

Remissyttrande Kommissionens grönbok om stadstrafik

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

Till att börja med ställer sig Bussbranschens Riksförbund sig positiv till ett det formuleras en europeisk politik om rörlighet i städerna, men i detta sammanhang är det även viktigt att framhålla kommissionens skrivning om vikten av åtgärder på lokal nivå: "Strategier formulerade på europeisk nivå kan endast bli framgångsrika om beslutsamma åtgärder vidtas på lokal nivå och konkreta åtgärder tas över och genomförs av de lokala myndigheterna." Dessutom vill BR understryka att den absolut viktigaste åtgärden på området är att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Kapitel 2.1 Mot städer i vilka trafiken flyter

1. *Bör ett "märkningsystem" inrättas för att föregångstädernas ansträngningar för att bekämpa trafikstockningar och förbättra levnadsvillkoren ska erkännas?*

Spridning av goda exempel inom EU är en viktig del i arbetet för att trafiken i städerna ska flyta betydligt bättre än i dag. Däremot ställer sig Bussbranschen tveksam till att ett märkningsystem är ett effektivt sätt att sprida kunskap, erfarenheter och goda exempel. EU bör istället ta på sig en mer pådrivande och informerande roll där spridning av goda exempel är ett verktyg och spridning av forskningsresultat är ett annat.

2. *Vilka åtgärder skulle kunna genomföras för att främja gång och cykling som alternativ till bilen?*

Till att börja med vill BR framhålla att kollektivtrafiken är det främsta alternativet, förutom på korta sträckor, för flertalet människor i Europa. De viktigaste åtgärderna för att främja gång och cykling som alternativ till bilen är att skapa "sammodalitet" mellan å ena sidan kollektivtrafiken och å andra sidan gång och cykel genom bl.a. ändamålsenliga, trygga och trafiksäkra gång- och cykelvägar till kollektivtrafiken, cykelparkeringar vid kollektivtrafikens hållplatser och stationer och så vidare. Generellt gäller att trafiksäkerheten och tryggheten för fotgängare och cyklister måste förbättras.

3. *Vad skulle kunna göras för att främja en trafikomställning mot mer hållbara transportsätt i städer?*

Den dåliga framkomligheten, trafikinfarkterna, utsläppen av miljöfarliga ämnen och bristerna i trafiksäkerheten i städerna beror framförallt på den mycket omfattande personbilstrafiken och till viss del på lastbilstrafiken. Det enda transportsättet som realistiskt sett kan ersätta privatbilstrafiken är kollektivtrafiken. Bussbranschen anser därför att den viktigaste och helt nödvändiga åtgärden är att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Denna åtgärd kräver en lång rad insatser. BR ställer sig positiv till åtgärderna som föreslås i kapitel 2.1, så som ökad ”sammodalitet”, system för trängselavgifter, intelligenta transportsystem (ITS), lämplig parkeringsstrategi bland annat i form av attraktiva infartsparkeringar, rörlighetsplaner och ”konsekvensbedömningar för rörlighet” som en del av stadsplaneringen. Men dessa åtgärder är inte tillräckliga. Ytterligare förslag till åtgärder finns i Sv. Bussbranschens Riksförbunds inspel till Näringsdepartementets arbete med en kommande grönbok om stadstrafik.¹

Kapitel 2.2 Mot grönare städer

4. *Hur skulle användningen av ren och effektiv teknik i stadstransporter kunna ökas ytterligare?*

Användningen av ren och effektiv teknik är oerhört viktig för att minska de miljöfarliga utsläppen av bl.a. klimatgaser, men ny teknik kommer varken att lösa problemen med trafikinfarkter eller miljöproblemen om antalet personbilar och lastbilar ökar snabbare än den miljövänliga tekniken utvecklas. Ny teknik är även viktig för att göra kollektivtrafiken ännu mer miljövänlig, men även kollektivtrafik som drivs med befintlig teknik är betydligt mer miljövänlig per person än personbilstrafiken. Detta gäller inte minst bussar som drivs med förnybara bränslen och dieseldrivna bussar med högre miljöklass. Därför vill BR understryka att det är viktigt att EU även ska främja och stödja, utvidgning och uppgradering av all kollektivtrafik med buss.

5. *Hur skulle en gemensam grön upphandling kunna främjas?*

Bussbranschen ställer sig positiv till att den offentliga upphandlingen används som ett verktyg för att skapa grönare städer, men kraven på att ny miljöteknik i fordon vid offentliga upphandlingar måste vägas mot de ökade kostnader som detta medför. En snabb övergång till icke-fossila bränslen är naturligtvis önskvärd, men om detta samtidigt innebär att kostnaderna stiger kraftigt så att de som upphandlar kollektivtrafik tvingas minska sitt utbud genom att dra in turer eller hela linjer anser BR att det är bättre att skynda långsamt.

6. *Bör kriterier eller riktlinjer fastställas för definition av gröna zoner och deras restriktionsåtgärder? Vilket är det bästa sättet för att säkerställa deras driftskompatibilitet med fri cirkulation? Är det relevant att fastställa lokala regler som styr gröna zoner som sträcker sig över flera länder?*

I grönboken skriver kommissionen att införandet av ny teknik skulle kunna stimuleras genom ”t.ex. restriktioner för tunga förorenare och exklusivt tillträde till känsliga områden för fordon med låga utsläpp under förutsättning att de inte snedvrider reglerna för den inre marknaden.” ”Tunga förorenare” definieras inte i texten, men om tanken är att dessa restriktioner ska fungera som de miljözoner som finns i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund är Sv. Bussbranschens Riksförbund starkt negativa. Denna typ av miljözonsrestriktioner ökar utsläppen och försämrar miljön genom att det inte ställs några som helst miljözonskrav på den stora förorenaren, personbilstrafiken samtidigt som kostnaderna för kollektivtrafiken drivs upp, som därigenom får svårare att konkurrera. För att ett sådant restriktionssystem som kommissionen skisserar inte ska vara kontraproduktivt måste kommissionen våga ställa samma miljözonskrav på personbilstrafiken som på busstrafiken. Dessutom snedvrider de miljözoner som finns i Sverige

¹ 2007-05-02.

reglerna för den inre marknaden. Ett alternativ är att utsläppskraven inte räknas per fordon utan per resenär i fordonet.

EU har en mycket viktig roll att fylla genom att upprätthålla den fria rörligheten för busstrafiken och bussresenärer i Europa. Ett minimikrav på miljözoner är att samma regler gäller för samtliga miljözoner i hela EU och att inte lokala regler för gröna zoner ska tillåtas. Annars hindras den fria rörligheten.

7. Hur ska sparsam körning kunna främjas ytterligare?

Utbildning och, för den upphandlade kollektivtrafikens del, att incitament börjar användas som gör det viktigt att pressa ned bränsleförbrukningen genom bl.a. sparsam körning.

Kapitel 2.3 Mot smartare stadstransporter

8. Bör det utvecklas och främjas bättre informationstjänster för resenärerna?

Bussbranschens Riksförbund anser att bättre informationstjänster för kollektivtrafiken och dess resenärer bör främjas och utvecklas. För att möjliggöra detta måste standardisering och driftskompatibilitet öka. Dessutom måste en större andel av de medel som används för infrastrukturinvesteringar kanaliseras till investeringar i informationstjänster för kollektivtrafiken och dess resenärer.

9. Behövs det ytterligare åtgärder för att säkerställa standardiseringen av gränssnitten och driftskompatibiliteten för ITS-tillämpningar i städer? Vilka tillämpningar bör prioriteras när åtgärder vidtas?

Ökad och säkerställd standardisering av gränssnitt och driftskompatibilitet är nödvändig för att bättre informationstjänster ska kunna utvecklas.

10. Vad gäller ITS, hur skulle utbytet av information och bästa praxis mellan alla inblandade parter kunna förbättras?

Har inga synpunkter.

Kapitel 2.4 Mot tillgängliga stadstransporter

11. Hur kan kvaliteten på kollektivtrafiken i de europeiska städerna höjas?

Kommissionen tar upp flera viktiga insatsområden för att kollektivtrafikens kvalitet ska öka: ökad tillförlitlighet genom reserverade filer för kollektivtrafiken; utbildningsinsatser för att kunna locka och behålla personal, stärka kollektivtrafikens roll i stadsplaneringen genom rörlighetsplaner och olika former av konsekvensbeskrivningar; tillgänglighetsåtgärder för turistbussar i stadskärnorna; sammodalitet mellan de kollektiva färdmedlen, bil, cykel och gångtrafiken; satsningar på kostnadseffektiva bussystem som alternativ till dyrare tunnelbane- och spårvagnsystem, där bussarna kör i reserverade körfält och stannar vid stationer av den typ som finns för kollektivtrafiken. Däremot måste kontraproduktiva miljözonsregler som leder till sämre miljö förhindras. Dessutom måste EU och dess medlemsstater använda ekonomiska styrmedel som stimulerar ett ökat kollektivt resande. EU bör bl.a. göra det möjligt för medlemsstaterna att ta ut lägre drivmedelsskatt för fordon som används inom kollektivtrafiken. För ytterligare åtgärder se BR:s inspel till Näringsdepartementet inför arbetet med denna grönbok.²

² Sv. Bussbranschens Riksförbunds inspel till Näringsdepartementets arbete med en kommande grönbok om stadstrafik 2007-05-02.

