

BR/LS

## **Remissyttrande över Ansvarskommitténs slutbetänkande: Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft (SOU 2007:10)**

### **Inledning**

---

#### **Sv. Bussbranschens Riksförbund**

Sv. Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR kommer endast att yttra sig över de förslag och ställningstagande som påverkar buss- och kollektivtrafiksektorn samt transportsektorn i stort.

#### **Ansvarskommitténs uppdrag och övergripande förslag**

Ansvarskommittén uppdrag har varit att analysera dagens samhällsorganisation och bedöma vilka förändringar i uppgiftsfördelning och struktur inom, och mellan, staten och den kommunala sektorn, dvs. kommuner och landsting, som krävs för att klara de utmaningar som de offentliga verksamheterna i framtiden kommer att ställas inför.

Kommitténs viktigaste förslag är att 6-9 direktvalda regionkommuner bör ersätta dagens 21 landsting. Parallellt med detta bör länsstyrelserna och de statliga verkens geografiska indelning sammanfalla med regionkommunernas. Kommitténs mål är att indelningsreformen så långt som möjligt ska vara genomförd vid årsskiftet 2010/2011 och helt genomförd senast till valet 2014.

#### **Ansvarskommitténs förslag på trafikområdet**

Förutom att ta över ansvaret för hälso- och sjukvården föreslås regionkommunerna få ett samlat uppdrag inom regional utveckling och tillväxt. Detta uppdrag spänner över en rad politikområden och flera lagar och författningar. Kommittén anser att uppdraget ska genomföras inom ramen för en sammanhållen lag och har därför utarbetat ett förslag till lag om regionalt utvecklingsarbete.

Trafik- och infrastrukturfrågorna är en viktig del av regionkommunernas samlade uppdrag för regional utveckling och tillväxt. Följande delar av lagen berör trafik- och infrastrukturfrågor:

- Regionkommunerna ska utarbeta och besluta om regionalt utvecklingsprogram (RUP) för länet. Samt leda och samordna arbetet med RUP. Som en del av detta arbete skall regionkommunerna även
  - o ange geografiska regionintressen, ett icke juridiskt bindande regionplaneinstrument samt innehålla en indikativ regiontrafikplan

- Regionkommunerna skall utarbeta och besluta om länsplan för regional transportinfrastruktur, som integreras i den mer övergripande regiontrafikplanen
- Regionkommunerna skall bedriva lokal och regional kollektivtrafik, ensam eller tillsammans med länets kommuner. Detta innebär i praktiken att det som sägs om landstingen i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik istället ska gälla regionkommunerna.

Kommittén bedömer även att ett regionalt medfinansieringsansvar för investeringar i statliga vägar och järnvägar bör övervägas på längre sikt.

## Yttrande

---

### Kapitel 5 Uppgifter med anknytning till regional utveckling

Ansvarskommitténs förslag om att ersätta dagens 21 län med 6-9 regioner, som ska bedriva lokal och regional kollektivtrafik, kommer att tvinga en stor del av dagens expressbusstrafik till nedläggning. Detta kommer att slå särskilt hårt mot framförallt pensionärers, studenters och arbetslösas möjligheter att resa i framtiden. Expressbussens resenärer är i de flesta fall låginkomsttagare som genom det låga priset har expressbussen som sitt enda resealternativ.

De mycket stora konsekvenserna beror på att det är förbjudet för expressbussar att ta upp resenärer som bara vill resa inom ett län. Om Ansvarskommitténs regionaliseringsförslag genomförs kommer förbudet att leda till att ett stort antal linjer och delar av linjer med många resenärer som i dag körs mellan län, i framtiden kommer att gå inom en och samma region och därför tvingas till nedläggning. Det är inte bara resenärerna på dessa linjer som kommer att drabbas. Eftersom vinstmarginalerna är mycket små i den interregionala busstrafiken och det ofta är just den trafik som genom regionaliseringen kommer att förbjudas som gör verksamheten lönsam kommer regionreformen att slå ut stora delar av expressbusstrafiken. Företagen kommer helt enkelt inte ens att kunna få lönsamhet de år bolagen går som bäst. Det kommer att finnas så få lönsamma linjer kvar att expressbusstrafiken kommer att ha svårt att överleva.

Ansvarskommitténs förslag kommer därför att slå hårt mot expressbussresenärerna i hela landet, mot bussföretagen och hota arbetstillfällena. Dessutom kommer förslaget att öka landstingens och kommunernas kostnader eftersom expressbusstrafik som i dag körs, till låga priser, helt utan skattfinansiering kommer att ersättas med busstrafik som finansieras med skattepengar. BR är mycket kritiskt till att Ansvarskommittén inte har analyserat konsekvenserna för den länsöverskridande busstrafiken.

Sv. Bussbranschens Riksförbund anser därför att regionreformen bör gå hand i hand med en ansvarsfull avreglering av expressbusstrafiken. Förbudet mot att ta upp resenärer som vill resa inom ett län och länstrafikbolagens vetorätt mot långväga busstrafik inom regionerna måste tas bort i lagstiftningen. BR anser att bussbolagen istället ska ges tillstånd att köra långväga linjetrafik med krav på tidtabell, kontinuitet och kvalitet mellan regioncentra samt i stråken dem emellan. Då kommer expressbussen i framtiden att kunna utveckla och stärka kollektivtrafiken och erbjuda ännu fler resenärer resor till låga priser till ännu fler orter i landet. Regeringen bör därför omgående tillsätta den sedan länge utlovade utredningen som ska se över kollektivtrafiklagstiftningen för att denna ska lägga fram förslag om hur lagen ska reformeras. Denna utredning bör dessutom bland annat se över trafikhuvudmännens roll och partsförhållandena mellan trafikhuvudmännen och operatörerna i den upphandlade kollektivtrafiken.

Om regionreformen går hand i hand med en ansvarsfull avreglering av expressbusstrafiken kan BR se flera fördelar med kommitténs förslag. De största fördelarna är att trafikhuvudmännens geografiska indelning på ett bättre sätt än i dag återspeglar dagens och framtidens arbetsmarknadsregioner, att samordningen av kollektivtrafiken kommer att kunna förbättras

inom de stora regionerna jämfört med vad som gäller mellan dagens många län och att det skapas möjligheter att höja kunskapsnivån hos landets trafikhuvudmän.

I likhet med kommittén anser BR att transportsystemet är nyckeln till att genom regionförstoring skapa större och bättre fungerande arbetsmarknadsregioner. BR tillstyrker därför att regionkommunerna ska utarbeta och besluta om regionala utvecklingsprogram (RUP) som bl.a. ska innehålla regiontrafikplan samt att regionkommunerna ska utarbeta och besluta om länsplan för regional transportinfrastruktur, som integreras i den mer övergripande regiontrafikplanen

BR tillstyrker även att regionkommunerna som en del av RUP skall ange geografiska regionintressen i form av bl.a. övergripande transportinfrastruktur, som vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar, kollektivtrafikanläggningar och andra terminaler, samt system för kollektivtrafik.

BR ser som självklart att regiontrafikplanen ska förnyas med samma intervall som de nationella planerna, däremot ställer sig bussbranschen kritiskt till att planerna bara ska ge uttryck för regionens samlade ambitioner för utvecklingen av väg-, järnvägs-, flyg- och sjötransportsystemen. Kollektivtrafiksystemet är i mycket stort behov av såväl utveckling och samordning, därför anser BR att planerna även ska ge uttryck för regionernas ambitioner för utvecklingen av kollektivtrafiksystemet.

Bussbranschen ställer sig positiv till att ett regionalt medfinansieringsansvar för investeringar i statlig infrastruktur bör övervägas för att snabbare och i en större omfattning än i dag få till stånd nödvändiga infrastrukturinvesteringar.

## **Kapitel 6 Staten**

För att öka samordningen och skapa en effektiv samverkan på regional nivå på bland annat trafikområdet, tillstyrker BR förslaget om att statens geografiska indelning, när det gäller såväl länsstyrelserna som myndigheternas regionala indelning, ska följa samma geografiska gränser som regionkommunerna.

Anna Grönlund  
VD