



... dessvärre handlar den rödgröna alliansens förslag nästan enbart om miljardsatsningar på spårtrafik och räls. Mer än 95 procent satsas på spårtrafik, men endast i bästa fall 4-7 miljarder kronor på buss- trafik de närmaste tio åren."

Fördubblad kollektivtrafik eller bara mer räls?

DEBATT

Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens
Riksförbund



En enad kollektivtrafikbransch arbetar aktivt för att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till år 2020. Det är därför glädjande att flertalet riksdagspartier säger sig nu dela denna ambition.

Senast var det den rödgröna alliansen som i en DN-debatt-artikel den 26 april presenterade en omfattande satsning på kollektivtrafik.

95 procent spårtrafik

Men dessvärre handlar den rödgröna alliansens förslag nästan enbart om miljardsatsningar på spårtrafik och räls. Mer än 95 procent satsas på spårtrafik, men endast i bästa fall 4-7 miljarder kronor på busstrafik de närmaste tio åren. Huvuddelen av spårsatsningarna kommer inte att inne-

bära en utbyggd kollektivtrafik till år 2020. De flesta spårsatsningar tar minst tio år att bygga. Vidare löser inte de aviserade miljardsatsningarna på spårtrafik de stora tätorternas växande resebehov.

Till råga på allt förbrukar höghastighetstågen inte bara huvuddelen av investeringsbudgeten med hundratals miljarder kronor; dessa tåg konsumerar dessutom stora mängder energi per kollektivtrafikpassagerare. Det är endast flyget som slukar mer energi.

Prioritering av busstrafiken

En seriös satsning på kollektivtrafiken och en fördubbling av dess marknadsandel till år 2020 förutsätter en prioritering av busstrafiken. En satsning på stombussar, högkapacitetsbussar (Bus Rapid Transit, BRT) och hybridbussar kommer att möta merparten av transportbehovet som berörs i förslaget, men till en bråkdel av kostnaden och med en betydligt mindre miljöbelastning än de föreslagna spårsatsningarna.



På grund av en ensidig satsning på räls riskerar nu målet att fördubbla kollektivtrafiken att omintetgöras, skriver bussbasen Anna Grönlund.

Bussen är nämligen det mest energieffektiva och kostnadseffektiva kollektivtrafikfordonet.

Höghastighetståg och interregional tågtrafik är ett snabbare alternativ än bussen, framförallt i långväga trafik då tåget kan färdas i högre hastigheter utan köer.

Men i den lokala och regionala kollektivtrafiken sker huvuddelen av allt kollektivtrafikresande med buss. Bara stombusslinje 4 i Stockholm har fler passagerare varje vardag (58 800) än järnvägen totalt över hela landet.

Det är viktigt med proportioner när man diskuterar investeringar på hundratals miljarder kronor. Vad får vi mest ut av varje satsad skattekrone och hur kan vi snabbast uppnå målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel.

Viktigt vägval

Men på grund av en ensidig satsning på räls riskerar nu branschens gemensamma mål att fördubbla kollektivtrafiken att omintetgöras.

Det gäller nu att göra ett förnuftigt och verklighetsanpassat vägval, där busstrafiken prioriteras och ges mer resurser.

Det är dags att gå från symbolpolitik till att praktiskt omsätta kollektivtrafikbranschens gemensamma fördubblingsmål.