

Trafikverket
Sten Hammarlund
781 89 Borlänge

Stockholm 2015-09-16

Inspel till Trafikverkets inriktningsplanering 2018-2029

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Trafikverket har de senaste åren förtjänstfullt och målmedvetet drivit arbetet med ökad framkomlighet för busstrafiken, genom satsningar på prioriterade busskörfält, och deltagit i projekt för införande av BRT-system i Sverige och regionala superbussar i Skåne. Vidare har Trafikverket aktivt medverkat till elektrifieringen av busstrafiken. Detta inte minst genom Trafikverkets arbete med stadsmiljöavtalen. Med regeringens beslutade miljöbusspremie för elbussar kommer elektrifieringen och energieffektiviseringen av busstrafiken att vara en viktig fråga för kollektivtrafiken under perioden 2018-2029 och därmed Trafikverkets verksamhet.

Utifrån de transportpolitiska målen och riksdagens Trafikutskotts uttalade målsättning om en fördubblad kollektivtrafik samtidigt som persontrafiken kommer att öka kraftigt de närmaste åren är det väsentligt att styrmedel, affärsmodeller i upphandlingar och infrastrukturåtgärder utformas på ett kostnadseffektivt sätt.

Det framkom under hearingen att Trafikverket sätter stor tillit till effektiva styrmedel och skatter. Men problemet är att dagens styrmedel, skatter och avgifter är minst sagt ett trubbigt verktyg för att uppnå uppsatta miljö- och klimatmål. Utformningen av beskattning på drivmedel och fordonsskatter utgör ett skattemässigt ”lapptäcke” som är ologisk och t.o.m. kontraproduktiv. Drivkraften bakom skattereglernas utformning verkar snarare vara primärt ett fiskalt intresse än som effektiva styrmedel för att uppnå angelägna transportpolitiska mål. Det är därför viktigt att Trafikverket verkar för att en översyn av dagens styrmedel genomförs. Exempelvis kan nämnas att naturgas, ett fossilt drivmedel, är lågt beskattat medan energibäraren elektricitet är orimligt högt beskattat. Den skattemässiga kopplingen mellan biodrivmedel och diesel är högst oroande. Vidare gäller olika skatteregler för spårtrafik respektive busstrafik, trots att dessa transportslag utgör en del av kollektivtrafiken. Dessutom leder ständigt förändrade skatteregler till att villkoren för investeringsbeslut radikalt förändras, vilket leder till onödigt ökade kostnader för kollektivtrafiken. Långsiktiga och hållbara spelregler är väsentliga för kollektivtrafiken.



Ökade satsningar på trimningsåtgärder (steg 2) för ökad framkomlighet för busstrafiken är därför ett väsentligt uppdrag för Trafikverket under denna kommande period. Det är viktigt att beloppsgränsen höjs för trimningsåtgärder från dagens 50 miljoner kronor till 100 miljoner kronor och att väsentligen mer resurser läggs på dessa steg 2 åtgärder.

Det pågående projektet inom Trafikverket med kollektivtrafik anpassning av Förbifart Stockholm är väsentlig för att öka framkomligheten för busstrafiken i Stockholmsregionen.

Andra viktiga åtgärdsområden för busstrafiken är genomförande av BRT satsningar i större tätorter och utveckling av ett koncept med regionala superbussar, som ett kostnadseffektivt alternativ till spårtrafik. Det är viktigt att Trafikverket utvärderar och följer upp genomförda projekt tillsammans med branschen och forskning (K2).

Det är viktigt att Trafikverket deltar i utvecklingen av elektrifiering av busstrafiken och BRT-system under kommande period. Demoprojekt med nya tekniker som kräver infrastruktursatsningar, som t.ex. induktionsladdning och ladd stationer, förutsätter aktiv medverkan från Trafikverket.

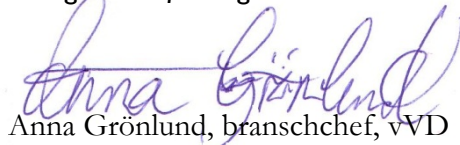
Elektrifiering av busstrafiken är också ett exempel på vad tekniksiften kan innebära för att uppnå angelägna miljö- och klimatmål. Det är således inte i huvudsak via styrmedel som angelägna transportpolitiska mål kan uppnås, utan även genom ny teknik, ITS, IKT, nya affärsmodeller och avtalsmodeller samt ökad effektivitet.

Under kommande period är det troligt att utvecklingen av autonoma bussar har kommit så pass långt att demoprojekt kan genomföras i Sverige. I första hand lämpar sig busstrafik i separata körfält särskilt för sådana projekt, vilket sammanfaller med ovan nämnda trimningsåtgärder för ökad framkomlighet för busstrafiken.

Med en ökad och målmedveten satsning och prioritering på busstrafiken kan urbaniseringen underlättas, ett robust transportsystem skapas, inte minst genom den snabba tekniska utvecklingen inom busstrafikens område, samt kan klimatutsläppen minska. Busstrafiken är den del av vägtrafiken som under perioden 2018-2029 kan nå målet om en fossilfri fordonsflotta.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef, vVD