

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-05-15

Er ref: N2007/10433/TR
Vår ref: BR2008/006/GH
Sid. 1 (7)

Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

Inledning

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

BRs yttrande består i ett svar på Näringsdepartementets tre frågor samt ett antal synpunkter på förslagen och materialet i det nationella handlingsprogrammet.

BR har tillsammans med branschorganisationerna Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting, utarbetat ett gemensamt handlingsprogram, där vi ser framemot kraftfulla och konkreta åtgärder i regeringens kommande infrastrukturproposition för att befrämja kollektivtrafiken som en fortsättning på arbetet inom Koll Framåt – nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. (Se särskild inlämnad skrivelse till infrastrukturminister Åsa Torstensson den 15 maj.)

Yttrande

I. De tre huvudprioriterade delområdena

a) Samordning av system för information, bokning och biljetthantering.

Förslagen att resenärerna får tillgång till en neutral trafikslagsövergripande reseplanerare för samtliga kollektivtrafikresor innehållande möjlighet för pris, bokning och köp av resa är viktigt för att underlätta kollektivtrafikresorna. I dag är det inte möjligt att köpa en trafikslagsövergripande interregional resa på grund av att olika boknings- och biljettsystem inte kan kommunicera med varandra, vilket hämmar kollektivtrafikens utveckling. Med undantag för vissa kombinerade tåg- eller bussresor som går att boka via Samtrafikens Resplus kan trafikanten få hela resan på en biljett. BR vill också referera till det gemensamma biljettbokningssystemet i Finland.

Förslaget med ett gemensamt och av kollektivtrafikresenärerna känt telefonnummer för trafikinformation om kollektivtrafiken i Sverige är viktigt. Vidare att det i en gemensam webbplats finns en samlad trafikinformation för kollektivtrafiken, avseende bland annat hållplats- och adressregister, terminaler och stationer. Lämpligt är att Samtrafikens befintliga arbete intensifieras.

b) Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter.

En viktig del i infrastrukturen för den långväga busstrafiken är terminalerna. Inte minst Cityterminalen i Stockholm är navet för expressbusstrafiken i Sverige. En terminalens huvudsyfte är att gynna kollektivtrafikresenärerna och inte primärt andra kommersiella intressen. Dagens minst sagt otydliga ägaransvar för landets terminaler är mycket otillfredsställande. Jernhusen bör få ett tydligt trafikpolitiskt uppdrag, den uppgiften kan inte skötas enbart genom Jernhusens/SRAB. Ansvaret för denna väsentliga infrastruktur måste läggas på antingen kommunal, regional eller statlig nivå.

Det är sålunda inte bristande kommunikation och ”oberättigad kritik” som är problemet, utan det är avsaknaden av ansvar och en strategi som gynnar resenärernas intressen, vilket för övrigt utgör handlingsprogrammets affärsidé.

c) Kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för funktionshindrade.

Målet är att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och tillgänglig för alla resenärer och att kollektivtrafikens andel av landets persontransporter ska blir större, med ökad trafiksäkerhet och en hållbar miljö som följd. Kraftsamlingen för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för funktionshindrade är därför angelägen.

Idag är närmare 50 procent av bussarna inom den upphandlade kollektivtrafiken handikappanpassade. Ska målet om tillgänglighet i kollektivtrafiken nås till 2010 är det dock inte fordonen ensamma och i sig som avgör, utan det är hur hela resan inom kollektivtrafiken kan genomföras. Anpassningen av stationer, bytespunkter och terminaler är avgörande för att hela den kollektiva resan ska kunna vara tillgänglig för funktionshindrade.

Att uppnå total tillgänglighet inom kollektivtrafiken fram till år 2010 bedöms i rapporten ”Koll Framåt” i dagsläget som omöjligt, inte minst med tanke på att en stor del av landets stationer, bytespunkter och terminaler i dag inte är anpassade och kräver omfattande ekonomiska investeringar för att så bli.

Men att som nu övervältra ansvaret på kollektivtrafikens aktörer samtidigt som det offentliga i övrigt inte klarar sina åtaganden har inneburit stora kostnadsfördyringar för busstrafiken, vilket i sin tur minskat potentialen för en ökning av kollektivtrafiken.

I Koll Framåt föreslås ”prioriterade stråk” i frågan om ökad tillgänglighet. För bussbranschens del är detta dock inte ett bra angreppssätt, då bussar måste kunna flyttas mellan olika delar av landet och brukas i flera år. Den ekonomiska livslängden för en buss beräknas idag till 12-15 år. Olika krav på utrustning och standards fördyrar kostnaderna för de bussar som körs i kollektivtrafiken, kostnader som i slutändan försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft då pengar måste läggas på speciallösningar av fordon istället för ökad trafik och produktutveckling i syfte att locka fler att resa kollektivt med buss. Från branschens sida är det därför ett krav att de mål och eventuella lagkrav som sätts upp för att nå en tillgänglig kollektivtrafik inte innebär dyra

särlösningar eller snedvrider konkurrensen mellan bussföretag på grund av ändrade fordonsföreskrifter.

Det är viktigt att lagstiftningen och kraven på kollektivtrafiken harmoniseras med EU:s regelverk om passagerares rättigheter och skyldigheter. Detta gäller även beträffande ledsagning.

2. Marknadsandel som mål för kollektivtrafiken

Det är centralt att bryta kollektivtrafikens neråtgående och stagnerande reseutveckling sedan 1970-talet. Därför är det viktigt med ett transportpolitiskt mål att kraftfullt öka marknadsandelen för kollektivtrafiken.

Med angivandet av ett konkret mål, dvs. en fördubbling av marknadsandelen till år 2020, blir inriktningen därmed mätbar samtidigt som uppnåendet av miljö- och klimatmålen inom transportsektorn underlättas.

Sedan Koll Framåt presenterades vid årsskiftet har Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting arbetat vidare för att konkretisera ”nästa generations kollektivtrafik” i ett handlingsprogram. Vårt gemensamma mål är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2020.

Vi i branschen är beredda att ta vår del av ansvaret för att nå detta ambitiösa mål. Men då måste också regering och riksdag ta sitt ansvar och skapa de rätta förutsättningarna för att nå dit. Därför är det viktigt att höstens infrastrukturproposition innehåller konkreta och kraftfulla åtgärder, allt från investeringar till förändrad beskattning och lagstiftning så att målet med en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken kan uppnås.

Det är hög tid att förvandla vackra ord och symbolpolitik till handling.

3. De viktigaste åtgärderna för att öka kollektivtrafikens marknadsandel

a) Stärk kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot privatbilen genom att bygga en infrastruktur utifrån kollektivtrafikens behov.

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.

I de flesta studier av resenärers preferenser prioriteras kortare restid som en av de absolut viktigaste faktorerna. Därför är turtätheten särskilt viktig för lokal och regional trafik. Vidare är tillförlitlighet avgörande för en ökning av kollektivtrafiken.

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

Därför vill BR lyfta fram de stora internationella satsningarna som görs med Bus Rapid Transit (BRT) och utvecklingen av nya miljövänliga och

energieffektiva bussteknologier (exempelvis eldrivna hybrider). BRT handlar om att skapa bussbaserade transportsystem som bygger på bussar med hög passagerarkapacitet, bussar och hållplatser som tillåter snabb på- och avstigning och en trafiklösning där bussen har företräde.

Intresset för BRT är i dag stort och genomförs i storskala från Kina, Indonesien, Afrika till USA och Latinamerika. Dessa trafiksystem har inneburit kortare restider och väntetider, kraftigt ökat antal bussresenärer och minskade fordonsemissioner i städerna. Trots att Sverige, ett av världens busstätaste länder, med två ledande busstillverkare har BRT inte kommit upp på den politiska agendan i Sverige.

