

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 Stockholm

Yttrande
2009-12-11

Er ref: N2009/8738/TR
Vår ref: BR2009/012/GH
Sid. 1 (2)

Remiss angående ansökan om gemensam trafikeringsrätt för järnvägen Karlskrona – Emmaboda

Yttrande

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR har tillsammans med övriga branschorganisationer inom kollektivtrafiken och SKL arbetat fram en ny affärsmodell, där marknadstillträdet öppnas upp och ett mer marknadsekonomiskt synsätt ska styra kollektivtrafikens utveckling. Det är primärt resenärernas behov som ska utforma framtidens kollektivtrafik. Genom en ny lagstiftning har och kommer konkurrensen att öka inom järnvägstrafiken. Under nästa år kommer förhoppningsvis även en ny kollektivtrafiklagstiftning som ökar konkurrensen inom busstrafiken och mellan de olika transportslagen.

Näringsdepartementet har begärt BRs synpunkter på Blekingetrafiken AB och Kalmar Läns Trafik AB ansökan om en gemensam trafikeringsrätt för järnvägen Karlskrona – Emmaboda. Ansökan utgör det enda underlaget till remissen och bakgrundsmaterialet är dessvärre alltför otillräckligt för att lämna ett tillfredsställande remissyttrande.

Utav denna ofullständiga ansökan framkommer att SJ idag bedriver persontågstrafik på denna sträcka, men har tidigare meddelat att eftersom resandeunderlaget är så lågt kan inte kommersiell trafik bedrivas. Istället ville SJ ersätta tågtrafiken med fem dagliga dubbelturer med buss, vilket Rikstrafiken ansåg vara en tillfredsställande trafikförsörjning. Detta föranledde trafikhusmännen att köpa in såväl tågtrafik som busstrafik.

Huruvida det finns någon annan tågoperatör som avser eller kan bedriva kommersiell tågtrafik på sträckan klargörs emellertid inte av bakgrundsmaterialet. Men det är förmodligen inte ett orimligt påstående att resandeunderlaget mellan dessa två tätorter är för liten för att tågtrafik är vare sig kommersiellt eller samhällsekonomiskt lönsamt.

Mot denna bakgrund framstår för övrigt statens beslut att investera hela 700 miljoner kronor, eller drygt 17 miljoner kronor per kilometer, under åren 2010-2012 på upprustningen av järnvägen mellan dessa orter som en icke op-

timal användning av skattemedel. För 700 miljoner kronor kunde resenärerna ha erbjudits gratis busstrafik under många år framöver.

Tågtrafikens betydelse för den interregionala och regionala kollektivtrafiken i ett Sverige med stora avstånd är väsentlig. Däremot är lokal och regional kollektivtrafik med buss, i synnerhet på kortare sträckor som i det här fallet, det mest kostnadseffektivaste sättet. Därför är det viktigt att trafikhuvudmännen prövar och utreder alternativ med busstrafik innan man upphandlar eller beslutar sig för att bedriva tågtrafik i egen regi.

När även nuvarande operatören och trafikmännen själva köpt in busstrafik borde rimligen ett fullständigt bussalternativ ha utretts och jämförts med fortsatt tågtrafik. Bussen är för denna sträcka det tveklöst mest kostnadseffektiva kollektiva transportmedlet, vilket rimligen bör vara utgångspunkten för ett aktiebolags verksamhet och i synnerhet för det offentligas hantering av gemensamma resurser.

Den samhällsstödda tågtrafiken har dessutom omöjliggjort en konkurrens på lika villkor för busstrafiken. När nu trafikhuvudmännen och deras företrädare har sagt sig vilja avskaffa invändningsrätten är det inte uteslutet att en kommersiell expressbusstrafik mellan Karlskrona – Emmaboda är ett tänkbart alternativ.

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 tåget, 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.

Ansökan står vidare i strid med tankarna på det förändringsarbete som pågår inom kollektivtrafiklagstiftningen och branschens eget arbete, Partnersamverkan för den fördubblad kollektivtrafik, där utgångspunkten är att kollektivtrafiken ska i första hand bedrivas på affärsmässiga grunder. Tanke-sättet bakom den nya gemensamma affärsmodellen borde rimligen ha varit utgångspunkten även för dessa två trafikhuvudmän.

Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund