

## BRT i årets motionsflod

### Ur vänsterpartiets budgetmotion: Investera Sverige ur krisen

Kollektivtrafik, som ofta utgörs av busstrafik, är mer miljövänligt och trafiksäkrare och en förstärkt kollektivtrafik är också en politik för jämlikhet genom att pensionärer, ungdomar och andra med låga inkomster gynnas. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnors tillgång till transporter stärks. Om fler ska kunna åka kollektivt i närmiljön krävs en rad åtgärder. Vi vill se kraftfulla åtgärder för att stärka den lokala och regionala kollektivtrafiken och föreslår statsbidrag till kollektivtrafiken, fler lokala spår och spårfordon, ett skattesystem som gynnar kollektivt resande, stimulanser som gynnar busstrafik

och BRT-system samt ett fullskaligt försök med avgiftsfri kollektivtrafik, s.k. klimattaxa. Vi bedömer att våra förslag nedan uppskattningsvis skapar ca 7 500 nya arbetstillfällen 2010 och 10 500 nya arbetstillfällen 2011.

### Ett modernt grönt Sverige efter krisen - Miljöpartiet de grönas budgetmotion för 2010:

Några förslag för omställning i fordonsindustrin:

Ett nytt forskningsprogram för hållbara transporter. Fullt utbyggt omfattar satsningen 300 miljoner som riktas mot kollektivtrafikfordon.

#### **Stöd till förnyelse av tunga fordon**

Vi ser ett behov av att stimulera en förnyelse av de tunga fordonen. Det måste finnas en bra testmarknad i Sverige för ny teknik. Därför vill vi införa ett tillfälligt stöd för företag och kommuner som är villiga att agera referenskunder. Därmed kan vi påskynda utbytet av bussar och lastbilar som drivs på förnybara bränslen, el, bränsleceller och hybrider. År 2010 vill vi avsätta 50 miljoner i en särskild stimulans.

(Samma skrivning finns även i vänsterpartiets budgetmotion)

#### **Motion till riksdagen 2008/09:MJ19**

av Maria Wetterstrand m.fl. (mp)

med anledning av prop. 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat

### 8.1.3 Trådbuss och Bus Rapid Transport (BRT)

Trådbuss är ett bra sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet i mellanstora städer, där passagerarunderlaget och de ekonomiska resurserna för spårväg är för små, eller som komplement till spårvägen i större städer.

Ännu en form av en relativt billig och effektiv investering för att höja kapaciteten i kollektivtrafiken är Bus Rapid Transport (BRT). BRT kan beskrivas som ett metrosystem i marknivå bestående av bussgator. Kapaciteten är hög, och kollektivtrafiken blir mer strukturerad än med vanlig busstrafik. Miljöpartiet de gröna anser att investeringar för BRT bör göras på lämpliga orter i Sverige.

Miljöpartiet de gröna anser vidare att det bör avsättas tolv miljarder kronor i Vägverkets budget under planeringsperioden 2010–2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening. En del av dessa medel bör gå till investeringar i trådbuss och BRT. Vägverket bör vara drivande när det gäller att undersöka förutsättningarna för detta, samt i genomförandet, i samarbete med berörda kommuner och trafikmyndigheter.

### Motion till riksdagen 2009/10:mp863

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

Klimat, kollektivtrafik och konjunktur

## 7 Bussar

Den tillverkning av fordon och bisystem som finns i Sverige inskränker sig inte till personbilar. I landet finns världens näst största busstillverkare Volvo bussar, liksom Scania's busstillverkning. Dessa två har dessutom stor kompetens inom forskning och utveckling som har som syfte att öka kapaciteten för busslösningar samtidigt som man minskar klimatpåverkan, exempelvis Bus Rapid Transit (BRT) och elbussar. BRT innebär en prioriterad och strukturerad busslinjetrafik, där bussen ges företräde framför bilen och på så sätt leder till kortare restider och därmed ökad attraktionskraft.

Bussar är det enda vägtransportslag där nyregistreringen av fordon i Sverige ökat med 58 procent till januari 2009 i jämförelse med samma månad förra året. Detta till skillnad från andra transportslag på vägsidan, såsom personbilar och lastbilar, som minskar. Under hela 2008 registrerades 1210 bussar, vilket var 22 procent fler än 2007, då 991 stycken registrerades. Bussen har framtiden för sig som klimatverktyg. Dessutom finns en stor del av produktionen förlagd till Sverige. En nationell satsning på busstrafik leder alltså inte bara till klimatvinster, utan även till flera jobb inom landet.

### 7.1 Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit (BRT) är en form av snabbuss som ges en tydlig prioritering i gaturummet och tät trafik. Den tydliga prioriteringen genom bussbanor gör att BRT strukturerar staden och får spårvägsliknande egenskaper. Systemet är också förhållandevis billigt och går snabbt att genomföra. Ett exempel är Lundalänken som invigdes 2003 i Lund, anpassad för att möjliggöra framtida spårtrafik. De internationella exemplen är många, men Sydamerika brukar framhållas mest i sammanhanget. Mest känd är Curitiba, eftersom Volvos bussar dominerar där<sup>3</sup>. Volvo Bussar har 80 procent markandsandel för bussar till BRT-system i Latinamerika.

Det finns ofta en föreställning om att det finns ett motsatsförhållande mellan utbyggnad av buss eller spårväg. Så är det inte. Snarare är det så att dessa två går hand i hand. Ett smart och effektivt bussystem kan i ett senare skede byggas om till spårväg, eller slussa resenärer till spårvägen på anslutande sträckor. I mindre städer är spårväg inget alternativ, eftersom det blir för dyrt, och då passar en utbyggnad av Bus Rapid System eller trådbuss väldigt bra. På så sätt

prioriteras busstrafiken i gaturummet och restiden minskar, tillförlitligheten och attraktionskraften ökar.

Både Volvo Bussar och Scania arbetar aktivt med olika koncept av BRT som är speciellt anpassade för svenska förhållanden. Volvo har utarbetat ett konceptfordon för det nyutbyggda hamnområdet Eriksberg i Göteborg. Ett liknande system kan passa bra för svenska städer med mer än 50 000 invånare, ett tjugotal svenska städer skulle på detta sätt kunna modernisera och förbättra sin kollektivtrafik.

I januari 2009 presenterade KTH en förstudie *Bus Rapid Transit i Sverige? – kunskapssammanställning med identifiering av forskningsfrågor*. Där konstateras att BRT (Bus Rapid Transit) är ett av de intressantaste utvecklingsområden inom kollektivtrafiken internationellt sett och att Volvo Bussar och Scania är ledande inom utveckling av högkapacitetsbussar. Studien tydliggör de brister som präglar svensk stadsbusstrafik med låg medelhastighet, prioritering och turtäthet. BRT lämpar sig väl för medelstora och större tätorter, men förutsätter en aktiv samhällsplanering. I dag när spårvagnar är det stora modeordet bland politiker kan det noteras att kostnaden för ett BRT-system endast är en tiondel av motsvarande spårburna system. Ska kollektivtrafikens marknadsandel fördubblas till år 2020 är BRT en självklar framtidssatsning och också en av de mest kostnadseffektiva. Förstudien identifierar bland annat följande BRT satsningar i Sverige: Karlstad, Kristianstad, Helsingborg, Jönköping, Södertälje och Stockholm.

## 7.2 Många modeller leder till större kostnader

Även inom produktion av bussar, liksom för spårvagnar, krävs en bättre samordning av upphandling för att sänka kostnaderna för inköp av fordon. Av Bussbranschens Riksförbunds medlemsföretags drygt 10871 bussar finns det sammanlagt 4084 olika bussmodeller<sup>4</sup>. Detta är resultatet av de små serier som bussarna tillverkas i, vilket delvis är en följd av de vitt skilda krav på fordon som ställs mellan landets olika trafikmyndigheter i upphandlingar. Ju mindre serier en buss tillverkas i desto högre blir produktionskostnaden, som ytterst resenären och skattebetalarna får betala. Ett annat exempel är att antalet varianter på olika bussdörrar ligger på omkring 600-700 stycken. Detta leder inte bara till förhöjda kostnader för tillverkning, utan också till att optimal teknik inte kan tas tillvara, vilket drabbar resenärerna. Ersättningsbussar behöver allt för ofta sättas in, även om det är ganska enkla problem, som fel på bussdörrarna.

## 10.6 Främja byggandet av Bus Rapid Transit (BRT)

Av regeringens budgetproposition 2009 framgår att etappmålet för ett ökat resande med kollektivtrafik inte har uppnåtts men trots detta föreslås inga kraftfulla åtgärder för att åtgärda detta. Miljöpartiet anser att Vägverket i alltför hög grad har fokus på framkomlighet för person- och lastbilar och att den mer energisnåla och klimatvänliga kollektivtrafiken ofta får stå tillbaka. Miljöpartiet föreslår att Vägverket ges i uppdrag att avsätta 12 miljarder kronor under planeringsperioden 2010-2021 till åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Detta bör riksdagen regeringen tillkänna som sin mening. I detta kan BRT ha en betydande roll för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

För att minska problemen med små serier som leder till dyra produktionskostnader krävs bättre samordning av upphandlingen. Den viktigaste åtgärden för att få till stånd en bättre samordning av upphandling av bussar är att Sverige ansluter till EU:s nya bussdirektiv, som innebär gemensamma krav vid upphandling. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

## Motion till riksdagen 2009/10:v240

av Lars Ohly m.fl. (v)

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

### 3.3 Riktade åtgärder till kollektiv- och busstrafik

#### Satsning på BRT-bussar

Bus Rapid Transit (BRT) är ett sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvalitén på de långa bussarna är högre än vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: fler människor kan förflyttas på samma tid, men till lägre kostnad.

