

Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
103 33 Stockholm

Yttrande  
2009-10-30

Er ref: N2009/6374/TR  
Vår ref: BR2009/009/GH  
Sid. 1 (5)

## Remiss Nationell plan för transportsystemet 2010-2021

### *Inledning*

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

Kollektivtrafiken ger samhället möjligheter att begränsa koldioxidutsläppen och oljeberoendet, minska trängseln och bullret i storstäderna samt att öka trafiksäkerheten. En attraktiv kollektivtrafik är förutsättningen för en fortsatt regionförstoring och därmed regional utveckling och ekonomisk tillväxt. Ett ökat resande med kollektiva färdmedel leder till ökad måluppfyllelse för samtliga trafikpolitiska mål.

Det snabbaste och kostnadseffektivaste sättet att öka kollektivtrafiken är att satsa på busstrafiken. Redan i dag sker huvuddelen av resandet inom kollektivtrafiken med buss.

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, terminaler samt informationssystem till kollektivtrafiken, ”små infrastruktur objektsinvesteringar”.

En attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik kräver lika mycket mjuka investeringar i information och informationssystem, exempelvis programvaror, ”smarta kort”-lösningar och utbildningar, som det krävs investeringar i fysisk infrastruktur. Det är därför viktigt att infrastruktursatsningarna även går till dessa områden.

**Trafikverkens förslag till ”Nationell plan för transportsystemet 2010-2021”** är ett gediget och välgenomarbetat förslag, som återigen är ett belegg för den stora kompetens som de statliga verken förfogar över. Arbetet är också resultatet av samarbetet mellan trafikverken och branschorganisationerna inom kollektivtrafikens område.

Förslagen uppfyller grundläggande krav på att sätta resenärernas, företagens och samhällets behov i förgrunden. Förslag som stödjer en utveckling mot trafikslagsövergripande transportlösningar och som verkligen försöker uppfylla de allmänt hållna transportpolitiska målen.

Den nationella planen innehåller åtskilliga förslag till trimningsåtgärder, upprustning av stationsmiljöer, förbättringsåtgärder på tvåtusen busshållplatser, kollektivtrafikkörfält och signalåtgärder samt statlig medfinansiering till trafikhuvudmän för att åstadkomma bättre fungerande bytespunkter. Även turistindustrins betydelse lyfts fram i förslaget, något som är särskilt välkommet då all busstrafik enligt vår definition är kollektivtrafik och bidrar till samhällets transportpolitiska mål.

BR anser att det är positivt att drift och underhållskostnader prioriteras. Genom att kollektivtrafiken gynnas kan vi snabbare nå uppsatta mål kring miljö- klimat och trafiksäkerhet. Om samhället även i framtiden anser att kollektivtrafiken dessutom är en verksamhet som ska stödjas med driftsbidrag via skattefinansiering bör man göra det yttersta för att samhällets investeringar ökar nyttan av denna. Därför bör det alltid redovisas hur föreslagna investeringar gynnar eller missgynnar kollektivtrafiken. Detta gäller framför allt vid väginvesteringar då analyserna för kollektivtrafiken mer tydligt skett vid spårinvesteringar.

BRs grundläggande syn är att ett livscykelperspektiv måste anläggas vid bedömningar om kollektivtrafikinvesteringar på ett stråk ska ske på spår eller på väg (dvs. både investering och drift under avskrivningstiden måste inkluderas i investeringsbeslutet). Vi anser att det då skulle innebära att kostsamma järnvägsinvesteringar skulle kunna ersättas med flexibla och kostnadseffektiva lösningar med buss. För att förstärka detta arbete borde de olika trafikverkens planerings- och utredningsarbete ytterligare samordnas.

Ökade anslag till underhåll och drift av väg och Vägverkets översyn av rutiner och standardkrav för vinterväghållningen är en viktig fråga för yrkestrafiken. Ändringar av startkriterierna och att istället låta antal resor blir mer vägledande än antal fordon på olika vägsträckor är positivt för busstrafiken.

### **Yttrande**

---

I förslaget till Nationell plan klargörs kommunikationerna avgörande betydelse för Sveriges industrialisering och ekonomiska utveckling. Därför är förordets inledande mening och utgångspunkt missvisande.<sup>1</sup> Att transporter enbart har som syfte att öka tillväxten förefaller vara en alltför snäv utgångspunkt för kommunikationernas roll i samhället och för en nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Inte minst mot bakgrund av att ökad rörlighet är ett av EU:s grundläggande syfte och mål. Rörlighet och transporter är en förutsättning för den enskildes frihet, livskvalitet och välstånd.

**Den avgörande bristen** i den förslagna nationella planen är den av regeringen angivna budgetramen som allvarligt begränsar utvecklingen av transportsektorn och därmed Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Förutom en

---

<sup>1</sup> Förordet i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021, del 1, s. 2.

prioritering av spårtrafiken och satsningen på snabbjärnvägar, som förutsätter en särskild budget, är det en förvånansvärt stor brist på visioner för det framtida samhällsbyggandet i den föreslagna nationella planen. Inte heller finns branschorganisationerna, Partnersamverkans mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken med i planeringsperspektivet, vilket givetvis är beroende av regeringens och riksdagens otillräckliga transportpolitiska målsättningar för kollektivtrafiken.

Ambitionerna handlar i huvudsak om att förvalta och underhålla nuvarande infrastrukturnät och klara tidsperiodens ökande krav på resande på dagens standardnivå. De föreslagna nyinvesteringarna av angelägna infrastrukturprojekt påbörjas dessutom sent under planperioden och blir klar först i etapper, vilket är ett uttryck för en alltför låg ambitionsnivå.

**Investeringar i infrastruktur** är, enligt BR, primärt en statlig angelägenhet. Huvudproblemet med den statliga finansieringen av investeringar är att de finansieras genom anslag och därmed konkurrerar med andra viktiga statliga utgiftsområden. Staten har som huvudregel att finansiera en investeringskostnad i sin helhet via ett anslag och göra en direktavskrivning. Endast 22 miljarder kronor utgörs av lånemedel. Direktavskrivning utgör därför ett hinder för utvecklingen då det krävs oerhört stora summor under en kort period och detta bidrar till att viktiga investeringar senareläggs. I de allra flesta fall väljer näringslivet, kommuner, landsting och enskilda hushåll att lånefinansiera långsiktiga investeringar. Även staten bör använda alternativ med lånefinansiering och därigenom kan budgetutrymmet breddas för nödvändiga och produktiva investeringar i infrastruktur.

Även om olika former av samfinansiering, exempelvis OPS/PPS-lösningar, kan ge 32 miljarder i ökat investeringsutrymme, utgör dessa endast en tiondel av det totala beloppet och ger dessutom upphov till ett antal besvärliga problem jämfört med en statlig finansiering. Medfinansiering från andra aktörer kan därför endast vara ett komplement till staten, som ytterst även i framtiden bör ha huvudansvaret för en välfungerande infrastruktur för transporterna.

BR anser att den av regeringen angivna ekonomiska ramen på 417 miljarder kronor inte är tillräcklig för att långsiktigt tillgodose samhällets, kollektivtrafikens och näringslivets behov av transporter och utbyggd infrastruktur. Det som gäller för den nationella planen och länsplanerna är att planeringsramen 2010 ska motsvara anslagsnivån för budgetåret 2009 medan resterande del av ramen ska fördelas med en elftedel per år 2011–2021. Ungefär 70 procent av nyinvesteringsutrymmet är dessutom redan bundna till tre stora projekt och därmed begränsas ytterligare investeringar under de första åren av planen. Med denna budgetrestriktion försenas angelägna ny- och reinvesteringar under planperioden. Trots att dagens ekonomiska kris med mycket låga investeringsnivåer visar tydligt att investeringarna bör öka kraftigt.

Den angivna höjningen av anslagsramen med 15 procent är en miniminivå för den nationella planen för 2010-2021. Men för att långsiktigt åtgärda underhållsbrister, flaskhalsar och utöka kapaciteten i vägsystemet behövs det ytterligare en ökning av den ekonomiska ramen till det nya Trafikverket på sammanlagt uppemot 20-25 procent.

Då huvuddelen av gods- och persontrafiken även år 2020 kommer att ske på vägnätet är det anmärkningsvärt att trots den starkt begränsade investeringsbudgeten en 50-procent regel införs, dvs. att Trafikverket föreslår att 50 procent av de obundna medlen går till väginvesteringar och 50 procent till investeringar i järnväg och farleder. Av den totala utvecklingsramen för den nationella planen kommer därmed 58 procent att avse järnväg, sjö- och flygfart och 42 procent väginvesteringar. Detta begränsar ytterligare investeringsutrymmet för en förbättrad framkomlighet för busstrafiken.