12. Bör införandet av reserverade filer kollektivtrafiken uppmuntras?

I dag fastnar kollektivtrafiken med buss i samma köer som personbilarna. En förutsättning för att kollektivtrafikens kvalitet och därmed konkurrenskraft ska kunna öka är att resenärerna ska kunna vara säkra på att bussen kommer och att den kommer enligt tidtabell. För att kollektivtrafiken ska bli tillförlig anser BR därför att bussfiler, busskörfält och signalprioritering bör uppmuntras.

13. Finns det behov av att införa en europeisk stadga om rättigheter och skyldigheter för passagerare som använder kollektivtrafik?

BR anser att denna fråga bör lösas av marknaden utan inblandning från EU.

14. Vilka åtgärder bör genomföras för att på ett bättre sätt integrera passagerar- och godstransport i forskningen och i planeringen av rörligheten i städerna?

Bussbranschens Riksförbund anser att den viktigaste åtgärden för att integrera passagerartransportforskningen i kollektivtrafiken är att skapa ett utvecklingsstryck inom kollektivtrafiken. I dag får bussföretagen i de allra flesta fall betalt för att utföra de transporter som finns inskriva i avtalet med den som upphandlar trafiken. Detta gäller oavsett hur många resenärer det finns i bussen. För att skapa ett utvecklingsstryck måste antalet resenärer i bussen få betydelse för bussföretagets lönsamhet. Först då blir det av ekonomiska skäl intressant för bussföretaget att ta till sig och integrera forskningen i sin verksamhet.

Sv. Bussbranschens Riksförbund anser att kollektivtrafikens roll i den fysiska planeringen och stadsplaneringen bör stärkas. Samtidigt som områden med bostäder, arbetsplatser, service och kultur planeras måste ansvarig myndighet planera för hur området ska kunna försörjas med konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik. BR ställer sig positiv till rörlighetsplanering och till en ökad integration av flera olika politikområden.

15. Hur kan en bättre samordning mellan stadstransport och transport mellan städer samt planeringen av landanvändning uppnås? Vilken typ av organisatorisk struktur skulle vara lämplig?

BR anser att sammodaliteten bör ökas och förbättras, bl.a. genom att förbättrad tillgänglighet till stationer och bytespunkter för samtliga typer av busstrafik. Sv. Bussbranschens Riksförbund anser att kollektivtrafikens roll i den fysiska planeringen och stadsplaneringen bör stärkas. Samtidigt som områden med bostäder, arbetsplatser, service och kultur planeras måste ansvarig myndighet planera för hur området ska kunna försörjas med konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik. Detta är även mycket vid planeringen av infrastrukturen mellan städerna. I detta sammanhang vill BR understryka att det är viktigt att ta tillvara entreprenörernas kunskaper och erfarenheter.

Kapitel 2.5 Mot säkra stadstransporter

16. Vilka ytterligare åtgärder bör vidtas för att hjälpa städerna att uppfylla sina utmaningar vad gäller vägsäkerhet och personlig säkerhet i stadstransporter?

Bussbranschen anser att ökad trafiksäkerhet på vägarna är en oerhört viktig fråga, liksom även säkerheten och tryggheten i kollektivtrafiken, i och kring kollektivtrafikens hållplatser och stationer samt på vägen till dessa. Ett mycket effektivt medel för att öka trafiksäkerheten på vägarna är att stimulera fler att resa kollektivt. Såväl tåg som buss är betydligt mer trafiksäkra än personbilstrafiken. EU bör därför aktivt arbeta för att använda kollektivtrafiken som ett medel för ökad trafiksäkerhet. Åtgärder behöver sättas in för att öka tryggheten för kollektivtrafikens resenärer, detta bör bl.a. ske genom minskad kontanthantering, synlig personal, klottersanering samt genom systematiskt arbete för att lysa upp stationer, hållplatser och vägarna till dessa under kvällar och nätter.

17. *Hur kan operatörer och medborgarna bli bättre informerade om den potential som avancerad infrastrukturförvaltning och fordonsteknik har för säkerheten?*

Genom att behöriga myndigheter utvecklar tydliga kommunikationskanaler inklusive tydliga budskap, utvecklar samrådsprocesser samt utför relevanta nyttoanalyser innan förslag kommuniceras med operatörer och medborgare. Information bör även utformas utifrån mottagarens individuella förutsättningar att ta del av och förstå information.

18. *Bör det utvecklas automatiska radaranordningar som är anpassade för stadsmiljön och bör användningen av dessa främjas?*

Bussbranschen anser att användning av fasta radaranordningar som på något sätt kan informera motorfordonsförare om annalkande oskyddade trafikanter bör främjas. Mobila radaranordningar bör främjas på fordon som huvudsakligen utför stadstransporter och har ”dolda vinkeln” problem, exempelvis distributionslastbilar, renhållningsfordon och bussar.