I Sverige finns det inte riktigt något bra exempel på BRT, även om man kan nämna Lundalänken som ett bra försök. Utomlands finns det dock flera goda exempel, t.ex. Curitiba i Brasilien och Eindhoven i Nederländerna.

Vi anser att BRT skulle kunna var möjligt att införa även i Sverige. Till en början kanske som försöksverksamhet på två orter, vilket man efter ett tag får utvärdera resultatet av. Det kan även vara att först anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man senare vill ha spår, men i dagsläget inte anser att det finns tillräckliga medel för. Ett exempel skulle kunna vara längs den s.k. Tvärbanan Syd, en tänkt spårväg i Södra Stockholm mellan, i ett första skede, Flemingsberg-Kungens Kurva-Ålvsjö station. Sträckan kan ses som lämplig med tanke på den tydliga avgränsning som finns för en speciell vägbanan och som ska leda till att koppla ihop flera kommunikationsnoder.

Vi anser att Vägverket bör få i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige.

### 3.4 Stöd till förnyelse av tunga fordon

Vi ser ett behov av att stimulera en förnyelse av de tunga fordonen. Det måste finnas en bra testmarknad i Sverige för ny teknik. Därför vill vi införa ett tillfälligt stöd för företag och kommuner som är villiga att agera referenskunder. Därmed kan vi påskynda utbytet av bussar och lastbilar som drivs på förnybara bränslen, el, bränsleceller och hybrider. För 2010 vill vi avsätta 50 miljoner kronor i ett särskilt stimulansstöd.

## Motion till riksdagen 2009/10:v241

av Lars Ohly m.fl. (v)

## Trafik och miljö

### p) Satsning på BRT-bussar.

BRT, Bus Rapid Transit, är ett sätt att bedriva kollektivtrafik som skulle kunna översättas med att köra buss i spårssystem. Det är ett bussystem som ges tydliga företräden i trafiken eller till och med egna vägbanor. Stationerna är upphöjda som vid spårvagnar och stationerna påminner om dem som finns för spårtrafik. Kvalitén på de långa bussarna är högre än vanliga busslinjer, vilket gör att de påminner om tåg. Däremot är systemet mycket billigare att anlägga än spårtrafik, vilket gör att man kan få ut mycket mer linjekapacitet per satsad krona eller med andra ord: fler människor kan förflyttas på samma tid men med lägre kostnad.

I Sverige finns det inte riktigt något bra exempel på BRT, även om man kan nämna Lundalänken som ett bra försök. Utomlands finns det dock flera goda exempel, t.ex. Curitiba i Brasilien och Eindhoven i Nederländerna. Vi anser att BRT skulle kunna var möjligt att införa även i Sverige. Till en början med kanske som försöksverksamhet på två orter, vilket man efter ett tag får utvärdera resultatet av. Det kan även vara att först anlägga ett BRT-system längs en sträcka där man skulle vilja ha spår, men inte anser att det finns tillräckliga medel till. Ett exempel skulle kunna vara längs den s.k. Tvärbanan Syd, en tänkt spårväg i Södra Stockholm mellan

Flemingsberg – Kungens Kurva – Älvsjö station. Sträckan kan ses som lämplig med tanke på den tydliga avgränsningen som finns för en speciell väg bana och som ska leda till att koppla ihop tre stora kommunikationsnoder.

Vi anser att Vägverket får i uppdrag att genomföra två försök med BRT i Sverige och att medel tas från Vägverkets anslag för riktade satsningar till kollektivtrafiken. Detta bör ges regeringen till känna.

I vårt förslag till infrastrukturinriktning har vi inom ramen för vägverkets budget avsatt 8,4 miljarder till riktade satsningar till kollektivtrafiken, vilket då betyder satsning på BRT-bussar, men även medel till handikappanpassning samt förbättrade miljöer vid stationer och hållplatser. Det sista är inte minst viktigt för att skapa trygga fysiska miljöer för kvinnor och män som är utformade för att underlätta snabba och smidiga byten inom kollektivtrafiken. Regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar till kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen tillkänna.

## **Motion till riksdagen 2009/10:v242**

av Peter Pedersen m.fl. (v)

### **Trafik och jämställdhet**

Kollektivtrafikpunkter måste anpassas så de är trygga för både kvinnor och män. I vårt förslag till infrastrukturinriktning har vi inom ramen för vägverkets budget avsatt 8,4 miljarder till riktade satsningar till kollektivtrafiken, vilket då betyder satsning på BRT-bussar, men även medel till handikappanpassning samt förbättrade miljöer vid stationer och hållplatser. Det sista är inte minst viktigt för att skapa trygga fysiska miljöer för kvinnor och män som är utformade för att underlätta snabba och smidiga byten inom kollektivtrafiken. Regeringen bör avsätta medel till riktade satsningar till kollektivtrafik som kan användas till BRT-bussar, handikappanpassning och förbättrade miljöer vid stationerna i enlighet med vad som här ovan anförs. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Samma stycke finns även i Motion till riksdagen 2009/10:v243 av Peter Pedersen m.fl. (v) "Trafik och social hållbarhet".