Ser vi på förslaget till fördelning av kostnader för trimningsåtgärder och effektiviseringar för ökat kollektivtrafikresande får vägsektorn endast 970 miljoner jämfört med järnvägssektorns 2 miljarder kronor. Busstrafiken får således genomgående mindre resurser än vad järnvägen får, trots principen om en 50 procents fördelning.

**En annan brist i förslaget** till nationell plan är prognoserna om det framtida resandet. Prognoserna är beroende av ett antal mer säkra faktorer, som exempelvis den förväntade befolkningsökningen, som dock är starkt beroende av variationer av migrationsströmmar, och klart mer osäkra faktorer, som bränslepriser och ekonomisk utveckling. Den pågående krisen 2007-2009 har exempelvis inte förutspåtts av tidigare prognosmakare. Dagens kris har emellertid påverkat prognosmakarna i den meningen att tillväxten under planperioden antas bli lägre än historiska nivåer. Detta trots att världsekonomin tillväxttakt ökat starkt under senaste decennierna och därmed svensk industris exportmarknader. Det finns således en betydande risk att förslaget till den nationella planen underskattar det framtida behovet av transporter.

Prognoser bygger också på att man drar ut tidigare trender till år 2021. Av detta dras exempelvis slutsatsen att järnvägstrafiken ökar kraftigt, men inte busstrafiken.<sup>2</sup> Men det är en rad marknadsförändringar och politiska beslut som bidragit till denna utveckling och därmed är det också politiska beslut och marknaderna som styr utvecklingen till år 2021. En fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel förutsätter en kraftigt ökad busstrafik, i annat fall går denna målsättning inte att realisera. Men någon sådan prioritering står inte att finna i förslaget till nationell handlingsplan. Denna prognos leder till att nödvändiga investeringar för en ökad busstrafik uteblir och därmed begränsas möjligheterna till en expansion av busstrafiken.

**Det är vidare anmärkningsvärt** att busstrafikens potential och betydelse för den framtida kollektivtrafiken genomgående underskattas i förslaget till nationell plan. Busstrafiken dominerar den lokala och regionala kollektivtrafiken. Bussen är ett utmärkt alternativ, såväl ur kostnads- och miljöskäl som trafiksäkerhetsskäl, för regionala resor och för resor upp till tio mil, där den största delen av tågresande beräknas öka.

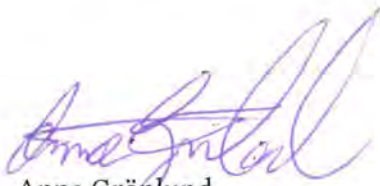
En brist i underlaget i förslaget till nationell plan är att busstrafiken i flera jämförelser läggs samman med gods- och lastbilstrafiken. Utifrån denna sammanräkning beräknas lastbilar och bussar stå för merparten av koldioxidutsläppen i vägtrafiken bortom 2020. Detta leder till en rad felaktiga slutsat-

---

<sup>2</sup> Figur 3 i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021, del 1, s. 26.

ser avseende busstrafiken. Redan i dag har busstrafiken uppnått målsättningen att tio procent av energin kommer från förnyelsebara energikällor. Detta förhållande gäller sig för vare sig personbilar eller lastbilar. Busstrafiken lär troligtvis år 2020 vara nästintill koldioxidfri om vi tar i beaktande de senaste årens upphandlingar av linjetrafik. Med den nya generationen av hybridbussar uppnås energieffektiviseringar med över trettio procent redan idag. Med nästa generation av eldrivna bussar kommer utsläppen att minska radikalt och inte att öka som i tabell 4 (s.33). Och detta oavsett EET-modellen eftersom huvuddelen av linjetrafiken sker genom upphandlad trafik, där kraven på fordonen är avgörande och inte skattenivåerna.

Gods- och kollektivtrafiken är samhällsnödvändiga transporter och att det tar tid att byta ut en fordonspark som drivs med diesel, som har en högre energitäthet än bensin. Det råder i dag dessutom en stark osäkerhet om framtidens drivmedel år 2020. Därför drabbar EET-strategin, dvs. att genom skattehöjningar höja det reala dieselpriset 64 procent 2006–2020, men bensinpriset endast med 38 procent, främst nyttotrafiken och inte den bensindrivna privatbilismen.



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund