt målsättning. Det är utsläppen av växthusgaser och miljöföroreningar som skall minska, inte mobiliteten. Eftersom drivmedel utgör en stor del av transportföretagens kostnader ger energieffektiviseringar betydande ekonomiska och miljömässiga effekter.

Utifrån de transportpolitiska målen och riksdagens Trafikutskotts uttalade målsättning om en fördubblad kollektivtrafik samtidigt som persontrafiken kommer att öka kraftigt de närmaste åren är det väsentligt att styrmedel, affärsmodeller i upphandlingar och infrastrukturåtgärder utformas på ett kostnadseffektivt sätt. Men problemet är att dagens styrmedel, skatter och avgifter är minst sagt ett trubbigt verktyg för att uppnå uppsatta miljö- och klimatmål. Utformningen av beskattningen på drivmedel och fordonsskatter utgör ett skattemässigt ”lapptäcke” som är ologisk och t.o.m. kontraproduktiv. Drivkraften bakom skattereglernas utformning verkar snarare vara primärt ett fiskalt intresse än som effektiva styrmedel för att uppnå uppställda transportpolitiska mål. Det är därför viktigt att regering och Trafikverket verkar för att en översyn av dagens styrmedel genomförs. Exempelvis kan nämnas att naturgas, ett fossilt drivmedel, är lågt beskattat medan energibäraren elektricitet är orimligt högt beskattat. Den skattemässiga kopplingen mellan



biodrivmedel och diesel är högst oroande. Vidare gäller olika skatteregler för spårtrafik respektive busstrafik, trots att dessa transportslag utgör en del av kollektivtrafiken. Dessutom leder ständigt förändrade skatteregler till att villkoren för investeringsbeslut radikalt förändras, vilket leder till onödigt ökade kostnader för kollektivtrafiken. Långsiktiga och hållbara spelregler är väsentliga för kollektivtrafiken.

Målsättningen med FFF-utredningen och Trafikverkets klimatscenario är att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 80 procent till 2030. För detta krävs att den lokala kollektivtrafiken fördubblas. Eftersom det inte är möjligt att åstadkomma väsentliga kapacitetsökningar i järnvägssystemet under denna planeringsperiod är det uppenbart att en kraftigt utökad busstrafik är nödvändig inom kollektivtrafiken om regeringens transport- och klimatpolitiska mål ska kunna uppnås. Hitintills har utbyggnaden av kollektivtrafiken i tillväxtregionerna varit klart otillräcklig, vilket medfört trängsel, långa restider och höga kostnader. De investeringar som har gjorts har alltför ensidigt satsats på järnväg. Sverigeförhandlingen handlar enbart om spårsatsningar, vilket är högst anmärkningsvärt då bussen står för huvuddelen av resandet inom den regionala kollektivtrafiken. Och inte ens den kostsamma satsningen på höghastighetstågen kan bidra märkbart till minskade klimatutsläpp.

Sveriges Bussföretag är starkt oroade över att de föreslagna och betydande investeringarna i höghastighetståg kommer att drabba andra väsentliga satsningar på vägtrafik och kollektivtrafik. Finansieras dessa investeringar genom Trafikverkets anslagsbudget riskeras hela infrastrukturunderhållet för decennier framåt. Därför är det nödvändigt att en satsning på höghastighetståg måste finansieras i särskild ordning och i huvudsak finansieras genom lån.

