



Trafikverket

Yttrande
2011-08-17

Er ref: TRV2011/17304
Vår ref: BR2011/006/GH
Sid. 1 (2)

Remissyttrande angående Trafikverkets Kapacitetsutredning

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

BR ser mycket positivt på Kapacitetsutredningens förslag till åtgärder för att förbättra järnvägsinfrastrukturens brister och kapacitet. Tågtrafikens betydelse för den interregionala och regionala kollektivtrafiken i ett Sverige med stora avstånd är väsentlig. Järnvägen är inte minst utomordentligt viktigt för buss- och taxitrafiken. De långvariga och otillräckliga investeringsnivåerna i järnvägen kräver, som utredningen föreslår, ett brett åtgärdsprogram enligt fyrstegsprincipen för att få befintliga järnvägssystem att fungera väl.

Yttrande

BR vill understryka bussens möjligheter att lösa vissa delar av den akuta krisen inom järnvägssystemet. Det gäller främst järnvägsförbindelser mellan mindre orter, med korta avstånd och med ett förhållandevis lågt antal resenärer. Istället för att lägga stora ekonomiska belopp på att förbättra kapaciteten bör istället noga övervägas alternativ med busstrafik i enlighet med det andra steget i fyrstegsprincipen, dvs. att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

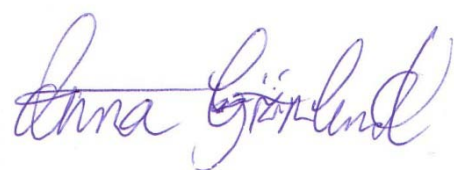
BR har i ett antal tidigare remissyttranden till Näringsdepartementet föreslagit att regering och trafikhuvudmän istället för kostsamma järnvägsinvesteringar i stället satsar på busstrafik. Ett exempel rörde järnvägslinjen mellan Karlskrona och Emmaboda, där SJ ville ersätta tågtrafiken med dagliga bussurer, vilket Rikstrafiken tillstyrkte, då resandeunderlaget mellan dessa två tätorter är för liten för att tågtrafik är vare sig kommersiellt eller samhälls-ekonomiskt lönsamt. Trots det låga trafikunderlaget beslöt staten att investera hela 700 miljoner kronor, eller drygt 17 miljoner kronor per kilometer, under åren 2010-2012 på upprustningen av järnvägen mellan dessa orter, vilket med tanke på de problem och stora ekonomiska resurser som krävs enligt Kapacitetsutredningen är en icke optimal användning av skattemedel enligt fyrstegsprincipen. Lokal och regional kollektivtrafik med buss, i synnerhet på kortare sträckor, som i det här fallet, är det mest kostnadseffektivaste sättet. För 700 miljoner kronor kunde resenärerna ha erbjudits gratis busstrafik under många år. Därför är det viktigt att staten och trafikhuvudmännen prövar

och utreder alternativ med busstrafik innan man beslutar sig för stora investeringar i tågtrafik.

I detta sammanhang är det viktigt att notera att de olika transportslagen inom kollektivtrafiken inte har samma konkurrensförutsättningar till följd av skillnader inom skattelagstiftningen. Till skillnad från busstrafiken är exempelvis tåget, liksom flyget och sjöfarten, befriat från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt på diesel- och motorbränsle samt internationell bunkerolja. Inte heller betalar dessa tre transportslag någon fordonsskatt på lok, vagnar och fartyg. I syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan olika kollektivtrafikfordon bör därför lagstiftningen på dessa områden ändras.

Med den nya kollektivtrafiklagen den 1 januari 2012 öppnas kollektivtrafikmarknaden för kommersiell linjelagd busstrafik och lagen understryker betydelsen av att kollektivtrafikföretag på konkurrensneutrala och ickediskriminerande villkor får tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser och bytespunkter, för att underlätta etablering av kommersiell trafik. Regeringen har deklarerat att man kommer att följa frågor om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur. För våra resenärer i kollektivtrafiken är det oerhört viktigt att hållplatser, resecentrum och terminaler fungerar väl.

Det är viktigt att "stödfunktioner" som stationer och terminaler ges en stor prioritet och att likartade nationella regelverk för denna verksamhet skapas. Inte minst vad gäller tilldelning av anslutningsmöjligheter och avgifter till hållplatser vid stationer och terminaler för såväl den upphandlade som den kommersiella busstrafiken. I dag prioriteras busstrafikens tillgänglighet alldeles för lågt jämfört med privatbilar vid stationer, vilket drabbar bussresenärer med bland annat långt gångavstånd till tågtrafik. Tilldelning och angöring måste bedömas utifrån resenärsbehov och omfatta alla typer av trafik.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund