

BR/LS

## Remissyttrande över infrastrukturplaneringen 2010-2019

### 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.

### Yttrande

---

#### **Inledning**

##### **Kollektivtrafikens roll**

Kollektivtrafiken ger samhället möjligheter att begränsa koldioxidutsläppen, minska trängseln i storstäderna och minska oljeberoendet samt att nå nollvisionen. En attraktiv kollektivtrafik är också en förutsättning för en fortsatt regionförstoring och därmed regional utveckling och tillväxt. Riksdagen har därför pekat på att ökat resande med kollektiva färdmedel leder till ökad måluppfyllelse för samtliga trafikpolitiska mål.

I linje med detta har regeringen givit Vägverket och Banverket i uppdrag att tillsammans med aktörerna på kollektivtrafikområdet ta fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling som syftar till att öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna. Som ett led i arbetet för att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör trafikverken alltid redovisa hur föreslagna väg- och baninvesteringar gynnar eller missgynnar kollektivtrafiken.

##### **Framkomlighet och tillförlitlighet**

Transportpolitiken är ett av samhällets mest strategiska områden och detta måste återspeglas i de beslut som fattas om resurstilldelningen. BR ser framkomligheten inom infrastrukturen som en avgörande faktor för kollektivtrafikens utveckling och konkurrenskraft. Om Sveriges bussföretag ska kunna erbjuda ett attraktivt utbud måste framkomligheten garanteras. Det spelar liten roll vilka åtgärder som sätts in i övrigt för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft om bussen ändå fastnar i bilköer. Vi anser därför att det är särskilt viktigt att prioritera, bussgator, busskörfält, signalprioritering, busshållplatser samt informationssystem till kollektivtrafiken.

Vi anser också att staten vid anslagsfördelningen måste öka anslagen till funktionella och attraktiva bytespunkter som gynnar en ökad samordning mellan lokal-, regional-, interregional- och internationell trafik samt samordningen mellan buss och tåg. Vi vill också påpeka att en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik lika mycket kräver mjuka investeringar i information och informationssystem, programvaror, ”smarta kort”-lösningar, utbildningar osv. som det krävs investeringar i fysisk infrastruktur. Det är därför viktigt att infrastrukturanslagen även går till detta.

## **Finansiering av väghållning**

Staten har som huvudregel att finansiera en investeringskostnad i sin helhet via ett anslag och göra en direktavskrivning. I de allra flesta fall väljer istället kommuner, landsting och enskilda hushåll att lånefinansiera långsiktiga investeringar. Vi anser att staten oftare bör använda detta alternativ. Direktavskrivning är ett hinder för utvecklingen då det krävs oerhört stora summor under en kort period och detta bidrar till att viktiga investeringar senareläggs.

Vi avstyrker vägavgifter som form av återbetalning för OPS-finansiering om inte kollektivtrafiken undantas. Det är också viktigt att klara spelregler ställs upp vid OPS-finansiering och att den infrastruktur som finansieras är öppen för konkurrens på lika villkor från invigningsdagen och framåt. Dessutom är det av största vikt att samhällsnyttan ställs i första rummet och att samhällets beslutsunderlag är så fullödigt att samhällsnyttan i investeringen kan bevisas.

Vi anser i likhet med Vägverket att regeringen och trafikverken måste eftersträva en viss flexibilitet i åtgärdsplaneringen. Den får inte resultera i planer som är låsta till sista kronan. Planerna måste vara flexibla nog att kunna möta förändringar i omvärlden.

## **Vägverkets inriktningsunderlag**

Vi förordar ”Nivå hög” i Vägverkets underlag. Det är det enda alternativ som närmar sig den nivå på framkomlighet som vi anser vara nödvändig. Det är också det enda alternativ i Vägverkets redovisning där satsningarna skulle leda i en tydlig positiv riktning vad beträffar samhällsekonomisk effektivitet, uppfyllelse av de transportpolitiska målen respektive långsiktig hållbarhet och klimatpåverkan.

Vi vill särskilt understryka vikten av ”Nivå hög” när det gäller anslaget till det regionala vägnätet för att kollektivtrafikåtgärder ska kunna genomföras. I likhet med Vägverket<sup>1</sup> anser vi att det finns ett mycket stort behov av kostnadseffektiva riktade mindre investeringar på det regionala vägnätet. Behov som ofta är dåligt tillgodosett i de nu gällande länsplanerna för regional transportinfrastruktur. BR tillstyrker därför Vägverkets förslag om att regeringen under den kommande planperioden bör försäkra sig om att en större andel av anslagen till det regionala vägnätet avsätts för sådana åtgärder i syfte att stödja kollektivtrafiken, öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten och tryggheten för oskyddade trafikanter. Detta är bl.a. nödvändigt för att miljömålen ska kunna uppnås och miljö kvalitetsnormerna inte ska överskridas i landets tärorter. Det bör ske genom att ge de regionala planupprättarna särskilda instruktioner i planeringsdirektiven eller genom att låta Vägverket ansvara för denna typ av investeringar på det regionala vägnätet på samma sätt som verket nu ansvarar för miljö- och bärighetsåtgärder.

---

<sup>1</sup> S.11 Underlag till infrastrukturplaneringen 2010-2019 vägtransportsektorn. Vägverkets publikation 2007:78

Transportsystemet måste ställas om, bl.a. för att nollvisionen och miljö kvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan ska kunna nås. I likhet med Vägverket anser vi därför att det bör göras en ökad satsning under planperioden på arbete inom områden som transporteffektiva samhällen, hållbara persontransporter samt fortsatt arbete med säkra, energieffektiva fordon. Inom dessa områden ser vi det som särskilt viktigt att Vägverket förstärker stödet för att öka kollektivtrafikresandet, verkar för ökad kunskap om lokaliseringens betydelse för trafikgenererandet och trafikförsörjningen samt om ökad och säker kollektivtrafik och dessutom förstärker arbetet för säkrare skolskjutsar. Därför tillstyrker BR Vägverkets förslag om nivå hög när det gäller anslaget till sektorsarbetet under den kommande tioåriga planeringsperioden. I nivå lägre får inte Vägverket tillräckligt utrymme för att genomföra de nödvändiga insatserna inom ramen för sin sektorsuppgift. Möjligheterna att nå klimatmålet och nollvisionen skulle härigenom bli små.

Anna Grönlund  
Förbundsdirektör