Finansieringen av ny- och reinvesteringar i infrastruktur bör primärt ske genom att införa en statlig investeringsbudget, precis som privata företag och kommuner. Till skillnad från en driftbudget, som styrs av utgiftstak och balanskrav, bör investeringsbudgeten lånefinansieras, exempelvis genom att örönmärka delar av AP-fondernas medel och genom lån från Riksgälden till samhällsekonomiskt lönsamma och samhällsviktiga infrastrukturinvesteringar. Därigenom kan angelägna investeringar genomföras snabbare, vilket leder till ökad ekonomisk tillväxt och därmed större resurser för investeringar. Sverige har under en lång period underinvesterat i infrastrukturen och eftersatt underhållet. Det är förvisso alldeles riktigt att ett ökat behov av transporter inte endast kan lösas genom nyinvesteringar, men utan det senaste århundradets byggande av infrastruktur hade inte dagens välstånd varit möjligt. Investeringarnas betydelse för ekonomisk tillväxt, produktivitetsutveckling och välståndsökning får inte underskattas. Därför måste infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP öka under förutsättning att dessa är samhällsekonomiska lönsamma, vilket den föreslagna satsningen på höghastighetståg – och dessutom på en omodern teknologi – inte torde uppfylla.

Om inte anslagsnivån ökas och satsningen lånefinansieras riskeras långsiktiga underhållsåtgärder, som exempelvis arbetet med att bibehålla bärigheten i vägnätet. Frågan är av särskild vikt för kollektivtrafiken, då bussen ofta går på mindre vägar för att nå fram till sina resenärer. Det är ett väsentligt problem med bärigheten i gatunäten i städerna inte minst för fordon med högre kapacitet (BRT-bussar). I Stockholm är det exempelvis endast ett fåtal broar i innerstaden som har full bärighet (BBK1).

Trafiksäkerhetsåtgärder riskerar att utebli om trimningsåtgärderna får stryka på foten. Hållplatser utmed Trafikverkets vägnät är inte sällan hållplatser för skolbussar och bussar i linjetrafik med

många barn. Vi vet av vittnesmål från våra medlemsföretag att många av dem har en otillräcklig säkerhetsnivå idag. Här är det viktigt att medel reserveras i potten för trimningsåtgärder.

Den svenska besöksnäringen ökar kraftigt i hela landet. Men tillgängligheten för turistbussar är ett påtagligt hinder för många attraktiva och unika destinationer. Dessa problem gäller inte minst i våra storstäder, där turistbussar har problem med framkomlighet och parkering. Det krävs en utökad kapacitet av infrastrukturen för busstrafiken och tillgång till busskörfält för att tillgodose besöksnäringens fortsatta expansion.

Sveriges Bussföretag vill återigen understryka bussens möjligheter att lösa vissa delar av den akuta krisen inom järnvägssystemet. Det gäller främst järnvägsförbindelser mellan mindre orter, med korta avstånd och med ett förhållandevis lågt antal resenärer. Istället för att lägga stora ekonomiska belopp på att förbättra kapaciteten bör istället noga övervägas alternativ med busstrafik i enlighet med det andra steget i fyrstegsprincipen, dvs. att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Sveriges Bussföretag delar Trafikverkets bedömning: *”Trafikverkets kapacitetsutredning konstaterar att kapacitetsbrister inte kan byggas bort och att det finns en potential till lösning genom satsningar på kollektivtrafik. Utveckling av BRT och regionala superbussar ses som ett sätt att till en relativt låg kostnad skapa högeffektiva kollektivtrafiklösningar på väg. På tekniksidan sker även en utveckling mot större bussar, automatisering och elektrifiering.”* (TrV:s underlagsrapport om trimningsåtgärder, TRV 2015/42946, s.26.)

Trafikverket har de senaste åren förtjänstfullt och målmedvetet drivit arbetet med ökad framkomlighet för busstrafiken, genom satsningar på prioriterade busskörfält, och deltagit i projekt för införande av BRT-system i Sverige och regionala superbussar i Skåne. Vidare har Trafikverket aktivt medverkat till elektrifieringen av busstrafiken. Detta inte minst genom Trafikverkets arbete med stadsmiljöavtalen. Med regeringens beslutade elbusspremie kommer elektrifieringen och energieffektiviseringen av busstrafiken att vara en viktig fråga för kollektivtrafiken och Trafikverkets under perioden 2018-2029.

Ökade satsningar på trimningsåtgärder (steg 2) för ökad framkomlighet för busstrafiken är därför ett väsentligt uppdrag för Trafikverket under denna kommande period. Det är viktigt att beloppsgränsen höjs för trimningsåtgärder från dagens futtiga 50 miljoner kronor till att ett antal miljarder kronor per år satsas på dessa angelägna steg 2 åtgärder.

Det pågående projektet inom Trafikverket med kollektivtrafik anpassning av Förbifart Stockholm är väsentlig för att öka framkomligheten för busstrafiken i Stockholmsregionen. Det är centralt att om- och tillbyggnationer görs av Förbifarten för att utveckla busstrafiken av såväl linjetrafik som turist- och beställningstrafik. Denna anpassning handlar inte enbart om en enstaka BRT-linje, utan ett antal busslinjer och för beställnings- och turisttrafikens framkomlighet. Det är därför angeläget att förslaget om Stockholmsbågen, en anpassning av Förbifart Stockholm för kollektivtrafik med BRT-system, utreds vidare. SLL:s utredning (januari 2016), som tagits fram under stark tidspress, har tydliga brister och en fördjupad studie bör göras. Även om ett förslag om Stockholmsbågen inte kommer med i Sverigeförhandlingarna är det viktigt att resurser anslås i kommande infrastrukturproposition så att kollektivtrafiken prioriteras i arbetet med Förbifart Stockholm och projekteringen av den nya Österleden.

Andra viktiga åtgärdsområden för busstrafiken är genomförande av BRT-satsningar i större tätorter och utveckling av ett koncept med regionala superbussar, som ett kostnadseffektivt

alternativ till spårtrafik mellan tätorter. Det är väsentligt att Trafikverket fortsätter arbetet med att utvärdera och följa upp genomförda projekt tillsammans med branschen och forskning (K2). Ty det är centralt att beslutade investeringar och offentliga skattemedel verkligen uppnår de krav som ställs på attraktiv kollektivtrafik och BRT-system (se ”Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT”, 2015). Risken finns annars att satsningarna enbart resulterar i nya stombusslinjer.

Det är angeläget att Trafikverket deltar i utvecklingen av elektrifiering av busstrafiken och BRT-system under kommande period. Demoprojekt med nya tekniker som kräver infrastruktursatsningar, som t.ex. induktionsladdning och ladd stationer, förutsätter en aktiv medverkan från Trafikverket.

Satsningar på BRT och elektrifiering av busstrafiken är betydelsefulla då dessa bidrar till att stärka den svenska högteknologiska fordonsindustrins tillväxt och möjligheter till ökad export.

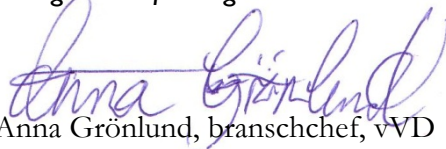
Elektrifiering av busstrafiken är också ett exempel på vad teknikskiften kan innebära för att uppnå angelägna miljö- och klimatmål. Det är således inte i huvudsak via styrmedel som angelägna transportpolitiska mål kan uppnås, utan även genom ny teknik, ITS, IKT, nya affärsmodeller och avtalsmodeller samt ökad effektivitet.

Under kommande period är det högst sannolikt att utvecklingen av autonoma bussar, såväl förarstödd som förarlösa fordon, har kommit så pass långt att demoprojekt kan genomföras i Sverige. I första hand lämpar sig busstrafik i separata körfält särskilt för sådana projekt, vilket sammanfaller med ovan nämnda trimningsåtgärder för ökad framkomlighet för busstrafiken.

Med en ökad och målmedveten satsning och prioritering på busstrafiken kan urbaniseringen underlättas, ett robust transportsystem skapas, inte minst genom den snabba tekniska utvecklingen inom busstrafikens område, samt kan klimatutsläppen minskas. Busstrafiken är den del av vägtrafiken som under perioden 2018-2029 kan nå målet om en fossil oberoende fordonsflotta och en kraftigt utökad kollektivtrafik om rätt prioriteringar genomförs.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**



Anna Grönlund, branschchef, vVD