Tillsammans med KTH, Triveco, trafikföretag och fordonsindustrin drivs inom ramen för Vinnovas, Vägverkets och Banverkets forskningsprogram ”Framtidens personresor” en kunskapssammanställning om BRT.

En av de stora fördelarna med BRT är den relativt låga kostnaden för investeringar i infrastruktur. I jämförelse med spårbunden kollektivtrafik, som spårvagn, tunnelbana, pendeltåg och järnväg är investeringskostnaderna för BRT mindre än en tiondel. Förutom en väsentligen lägre investeringskostnad i såväl infrastruktur som fordon är även drifts- och underhållskostnaderna mindre. Vidare kan BRT system implementeras redan på ett par år, vilket tar för motsvarande spårbunden trafik 10-15 år att bygga. Dessutom skapas ett betydligt flexiblere trafiksystem som snabbt kan anpassas inför ständigt förändrade resemönster.

Med tanke på klimateffekterna och prioriteringarna att på kort tid minska utsläppen är därför en storskalig satsning på BRT det kostnadseffektivaste och snabbaste sättet att uppnå uppställda klimat- och trafikpolitiska mål.

b) Skapa växtrum för det företag som bedriver kollektivtrafik på väg och spår så att vi kan utveckla våra företag och skapa nya produkter!

Det är viktigt att följa upp föreslagna regelförenklingar inom Transportsektorn enligt NUTEK:s utredning om regelförenklingar. Utav NUTEK:s rapport ”Näringslivets administrativa kostnader på transportområdet” (R 2008:12) framgår att av de tio mest kostsamma informationskraven inom vägtransportområdet utgör regelverken om digitala färdskrivare den enskilt största kostnaden för ett system som dessutom inte fungerar i praktiken. Detta ålderdomliga och svårmanövrerade system måste utvecklas och anpassas till bussföretagens dagliga verksamhet och de administrativa kostnaderna minskas genom en teknisk förändring.

Rapporten visar att det tar alldeles för lång tid att få besked om en ansökan om linjetrafik för buss i enlighet med Yrkestrafikförordningen (SFS 1998:779) har blivit godkänd. Dessutom står ansökningsavgifterna för en av de stora administrativa kostnaderna för vägtrafiken.

Lagstiftningen behöver vidare moderniseras för att underlätta samordningen mellan linjetrafik, skolskjuts, sjukresor och färdtjänst.

För att klara de framtida gigantiska rekryteringsbehoven är det angeläget att skapa en persontransportutbildning inom gymnasieskolan och yrkeshögskolan för att ge möjlighet för ungdomar att söka sig till transportsektorn och busstrafiken. I linje med detta måste därför körkortsåldern för bussförare sänkas till 18 år, så att ungdomar direkt från grundskolan väljer att söka sig till bussbranschen och kan börja arbeta efter genomförd gymnasieutbildning.

För att de företag som idag kör våra bussar i kollektivtrafiken ska locka fler att resa måste det vara lönsamt att driva busstrafik. Under senare år har kollektivtrafiken paradoxalt nog fått allt tuffare villkor och inte minst har kostnaderna ökat dramatiskt. Detta är en oroande utveckling i en tid då ökad kollektivtrafik är en förutsättning för att vi ska nå miljömålen. Lönsamhet är nödvändigt för att utveckla bra miljöval och bra kundlösningar för Sveriges bussresenärer. På så vis gynnas en hållbar utveckling i ekonomisk, ekologisk och social mening. Därför är det angeläget att det snarast genomförs ett antal konkreta ändringar i skattelagstiftningen.

