

Näringsdepartementet

N2004/8092/TP

103 33 Stockholm

BR TV 051129-1

Stockholm 2005-12-01

Remissyttrande:

Uppdrag om hastighetsgränserna på vägarna

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har tagit del av underlaget "Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna" Vägverket publikation 2005:100. Remissen har behandlats av vår förbundsstyrelse, som beslutat lämna följande synpunkter.

Övergripande kommentarer

BRs övergripande syn på framtida hastighetsgränser är att förändringar skall i största möjliga mån leda till ökad konkurrenskraft för kollektivtrafik på väg. En ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken skulle bidra till att samhället enklare och effektivare når transportpolitiska delmål, miljömål samt nollvisionen. Tyvärr saknas denna ansats i utredningen. Vi anser även att Vägverkets förslag till ett första steg inte är tillräckligt långtgående för att etappmålet vad gäller antalet döda ska nås under 2007. BR menar därför att åtgärder i nivå med alternativ B i utredningen måste vidtas.

Övergripande förslag

- BR anser att utredningen måste kompletteras vad gäller konsekvensanalyser för kollektivtrafiken i allmänhet och busstrafiken i synnerhet.
- BR menar att strategier/åtgärder i nivå med alternativ B i utredningen ska vara grunden för att Vägverket skall anses uppfylla sitt uppdrag från Regeringen.
- BR föreslår att Vägverket får i uppdrag att utreda och konsekvensbeskriva en höjning av hastigheten till 100 km/h för vissa bussar på vissa vägar.
- BR anser att Vägverket ska komplettera utredningen med en konsekvensanalys kring hur kollektivtrafiken påverkas och hur den bör göras mer attraktiv vad gäller tidsskillnad i olika resrelationer, såväl pendlingsresor som långväga resor, kontra bilen.
- BR bedömer vidare att behovet av hastighetsgräns 40 km/h inom ramen för alternativ B bör utredas vidare för att se hur kollektivtrafiken berörs, särskilt i tätortsområden. Kollektivtrafiken kan komma att drabbas av ökade omloppstider vilket leder till investeringsbehov av fordon samt ökade arbetstidskostnader.

Vägverkets ansvar för kollektivtrafiken

Vägverket är sektorsansvarig för utvecklingen av kollektivtrafiken på väg. Detta beskriver Vägverket att de kan göra genom sina olika roller:

som sektorsansvarig:

- driva på samverkan för att få en mer tillgänglig kollektivtrafik, rätt kvalitet på hela resan samt samhällsplanering som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft.
- bygga upp kunskaperna om möjligheterna att påverka attityder och beteende och om kundernas behov kopplade till inriktningen av infrastrukturinvesteringar samt informera och utbilda, både utanför och inom Vägverket.

- initiera forskning och utveckling om samhällsbetalda resor och en mer tillgänglig kollektivtrafik, informationssystem, attraktiv kollektivtrafik på väg samt precisering av samband mellan kollektivtrafik och samhällsmål.

som myndighet:

- följa upp samhällsstödet till kollektivtrafiken och anpassa regelverket efter nya krav och behov.

som statlig väghållare:

- bygga trafiksäkra och tillgängliga bytespunkter och anslutningsvägar. genomföra åtgärder för att minska restiden i kollektivtrafiken. säkerställa god driftstandard.

BR menar mot bakgrund av detta att Vägverket brustit i utredningen avseende konsekvensanalyser för kollektivtrafiken i allmänhet och busstrafik i synnerhet och vi anser därför att utredningen måste kompletteras i detta avseende.

Vägverkets ansvar för hållbart resande

Vägverket har i rapporten "Program för hållbart resande" till regeringen redovisat inriktning och avsikter för Vägverkets arbete med hållbart resande år 2004-2015. Detta arbete bidrar till flera av Vägverkets strategiska mål: tillgängligheten till vägtransportsystemet skall öka, tillgängligheten för medborgare och näringsliv till målpunkter i vägtransportsystemet ska förbättras, antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken ska minska och åtgärder ska leda till minskade utsläpp av klimatgaser och bättre luftkvalitet. Syftet för Vägverket med att arbeta med angreppssättet Hållbart Resande är att åstadkomma:

- *Minskad efterfrågan på persontransporter* - Genom samhällsplanering och bättre organisation av verksamheter eller andra smarta lösningar, t ex att arbeta hemma, läsa på nätet, tele- eller videokonferens.
- *Förbättrad tillgänglighet* - Genom bättre villkor för gång-, cykel- och kollektivresande genom fysiska åtgärder, information och ändringar i lagstiftningen samt en ökad etablering av bilpooler.
- *Ökad andel miljöanpassade resor* - I första hand resor med gång, cykel, kollektivtrafik – ibland i kombination med bilresa.
- *Ökad trafiksäkerhet* - Genom åtgärder inom gång, cykling, kring busshållplatser och i trafikmiljön.
- *Ökad effektivitet* - Genom samökning och bildelning Vägverkets olika aktiviteter spänner över ett brett område.

BR menar mot bakgrund av detta att Vägverket brustit i utredningen avseende konsekvensanalyser för kollektivtrafiken i allmänhet och busstrafik i synnerhet och vi anser därför att utredningen måste kompletteras i detta avseende.