19. *Är videoövervakning ett bra verktyg för säkerhet i stadstransporter?*

BR ställer sig positiv till att använda videoövervakning som ett medel att öka tryggheten för kollektivtrafikens resenärer.

Kapitel 3.1 Att förbättra kunskapen

20. *Bör alla intressenter arbeta tillsammans för att utveckla en ny kultur för rörlighet i Europa? Skulle ett europeiskt observationsorgan för rörlighet i städer som är baserat på modellen för trafiksäkerhetsobservatoriet vara ett värdefullt initiativ för att stödja detta samarbete?*

Bussbranschens Riksförbund anser att det är mycket viktigt att förbättra kunskapen om rörligheten i städerna, att relevant statistik tas fram och att utbildningsinsatser görs och att nya metoder och verktyg för planering tas utvecklas. Därför kan det vara lämpligt att införa ett europeiskt observationsorgan för rörlighet i städerna baserat på modellen och erfarenheter från trafiksäkerhetsobservatoriet. Men för att undvika fragmentarisering av EU: s åtgärder och politik är det viktigt att EU: s stadstrafikpolitik blir en naturlig och viktig del av EU: s existerande miljö-, trafiksäkerhets- och transportpolitik.

Kapitel 4 Ekonomiska resurser

21. *Hur skulle befintliga finansiella instrument, som struktur- och sammanhållningsfonderna, kunna användas på ett bättre och mer integrerat sätt för att främja samordnade och hållbara stadstransporter?*

BR anser det särskilt viktigt att fokusera på följande områden: investeringar för att öka sammodaliteten, vilket bl.a. innebär att tillgängligheten till stationer för samtliga former av busstrafik måste förbättras; utveckling av ren teknik; informationssystem för kollektivtrafikens resenärer och företag; investeringar i åtgärder som ökar framkomligheten för kollektivtrafiken som bussfiler, busskörfält och tekniska system för signalprioritering för bussar.

22. *Hur skulle ekonomiska instrument, t.ex. marknadsbaserade sådana, kunna användas för att gynna rena och energieffektiva stadstransporter?*

BR ställer sig positiv till att det används en väl avvägt parkeringspolitik, att det införs trängselskatter och andra former av skatter och avgifter som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och skapar medel som ska användas för att stärka kollektivtrafiken. Om andra former av ekonomiska instrument används måste dessa utformas så att inte kollektivtrafiken förlorar i konkurrenskraft gentemot bilen. Om ett system med utsläppshandel införs måste självklart även personbilstrafiken omfattas av detta.

23. *Hur skulle man genom riktad forskning kunna integrera sådana begränsningar som är typiska för städer och trafikutvecklingen i städerna?*

De viktigaste forskningspolitiska åtgärderna är att företagen inom transportsektorn ges ett större inflytande över vilka områden som kräver ytterligare forskning. Ett annat är att det skapas strukturer och incitament för att utnyttja forskningsresultaten. Ett tredje är att offentliga myndigheter ska våga ta till sig och utnyttja forskningsresultat för att utveckla och reformera transportsystemet

24. *Bör städer uppmuntras att införa vägtullar? Behövs det en allmän ram eller riktlinjer för denna verksamhet? Bör intäkterna öronmärkas för att förbättra städernas kollektivtrafik? Bör externa kostnader internaliseras?*

BR anser att vägtullar i form av trängselskatt/trängselavgift är en viktig åtgärd för att öka det kollektiva resandet i städerna, under förutsättning att intäkterna öronmärks för investeringar och drift av kollektivtrafik. Eftersom all busstrafik är kollektivtrafik bör samtliga former av busstrafik vara undantaget från att behöva betala tull, avgift, skatt eller vad man väljer att kalla det.

Bussbranschen anser att utgångspunkten för en ram eller riktlinjer kring dessa tullar är personbilstrafiken ska minskas i städerna och att resandet med kollektivtrafik ska ökas. En annan utgångspunkt är naturligtvis att städernas regler inte får hämma den fria rörligheten, så som t.ex. de svenska miljözonsreglerna gör i dag.

För att på allvar minska trängseln, höja trafiksäkerheten och minska miljöproblemen bör i insatserna inriktas på de fordon där problemen är som störst räknat per person. Med andra ord anser BR att en internalisering av de externa kostnaderna i första hand och i ett första skede bör göras inom personbilstrafiken.

25. *Vilket mervärde skulle ett riktat europeiskt stöd för rena och energieffektiva stadstransporter kunna ge på lång sikt?*

Om det riktade europeiska stödet för rena och energieffektiva stadstransporter används på rätt sätt kan kollektivtrafiken kan kollektivtrafikens utsläpp minskas ännu mer. Dessutom kan kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet stärkas. Härigenom kommer bl.a. utsläppen av klimatgaser att minska, trafiksäkerheten förbättras, framkomligheten öka osv.

Anna Grönlund
VD