



Skickas till: regionalutveckling@regionvasterbotten.se

Kopia: maud.ericson@regionvasterbotten.se

Umeå 2022-02 28

Re RUN 266–2021

Remissyttrande angående ”Länstransportplan 2022–2033”

Det är positivt att Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten har beretts möjlighet att svara på rubricerat förslag. Sveriges Bussföretag är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen i Svenskt Näringsliv. Sveriges Bussföretag organiserar 259 medlemsföretag med cirka 26 700 anställda. Medlemsföretagen består av busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver alla former av yrkesmässig busstrafik och anordnar bussresor inom och utanför landets gränser.

Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten som är en av tio avdelningar inom Sveriges Bussföretag, lämnar här sina synpunkter.

Övergripande

Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten, är tillika med fler avdelningar inom Sveriges Bussföretag, oroliga för framtidens vägarunderhåll med dess utveckling. Vi är de som dagligen trafikerar stora delar av länet ser hur allt sämre våra vägar blir och med det ökade kostnader för fordonsreparationer och dylikt. Resultatet riskerar även att bli en trafikfara då utveckling av våra vägar är på sparlåga, ytterst begränsat vägarunderhåll generellt, och nu även ett vinterunderhåll som har bantats i från av minskad plogning och grusning. Detta drabbar inte bara busstrafiken, utan trafiken i stort.

Som exempel, den förebyggande underhållssandningen vintertid har i senare tid ersatts av friktionsvärdemätning. Detta ger till följd att endast vissa vägavsnitt sandas och ingen anpassning sker emot det mycket växlande väder som nu ofta råder där tex. extremhalka är vardagsmat. Här, med dessa dåliga kombinationer, sätts som vi ser det, trafiksäkerheten på spel, vilket vi anser vara mycket olyckligt. All trafik påverkas och kanske mest den utländska trafiken.

Dessa minskade insatser som plogning/sandning vi vet inte hör hemma inom länsplanens ram, men dess negativa påverkan förstärks och medverkar ogynnsamt i och med att dagens löpande underhåll och utveckling av vägarna inte motsvarar de faktiska behov som finns.

Vi vill här peka på en studie:

Transportföretagens studie ”Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägarunderhåll” (Eklöf, 2021-01-18) pekar också på infrastrukturproblem och där följande text står i studiens sammanfattning:

”Resultaten av beräkningarna fastställer att den nuvarande vägarunderhållsbudgeten inte räcker för





att kunna upprätthålla vägnätets nuvarande tillstånd. Eftersom underhållsbehovet är större än vad tilldelade medel medger måste Trafikverket prioritera underhåll av vissa vägar. Högst prioritet har högtrafikerade storstadsvägar, vägar som bildar sammanhängande stråk genom Sverige samt vägar för arbetspendling och dagliga resor. Denna prioritetsordning innebär att tillståndet på lågtrafikerade vägar kommer att försämrats, och utan betydande budgettillskott förväntas underhållsskulden öka från 19,7 miljarder kronor 2020 till 41,8 miljarder kronor 2030. För att stoppa underhållsskuldens negativa utveckling och bibehålla vägnätets nuvarande skick skulle underhållsbudgeten behöva öka med 2 miljarder per år, från 3,4 till 5,4 miljarder”.

Andelen mycket dåliga vägar förväntas därmed öka från 13 procent till 32 procent år 2030, såvida inte ett utökat budgetanslag blir en verklighet.

Vi i avdelning Västerbotten läser även följande i Regeringens infrastrukturpropositionen i vilken Regeringen skrev detta kring Trafikverkets uppdrag att upprätta Nationella transportplanen: (<https://regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf>)

Se 2.3 under rubriken *Vidmakthållande av vägar och järnvägar* - ”Trafikverket ska vid planering av underhållsåtgärder i vägnätet särskilt beakta behovet av att såväl högtrafikerade som lågtrafikerade vägar underhålls och **särskilt beakta behovet av att underhålla vägar i det perifera vägnätet**”.

Med detta vid handen ifrågasätter Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten, även de beräkningsgrunder som på nationellt plan lägger grunden för de regionala länsplanerna. Vi är övertygade om att våra företrädare inom regionen har gjort sitt bästa för att påverka men dessvärre räcker det inte och det behövs mer.

Specifika synpunkter – hållplatser och bussparkeringar

Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten, anser att det saknas busshållplatser för regionaltrafiken vilket är grunden för fungerade busslinjer.

Vi saknar erforderliga nattparkering för bussar i Umeå centrum. Även antalet dagsparkeringar är för få och vi oroas över säkerhetsaspekten med trånga passager, fotgängare och blandtrafik som gör situationen otrygg. Vi menar att det också kan kopplas samma med turistnäringen som rimligen gynnas av goda angoringsplatser för besökande turister. Vi vill i sammanhanget peka på en ny studie gjord av E&Y (Ernst & Young, Februari 2022) där de uppdragits att granska framkomlighet för turist- och beställningstrafiken i Stockholm.

Den visar även att var fjärde bussparering i vår huvudstad försvunnit sen 2015, varpå vi manar våra beslutfattare att också se över vår situation i Umeå.

”Björkarnas stad” har anser Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten, mycket att erbjuda turister, konferensdeltagare eller andra gäster, vilka är en viktig del för stadens ekonomi där också det klimatsmarta resandet via buss bör värnas.

Cykelbanor

Vidare anser vi att gång och cykelbanor är en viktig säkerhetsprioritering där vi vill ge exemplet i byn Granö på hur en bra cykel- och gångbana ska se ut.



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets regionala samordnare Berit Johansson +46 705 958523 berit.johansson@transportforetagen.se

Med vänliga hälsningar

Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten

Fredrik Abramsson, sammankallande och ansvarig Sveriges Bussföretag avdelning Västerbotten