Samrådsförfarande

Vägverket skriver i utredningen att samråd förts med oss. Det är därför med stor förvåning vi konstaterar att Vägverket inte nämner något av de förslag vi framförde vid samrådsmötet. Förslagen var:

- Att öka maximal hastighetsgräns till 100 km/h för vissa bussar på vissa vägar
- Att Vägverket föreslår strategi i enlighet med alternativ B i utredningen
- Att Vägverket beaktar busstrafik i konsekvensanalyser
- Att Vägverket utvärderar behovet av särskild hastighetsgräns på bussterminaler

Utredningens huvudförslag

BR delar Vägverkets syn vad gäller de fyra huvudpunkterna i förslaget, nämligen att:

- Hastighetsgränserna ska successivt prövas mot det transportpolitiska målet så att vägtransportsystemet hela tiden används effektivt.
- Vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränserna ska tydligare integreras.
- Hastighetsgränserna ska anpassas efter trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden, på sikt med kostnadseffektiva variabla hastighetsgränser.
- Dialogen med trafikanter ska stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna.

Vad gäller beslut av hastighetsgräns kopplat till det transportpolitiska målet delar vi Vägverkets syn på att de ska ske utifrån ett kundperspektiv, det vill säga i nära samråd med exempelvis representanter för persontransporter på väg.

I den första huvudpunkten beskrivs att vägtransportsystemet hela tiden ska användas effektivt. BR menar att Vägverket i sin utredning inte exemplifierat hur arbetspendling ska göras mer attraktivt med busstransport i stället för bilkörning. I dagens samhälle är människans värdering av tid en viktig faktor vid val av färdstätt. Det är vid tider för pendling till/från skola och arbete en samhällelig vinst att föra över resenärer från bil till buss. Så gäller också i långväga transporter. I de studier som gjorts i utredningen saknas fakta om hur busstrafiken påverkas med förändrade hastighetsgränser.

BR anser därför att Vägverket ska komplettera utredningen med en konsekvensanalys kring hur kollektivtrafiken påverkas och hur den bör göras mer attraktiv vad gäller tidsskillnad i olika resrelationer, såväl pendlingsresor som långväga resor, kontra bilen.

Val av framtida hastighetsgränser

BR delar inte Vägverkets förslag om det första steg de anser ska genomföras för framtida hastighetsgränser. Vi anser i stort att alternativ B, trots investeringsbehovet i ekonomiska termer är högre, är att föredra mot bakgrund av följande:

- Ger mindre restidsskillnad mellan kollektivtrafik och bil
- Ger högst trafiksäkerhet
- Ger bäst effekt vad gäller minskade koldioxidutsläpp
- Ger ett mer jämställt transportsystem genom minskad restidsskillnad mellan kollektivtrafik och bil (män och kvinnors resmönster)

BR anser vidare att behovet av hastighetsgräns 40 km/h inom ramen för alternativ B bör utredas vidare för att se hur kollektivtrafiken berörs, särskilt i tätortsområden. Kollektivtrafiken kan komma att drabbas av ökade omloppstider vilket leder till investeringsbehov av fordon samt ökade arbetstidskostnader.

Ökad maximal tillåten hastighet för specifika bussar på specifika vägar

Med tanke på fordonsutveckling och infrastrukturförbättringar anser BR att Näringsdepartementet skall ge Vägverket ett kompletteringsuppdrag i syfte att utreda möjligheten att öka maximal tillåten hastighet för specifika bussar från 90 km/h till 100 km/h. En sådan regeländring skulle bidra till följande:

- Ökad konkurrenskraft och attraktivitet för kollektivtrafiken med buss
- Ökad implementeringstakt av ISA i busstrafiken
- Ökad implementeringstakt av bilbälte i buss

- Ökad implementeringstakt av säkerhetsutrustning i bussar
- Utökad kontrollbesiktning för fler bussar

BR föreslår att bussar av klass III och B kan komma i fråga för att kunna få framföras i 100 km/h. Det innebär att endast sittande resenärer tillåts. Bussarna skall även:

- Besiktas enligt Tempo 100
- Utrustas med ESP system
- Bromstestas minst två gånger/år
- Successivt utrustas med ISA (när full funktionalitet i systemet garanteras)

De områden/vägar BR anser att dessa bussar ska kunna få framföras i 100 km/h sammanfaller med Vägverkets beskrivning av stödkriterier kring vägförbindelser med behov av höga reshastigheter, som i regel är sådana:

- Som har stor betydelse för arbetspendling och där restiden med de högre hastigheterna kan begränsas till 30 – 45 minuter
- Där de högre hastigheterna kan medföra utökade lokala arbetsmarknader eller arbetsmarknadsregioner eller utökad samverkan mellan sådana regioner
- Som har stor mängd långväga trafik
- Som innebär långa transportavstånd i glesbygd.

Avslutningsvis så välkomnar BR en översyn av hastighetssystemet och vi deltar gärna i kommande utredningar, samråds- och informationsaktiviteter.

SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Förbundsstyrelsen

Tomas Byberg
Förbundsordförande

Jan-Erik Kjellberg
Förbundsdirektör