De senaste årens höjda skatter har inneburit en kraftig kostnadsökning för en bransch med små lönsamhetsmarginaler. Utöver den företagsbeskattning som omfattar alla bolag i landet måste busstrafiken betala fordonsskatt för bussarna, dieselskatter på bränslet och moms på biljettintäkterna. Eftersom dessa kostnadshöjningar endast ytterst kan betalas genom höjda biljettpriser, indragna bussturer eller ökade skattesubventioner från länstrafikbolagens ägare, dvs. kommuner och landstingen, slår skattehöjningarna på bussektorn direkt mot kollektivtrafiken och motverkar därmed riksdagens och regeringens transportpolitiska mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Vid årsskiftet höjdes skatten på diesel med 44 öre per liter, vilket innebar ökad skatt på kollektivtrafiken med 125 miljoner kronor per år. Energi- och koldioxidskattesatserna räknas upp med motsvarande förändringarna i konsumentprisindex. Klimatberedningen föreslår i sitt huvudbetänkande ”Svensk klimatpolitik” (SOU 2008:24) en höjning av drivmedelsskatten med 70 öre per liter diesel samt stegvisa skärpningar och krav för koldioxidutsläpp för bussar.

Därför föreslår BR att busstrafiken undantas från skatter på energi och trafikförsäkringar samt kompenseras för skattehöjningar enligt samma system och gränser som jord-, skogs- och vattenbruket. Höjningarna av energiskatten på diesel kan kompenseras genom en höjning av den nuvarande återbetalningen för diesel som används inom busstrafiken (tåg är skattebefriade här!). Härigenom behöver staten inte bygga upp nya administrativa rutiner för kollektivtrafiken.

Regeringens företrädare har tidigare ställt sig försiktigt positiva till att införa kilometerskatt för tung trafik, som ett komplement till bränslebeskattningen. Klimatberedningen däremot har föreslagit att busstrafiken inte ska omfattas av en kilometerskatt då bussen är ryggraden i en kollektivtrafik man vill ska växa. Det är viktigt att Klimatberedningens förslag blir regeringens och riksdagens inriktning.

Klimatberedningen föreslår även att trängselskatter kan införas i alla kommuner, vilket ökar framkomligheten. Det är viktigt att även bussar under 14 ton, som idag tvingas betala trängselskatt undantas. Intäkterna av trängselskatter bör också användas främst för drift och investeringar i busstrafik eller annan kollektivtrafik. Regeringens beslut att använda hundra miljoner kronor från överskotten från trängselskatten till att bygga nya kollektivkörvägar och bredda befintliga i Stockholm är därför mycket positivt.

Regeringen vill att trafikens aktörer ska ta kostnaderna för trafikens skador. Trafikolyckor ska kosta, i syfte att skapa incitament för att få ner trafikolyckorna. Bussen är det trafiksäkraste fordonet på våra vägar. Ändå har den nya premieskatten ökat trafikförsäkringspremierna med ungefär 8 000 kronor per buss. Den nya skatten kostar bussbranschen 100 miljoner kronor

extra om året och totalt handlar det om 300–400 miljoner kronor fram till årsskiftet 2010-2011 för en reform som ännu inte medfört några mätbara positiva förändringar på antalet trafikolyckor eller för de trafikskadade.

Dessa storleksbelopp motsvarar ungefär kostnaden för fordonsskatten på bussar. Ett krav är att bussföretagen därför kompenseras genom en sänkning av fordonsskatten för bussar till de nivåer som gällde fram till den 1 januari 2000, dvs. omkring 1 500 kronor per buss.

c) KOLL framåt betonar att kulturen måste förändras genom att kollektivtrafiken går från detaljupphandlingar och detaljstyrning av entreprenörerna till funktionsupphandling och målstyrning.

Med en minskad detaljstyrning av entreprenörerna i trafikavtalen kan kostnaderna minska. Får bussbolagen själva utforma tidtabellen, marknadsföringen och biljettprissättningen kan resursutnyttjandet bli bättre.

d) Ändra SIKAs och det offentliga Sveriges definition av kollektivtrafik! Definitionen kollektivtrafik bör utredas och utvidgas för att omfatta även fler typer av resor som kan anses vara kollektiva. Dagens SIKAs definition av kollektivtrafik, i förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler, täcker inte exempelvis transporter i buss av skolungdomar på resa eller fritidsresor med fotbollslaget.

