

BR/MA070514

Banverkets referens: Dnr F07-3174/SA20
(banverket@banverket.se)

Vägverkets referens: Dnr PP10A
2007:1163 (vagverket@vv.se)

Remiss angående:

Revidering av nationell plan för vägtransportssystemet 2004-2015

Revidering av framtidsplan för järnvägen 2004-2015

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR har 400 medlemsföretag som förfogar över 10 000 bussar och 20 000 anställda.

Kollektivtrafiken ger samhället möjligheter att begränsa koldioxidutsläppen, spara energi, minska vårt oljeberoende samt att nå nollvisionen för olyckor inom transportsektorn. Detta utan att belägga medborgaren med pålagor och inskränkningar. En attraktiv kollektivtrafik är också en förutsättning för en fortsatt regionförstoring och därmed stödja regional utveckling, tillväxt och omlandet för attraktiva arbetstillfällen. Vi saknar i Vägverkets remissversion de tydliga trafikprognoser vilka återfinns i Banverkets "Förslag till reviderad framtidsplan 2008-2015".

Revideringar och indexjusteringar

BR anser att det är mycket viktigt att de årliga anslagsjusteringarna sker utifrån ett branschanpassat index. Det kommer som vi ser det innebära ett behov av färre "revideringar" av mer eller mindre akut karaktär. Frågan är av mycket allvarlig karaktär och BR vill noga understryka vikten av att mer flexibla budgeteringsformer skapas samt att utlovade nivåer i början av planperioden också fullföljs till planperiodens slut.

Frågan om OPS-lösningar

Vi ställer oss i princip positiva till ytterligare möjligheter av förskotteringslösningar och OPS-finansieringar. Det viktigaste är då att klara spelregler ställs upp för samarbetet och att den infrastruktur som finansieras är öppen för konkurrens på lika villkor från invigningsdagen och framåt. Vi avstyrker dock vägavgifter som form av återbetalning för OPS-finansiering om inte kollektivtrafiken undantas. Det är också viktigt vid förskottering att samhällsnyttan ställs i första rummet och att samhällets beslutsunderlag är så fullödigt att samhällsnyttan i investeringen kan bevisas. Frågan om OPS-lösningar är av en så pass viktig karaktär att ett samråd i frågan i samband med denna remiss hade varit att önska.

Handikappanpassning

BR noterar att Banverket i sitt remissförslag nämner året 2015 som ett mål då ett prioriterat nät för tillgänglighet för funktionshindrade ska garanteras. Vi anser att klara besked och goda ekonomiska möjligheter måste erbjudas för att kollektivtrafiken ska kunna uppnå detta. Prioriteringen måste ske utifrån olika grupper av funktionshindrade,

ett cost-benefit perspektiv måste helt klart antas. Det är också viktigt att en prioritering inte innebär enbart ett stråktänkade utan täcker det mer finmaskiga kommunikationsnät där vardagsresandet sker. Hela-resan-perspektivet måste vara en grundförutsättning för alla investeringsbeslut.

Prioritering och regionalpolitik

BR ser positivt på att drift och underhållskostnader prioriteras. Vi vill dock påpeka att en koncentration kring satsningar på starka stråk på sikt leder till en ytterligare koncentration av verksamheter till dessa områden, trafikökningar och därmed ett ytterligare behov av följdinvesteringar. Den regionalpolitiska dimensionen borde ges möjlighet att tydliggöras redan i planeringsunderlaget istället för att som de senaste åren tillkomma vid revideringar av beslutade planer och då ge upphov till tvära kast i planeringsprocesserna. Denna förändring skulle leda till minskade kostnader för utredningar som pga regionalpolitiska omprioriteringar aldrig leder till investeringar.

Det skulle också vara mycket positivt om den så kallade "fyrstegsprincipen" tillämpas redan i den reviderade planen för år 2008-2015. Vi finner detta så pass viktigt att vi anser att revideringen helt skulle ha sammanlagts med en tänkt plan för perioden 2009-2018. Detta förfarande hade återigen gett färre förstudie/utredningar som inte leder till investering samt mindre låsningar i början av den nya planperioden än vad nuvarande planeringsmodell ger upphov till.

Att gynna kollektivtrafiken innebär att samhällen snabbare kan nå uppsatta mål kring miljö- klimat och trafiksäkerhet. Om samhället även i framtiden anser att kollektivtrafiken dessutom är en verksamhet som ska stödjas med driftsbidrag via skattefinansiering bör man göra det yttersta för att samhällets investeringar ökar nyttan av denna istället för att hindra en stärkt marknadsandel. Därför bör som vi ser det alltid redovisas hur föreslagna väg-/banverksinvesteringar gynnar/missgynnar kollektivtrafiken. Detta gäller framför allt vid väginvesteringar då vi upplever att analyserna för kollektivtrafiken mer tydligt skett vid spårinvesteringar.

Ökad sektorsövergripande planering

Vår grundläggande syn är att ett livscykelperspektiv måste anläggas vid bedömningar om kollektivtrafikinvesteringar på ett stråk ska ske på spår eller på väg (dvs både investering och drift under avskrivningstiden måste inkluderas i investeringsbeslutet). Vi anser att det då skulle innebära att flertalet kostsamma järnvägsinvesteringar skulle kunna ersättas med flexibla och kostnadseffektiva lösningar med buss. För att förstärka detta arbete borde de olika trafikverkens planerings- och utredningsarbete ytterligare samordnas.

Ökad möjlighet till privata driftsformer kräver nya förutsättningar vid investeringar

Genom investeringar i vårt gemensamma transportsystem ökar dess attraktivitet och fler och fler finner denna form som ett fullgott alternativ till privatbilismen. Skulle samtidigt en ökad avreglering ske inom kollektivtrafiken kommer möjligheter att öppna sig för en attraktivare, mer kundanpassad och kostnadseffektivare kollektivtrafik främst

i landets mer tätbebyggda delar. Det skulle innebära att skattemedlen som idag används till drift även i detta nät skulle kunna koncentreras till de sträckor som har lägre resandeunderlag och som oavsett finansieringslösning aldrig skulle kunna uppnå lönsamt.

I samband med en omreglering kommer flera aktörer att vilja bedriva trafik. Det är därför viktigt att skapa nya mer flexibla processer för att prioritera nödvändiga smärre investeringar mindre bundet av långsiktiga planer. Kommersiell verksamhet är beroende av en högre kundnöjdhet än skattesubventionerad trafik för att kunna överleva. Vi anser därför att andelen investeringsmedel till "smärre objekt" måste ökas. Vi vill här särskilt prioritera signalprioritering, bussgator, buskörfält, busshållplatser samt informationssystem till kollektivtrafiken. Länstrafikbolagens inflytande över dessa medel måste också utvärderas då de redan idag och framför allt inom en snar framtid kommer att vara en aktör bland flera.

Vi vill också lyfta frågan om ett övergripande ansvar och samordnade och förbättrade tillstånds- och uppföljningsrutiner i samband med de olika slags trafikillstånd som kan beviljas inom busstrafiken.

Statsbidrag till kollektivtrafikinfrastruktur och stimulans till sam-modalitet

Den svenska kollektivtrafiken kommer - som ovan tydligare utvecklas - att vara mer privatfinansierad än idag. Det innebär ytterligare en anledning att ge konkurrensneutralitet mellan skattefinansierad och intäktsfinansierad kollektivtrafik. Tillgång till statsbidragssystemet för investeringar i både fast och rörlig kollektivtrafikinfrastruktur måste ges på lika villkor. Resenären anser sig kunna ställa samma krav på tex komfort och handikappanpassning oavsett driftsform. Konkurrensneutralitet kan inte nås om skattefinansierad trafik ytterligare subventioneras med mer än femtioprocentiga bidrag till investeringskostnaderna utan att den konkurrensutsatta trafiken ges samma möjligheter till stöd.

Vi anser också att bidragen måste prioritera ett hela-resan-perspektiv och därmed ska en högre andel bidrag ges till lösningar som gynnar en ökad samordning mellan lokal-regional- interregional- samt internationell trafik samt samordningen mellan buss och tåg än till investeringar som bygger särlösningar för enskilda trafikslag eller trafikutövare. Vi vill också påpeka att ett modernt transportsystem lika mycket kräver mjuka investeringar i information och informationssystem, programvaror etc så som det krävs investeringar i fysisk infrastruktur. Det är därför viktigt att bidragsmöjligheterna breddas även på detta sätt.

Ökade anslag för FUD

BR anser att ökade satsningar på kunskapsutveckling och kunskapsutbredning kring kollektivtrafiken utifrån främst ett kund- och företagarperspektiv måste till. Medlen till detta bör kanaliseras via de statliga trafikverken för att ytterligare stärka verkens roll som sektorsansvariga myndigheter.

Svenska Bussbranschens Riksförbund



SVENSKA BUSTRANSPORTENS RIKSFÖRBUND
Busstransportörer och researrangörer i samverkan

Anna Grönlund
VD / Tillträdande Förbundsdirektör