

Detta är en utskrift från Göteborgs-Posten.

Uppdaterad: 2008-08-03

Bussen effektivaste sättet nå klimatmålet



I dag talar flertalet politiker och utredningar enbart om spårtrafikens betydelse för klimatet, men de glömmer bort bussens dominerande roll för kollektivtrafiken och dess stora potential att snabbt reducera utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Det skriver företrädare för bussbranschen och uppmanar politikerna att satsa på bussen för att snabbt nå regeringens klimatmål.

Valperioder är korta. Jordklotets klimat förändras snabbt. Både snabba insatser och en långsiktig strategi krävs. En strategi som innebär att vi för vår miljö skull använder våra gemensamma pengar där de gör mest nytta. Transportsektorn är i dag den sektor i Sverige som haft svårast att minska utsläppen av koldioxid. Alla är överens om att vi skall prioritera långsiktiga och uthålliga transportsatsningar. Inom svensk bussindustri utvecklar och investerar vi i dag i fordon, nya motorer och miljövänlig teknik med sikte på de kommande 10-30 åren. Samtidigt drivs vi av visionen att den här utvecklingen också ska ge ekonomiskt hållbara lösningar, för industrin, bussbolagen och resenärerna i Sverige och övriga världen.

Kräver uthållighet

Därför är industrin och bussbranschen oroade över ansvariga politikernas ständigt nya utspel och avsaknaden av långsiktiga perspektiv. Men att bygga nya miljövänliga infrastrukturer och teknologier kräver uthållighet och en hållbar transportpolitik.

I dag talar flertalet politiker och utredningar enbart om spårtrafikens betydelse för klimatet, men de glömmer bort bussens dominerande roll för kollektivtrafiken och dess stora potential att snabbt reducera utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Historiskt har bussar haft låg politisk prioritet i Sverige och alltför litet har gjorts för att främja den miljövänliga och trafiksäkra busstrafiken.

Bussen står i dag för huvuddelen - 70 procent - av persontransporterna inom den lokala och regionala kollektivtrafiken. Under de senaste nio åren har bussutbudet ökat med cirka sju procent och det är endast bussen som utgör kollektivtrafiken i hela landet. Busstrafiken får ta ett stort ansvar för den trafiken som är socialt prioriterad. Bussen är de lågavlönades, kvinnornas, de ensamstående mammornas, ungdomarnas, de arbetslösas och pensionärernas viktigaste kollektiva transportmedel. Nattrafik som ger färre rattfulla bilförare, trafik till isolerade orter och trafik på helgdagar sker vanligtvis med buss, av det enkla skälet att det kostar minst.

Klimatberedningen med dess betänkande Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24) vill öka kollektivtrafiken och särskilt järnvägstrafiken med 50 procent, men har glömt bort att nämna den mest kostnadseffektiva åtgärden för att minska klimatutsläppen, nämligen en ökad busstrafik. En ökad satsning på spårbunden kollektivtrafik är bra, men det är orealistiskt att tro att det går att genomföra en större omflyttning av persontransporter från väg till järnväg inom nuvarande budgetramar och utgiftstak.

Det är under alla omständigheter slående, hur lite fokus som läggs på kostnadseffektivitet. Om motsvarande resurser skulle läggas på samhällsnyttig trafikprioritering som busstrafik skulle betydligt större miljönytta uppnås.

Ligger redan på topp

Vissa politiker uttalar att de vill ersätta bussar med spårvagnar i tätorterna och spårvagnar påstås felaktigt ha en högre transportkapacitet än bussar. Vi tror att kostnadseffektivitet har en väsentlig betydelse i politiken, inte minst under sämre ekonomiska tider. Därför vill vi uppmana våra politiker att våga välja bussen för att snabbt nå regeringens klimatmål!

Bussen ligger redan på topp, på egna meriter, när det gäller miljöprestanda. Emissioner, energianvändning och klimatutsläpp är alla redan mycket låga. En modern dieselbuss med plats för 50 resenärer drar i snitt tre liter milen - jämför det med bränsleåtgången om

att bussens alla resenärer tog egen bil.

När fler tar bussen och färre den egna bilen ger det snabbt en positiv spiral med mindre miljöbelastning, trängsel och olyckor, till en för samhället optimal kostnad. För bussen är kostnadseffektiv! Tyvärr verkar få politiker ha insett detta och det är anmärkningsvärt att ansvariga politiker inte prioriterar bussen då det ger mest miljö för pengarna.

Självklart ska det transportslag som ger mest nytta användas. Buss, tåg, spårvagn och tunnelbana är alla delar av ett kollektivtrafiksystem som måste öka och få fler resenärer, på privatbilens bekostnad. Då, och bara då, kan vi få en reell minskning av transportsektorns klimatpåverkan. Men bussen erbjuder den kostnadseffektivaste lösningen - redan i dag. Att bussar är mest kostnadseffektiva innebär att oberoende av vilket annat transportslag som ersätts (flyg, bil, båt, tåg eller tunnelbana) så gör bussar mest nytta per satsad krona. Bara cyklister och fotgängare ger mer miljö för pengarna.

Ett bra komplement

Sverige är ett föregångsland och inom svensk bussindustri är vi världsledande på ny teknik. Inom industrin utvecklar vi nu nya lösningar och kan erbjuda färdiga koncept för miljövänliga transportlösningar med buss, attraktiva alternativ till bilen. Koncept som redan framgångsrikt prövats i andra länder, som Norge, Brasilien och Turkiet. I Norge kallar man lösningen Superbuss - det säger något om kraften i konceptet!

Det är dags att på allvar börja utveckla infrastruktur för högkapacitetsbussar, det vill säga ledbussar med mer än 150 platser, och Bus Rapid Transit, BRT. Dessa utgör ett bra komplement och är ett billigare alternativ till spårvagnar och tunnelbana. Effektivare busstrafik med kortare restider kommer att attrahera resande från andra transportslag. Staten bör främja uppbyggnaden av infrastruktur reserverad för busstrafik på samma sätt som för andra miljövänliga persontransporter. Bussar får då hög prioritet i trafiken och blir ett synligt och attraktivt alternativ för alla som i dag tar den egna bilen. Stora infartsparkeringar nära busshållplatserna för expressbussar och stombussar underlättar.

Värdefulla insatser

Energimyndigheten har gjort värdefulla insatser i att stödja utvecklingen av hybridbussar som kommer att spara mycket bränsle i framtiden och ytterligare tekniksteg kommer att kunna säkras med framtida satsningar på forskningsmedel för kostnadseffektiva transporter. Det är nu särskilt viktigt att samhället satsar på energieffektiv busstrafik och kommersiellt aktivt väljer att införa hybridteknik.

De viktigaste stegen är alltså: ökad transportkapacitet, reserverade vägar för busstrafik, ökad prioritet för bussar i trafiken och övergång till hybridbussar. Detta är åtgärder som alla minskar energianvändningen och sammantaget minskar klimatpåverkan av persontransporter till en bråkdel av dagens siffror. Med större satsningar på bussen kommer stora ekonomiska resurser att kunna frigöras från andra mindre kostnadseffektiva sektorer.

Christina Fjellman

senior vice president communication Volvo

Anna Grönlund

förbundsdirektör Bussbranschens Riksförbund

Edward Jobson

miljöchef Volvo Bussar

Anders Lundström

ordf Bussbranschens Riksförbund, vd Busslink i Sverige AB