4. Några särskilda noter kopplade till specifika avsnitt i huvudrapporten

a) Det mest anmärkningsvärda med programmet är avsaknaden av förslag till konkreta åtgärder för att öka kollektivtrafiken. Handlingsprogrammet är alldeles för allmänt hållet med ett överflöd av svepande formuleringar och alltför få konkreta åtgärder som kan leda till en ökad kollektivtrafik. Efter ett arbete som tagit mer än ett och ett halvt år är resultaten synnerligen magra. Det är snarare ett välformulerat idéprogram, som tilltalar alla och utan att vilja stöta sig med någon intressent.

Alldeles för stor vikt har lagts vid probleminventering av faktorer som redan är kända för alla inblandade aktörer. Istället skulle tyngdpunkten ha lagts på att utveckla konkreta åtgärder och lagförslag.

Avsnittet om hur målen uppnås (s.38 ff.) är ett tydligt exempel på hur avsaknaden av konkreta åtgärdsförslag genomsyrar handlingsprogrammet. Istället för att föreslå konkreta lagändringar talas det endast om behovet av nya utredningar och en översyn av regelverken. Det borde ha varit möjligt att skissera på exempelvis hur en ny trafikhuvudmannalag ska utformas. Det gäller också i hög grad beskattningsfrågor. Är målsättningen den att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas krävs fler och viktigare åtgärder än att göra exempelvis drivmedelsbeskattningen trafikslagsneutral och sänka de fordonsrelaterade kostnaderna.

De åtgärder som föreslås (s.40 ff.) är förbluffande generellt hållna. Det vore bättre om KOLL framåts egen underlagsrapport om ansvar, roller och avtal (2007) lades till grund för det nationella handlingsprogrammet. Det är snarare denna underlagsrapport som borde ha gått ut på remiss.

b) Trots att utgångspunkten varit resenärsperspektivet har alldeles för få konkreta förslag utformats för att öka servicen och tillgänglighet. Vidare saknas

åtgärder för att utveckla kollektivtrafikens betydelse för tillväxt och regional utveckling.

c) En av framgångsfaktorerna ”för att få billigare fordon” är standardisering. BR har tillsammans med Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) utarbetat skriften Buss 2000, som beskriver huvudmannakrav på bussar i linjetrafik. Buss 2000 är ett levande dokument som förändras i takt med omvärlden. Under 2007 påbörjades arbetet med att ta fram en ny utgåva av dokumentet.

För att minska kostnaderna och dämpa prisutvecklingen på kollektivtrafikresor är det väsentligt att arbetet med en nationell standardisering av kraven på bussen från trafikhuvudmännens sida fortsätter. En buss som uppfyller standardiserade krav ska naturligtvis kunna användas över hela landet och i angränsande län och regioner. Lokala särkrav för exempelvis emissioner och drivmedel ökar omkostnaderna för kollektivtrafiken, vilket i sin tur resulterar i färre kollektivresor per skattekrona, högre miljöbelastning och mindre resurser till infrastruktur. För den prioriterade uppgiften är ju att resenärerna väljer buss och kollektivtrafik istället för personbil.

Genom att upphandla funktion istället för olikartade detaljerade specifikationer från respektive trafikhuvudmän kan kostnaden för fordonen minskas.

Här bör också den svenska regeringen genom Vägverket tillsammans med branschen arbeta för att dessa krav blir kända inom EU, då just standardiseringsarbetet kring fordon är den aktuella frågan inom EU i dag. Det kan ge svensk fordonsindustri positiva konkurrensfördelar, vilket gynnar även svensk kollektivtrafikbransch som då aktivt kan delta i näringsens FOU-verksamhet.

d) Avsnittet om infrastruktur (s.43f.) är i allt väsentligt bra.

Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund