



SV. BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

# RAPPORT

---

MER KOLLEKTIVTRAFIK FÖR SAMMA  
PENGAR



# RAPPORT

## MER KOLLEKTIVTRAFIK FÖR SAMMA PENGAR

---

### SAMMANFATTNING

---

#### *Mer kollektivtrafik för samma pengar*

Kollektivtrafiken är inne i en farlig utveckling där den kollektiva trafiken förlorar marknadsandelar samtidigt som kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafiken stiger. På samma gång är det fullt möjligt att öka kollektivtrafiken i Sverige genom tätare turer och fler linjer utan att kostnaderna för länstrafikbolagen och deras ägare, kommunerna och landstingen, behöver öka eller kvalitén för resenärerna sänkas. Forskning visar att det är just genom att öka utbudet i form av tätare turer och fler linjer som kollektivtrafiken lockar fler att resa kollektivt och ökar marknadsandelen.

Genom att öka standardiseringen av de bussar som används i den lokala och regionala kollektivtrafiken kan kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafik sänkas med minst 120 till 192 miljoner kr per år. Om trafikstarterna, efter att nya avtal trätt i kraft, sprids ut under året skulle kostnaderna kunna minskas med ytterligare 50 till 75 miljoner kr per år.

Bara dessa två åtgärder skulle kunna frigöra lågt räknat mellan 170 och 267 miljoner kr per år för satsningar på ett ökat utbud av kollektivtrafik. Det är lika mycket som det kostar att hålla 170 till 270 bussar i drift i ett år eller att köpa in 85 till 130 nya bussar varje år. Detta bör sättas i relation till att det säljs omkring 1000 bussar per år i Sverige. Uppskattningsvis säljs ca 600 av dessa till användning inom den upphandlade kollektivtrafiken.

Inom kollektivtrafiken finns det i dag en rad förhållanden som driver upp kostnaderna för trafikhuvudmännen och deras ägare, kommunerna och landstingen, utan att de höjer kvalitén för resenärerna eller lockar fler resenärer. Bristen på standardisering och koncentrationen av trafikstarter till två tillfällen under året är bara två av dem.

Genom att ersätta dagens ålderskrav på bussar med funktionskrav, minska osäkerheterna som i dag byggs in i trafikavtalen, minska antalet olika busstyper som föreskrivs i avtalen och skapa effektivare tidtabellsplanering kan ytterligare resurser frigöras. Det har inte gått att beräkna effektiviseringspotentialen för dessa åtgärder, men intern statistik från Sv. Bussbranschens Riksförbunds medlemmar ger en fingervisning om hur mycket mer effektiv användningen av bussar och förarnas förartidid skulle kunna bli om tidtabellen lades mer effektivt:

- I dag är bussförarna i genomsnitt bara tillgängliga för resenärer under 65 procent av den betalda förartiden. Lönekostnaden för den tid som förarna inte är tillgängliga för resenärerna är 2,8 miljarder kr. För att få en uppfattning om proportionerna kan man räkna om detta till andel av förarkåren. Omräknat innebär detta att av totalt ca 18 000 förare som kör upphandlad busstrafik så träffar 6 300 förare aldrig några resenärer. När inte förarna kör resenärer kör de tomma bussar tillbaka till garaget, sitter och väntar vid ändhållplatser osv.

- I dag körs 13 procent av alla utförda kilometer med buss tom utan resenärer ombord när förarna utanför tidtabell kör bussen tillbaka till garaget. Det betyder att kollektivtrafiken varje dag kör motsvarande 4 varv runt jorden och släpper ut 125 000 kg koldioxid helt utan resenärer ombord på bussen.
- Bussar som går i trafik för länstrafikhuvudmännen används bara under 20 procent av trafikdygnet.

Man ska vara medveten om att det är kommunerna och landstingen som ytterst, genom sina trafik huvudmännens avtal med bussföretagen, betalar för såväl fordons- som personalkostnaderna och naturligtvis även för bränslekostnaderna. Detta gäller oavsett om bussen är full med resenärer, den körs tom till garaget eller om föraren sitter och väntar vid en ändhållplats.

#### Förslag

Det är egentligen inga stora och radikala åtgärder som måste sättas in för att dagens resurser, som kommunerna och landstingen redan i dag betalar för, ska kunna användas på mer effektivt sätt så att det går att göra satsningar på tätare turer och fler linjer som lockar fler resenärer. Grundläggande är att samarbetet och förståelsen mellan trafik huvudmän och bussföretag behöver öka och att båda parter har samma mål om en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

För att öka kollektivtrafiken i Sverige genom tätare turer och fler linjer utan att kostnaderna för kommunerna och landstingen, ska stiga eller kvalitén för resenärerna sänkas anser Sv. Bussbranschens Riksförbund att:

- *Standardiseringen av bussarna ska öka*
- *Trafikstarterna ska spridas ut under året*
- *Tidtabellsläggningen ska bli mer effektiv.* Operatören bör göra tidtabellen och kontrollera den med trafik huvudmannen. Detta förekommer redan inom bl.a. SL och Västtrafik. Genom kunskapsinsamling från operatörens samtliga funktioner ökas möjligheterna att anpassa tidtabellen till resenärernas behov. Det ger dessutom lägre kostnader och ökat kundfokus i hela verksamheten och flyttar in resenärsfokus direkt in i operatörens planeringsprocess.
- *Dagens ålderskrav på bussar ska ersättas med funktionskrav*
- *Antalet olika busstyper inom ramen för ett och samma trafikavtal ska minska.*
- *Osäkerheterna i trafikavtalen ska minska* genom att trafik huvudmännen i trafikavtalen ska välja index som kompenserar för kostnadsökningar, färre optionsår och mindre frivolymer.

---

## INNEHÅLL

---

<b>Sammanfattning</b> .....	2
<b>Syfte</b> .....	5
<b>Bakgrund</b> .....	5
Trafikhuvudmannasystemets utveckling sedan 1978.....	5
Bred samsyn om att öka kollektivtrafikens marknadsandel.....	6
Kollektivtrafiken förlorar marknadsandelar till bilen .....	7
Ökade kostnader för kollektivtrafiken .....	9
Vilka faktorer ökar resandet med kollektivtrafik? .....	10
<b>Mer kollektivtrafik för samma pengar</b> .....	11
Inneffektiv tidtabellsläggning .....	12
Stränga ålderskrav.....	13
Bristfällig standardisering .....	13
Samtidiga trafikstarter .....	15
<b>Analys och förslag</b> .....	15
Analys.....	15
Förslag.....	17
<b>Källförteckning</b> .....	18
Litteratur .....	18
Webbsidor .....	18

---

## SYFTE

---

Syftet med denna rapport är att visa att det är fullt möjligt att öka utbudet av kollektivtrafik i Sverige utan att kostnaderna behöver stiga genom att dagens resurser används mer effektivt än i dag. Genom att öka utbudet av kollektivtrafik kan dessutom kollektivtrafikens marknadsandelar ökas.

---

## BAKGRUND

---

I Sverige är det trafikhuvudmännen, eller det som många kallar länstrafikbolagen, som handlar upp den lokala och regionala kollektivtrafiken från buss- och tågforetag på uppdrag av sina ägare, kommunerna och landstingen. Det innebär att det ytterst är kommunerna och landstingen som finansierar kollektivtrafiken, dels genom biljettintäkter och dels genom att skjuta till skattepengar för att täcka det underskott som inte finansieras genom biljettintäkter. Det är naturligtvis buss- och tågforetagens personal som tar betalt av resenärerna, men i de allra flesta fallen levereras biljettintäkterna i sin helhet in till trafikhuvudmannen.

För att förstå behoven av en effektivare användning av de resurser som kommunerna och landstingen i dag betalar för den upphandlade kollektivtrafiken är det viktigt att sätta in behoven i sitt rätta sammanhang. Därför följer en bakgrundsbeskrivning av trafikhuvudmannasystemets utveckling, behoven av ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken, hur marknadsandelen och kostnaderna har utvecklats samt vilka faktorer som leder till att fler väljer att resa kollektivt så att marknadsandelen ökar.

### TRAFIKHUVUDMANNASYSTEMETS UTVECKLING SEDAN 1978<sup>1</sup>

Under de senaste trettio åren har samhällets organisation för kollektivtrafik med buss förändrats vid framförallt två tillfällen, 1978 och 1989.

Fram till den så kallade trafikhuvudmannareformen började tillämpas den 1 juli 1978 planerades olika typer av trafik utan samordning. Stadstrafiken planerades för sig och landsbygdstrafiken inom varje kommun för sig genom ett komplicerat statsbidragssystem, medan den regionala trafiken mellan kommunerna fick statligt stöd genom ett annat statsbidragssystem. För landsbygdstrafiken inom kommunerna hade bussforetagen i princip monopol på de sträckor som de trafikerade genom de koncessioner som de hade fått sig tilldelade.

Trafikhuvudmannareformen fick stora positiva effekter för kollektivtrafiken. Trafikutbudet kunde genom det reformerade regelverket planeras bättre. Kollektivtrafiken blev effektivare genom att fordonen kunde utnyttjas bättre och belägningsgraden i bussarna kunde höjas. Samtidigt som resandet och intäkterna ökade och kostnaderna sjönk. Trafikutbudet mätt i vagnkilometer för länshuvudmannatrafiken ökade totalt sett med 20 % och resandet mätt i personkilometer med ca 30 % under åren 1980 till 1984. Den positiva utvecklingen var särskilt kraftig i den regionala busstrafiken. Där ökade trafikutbudet med 30 % och resandet med 55 %. Om storstadsområdena räknas bort var ökningen ännu större.

Men redan vid mitten av åttiotalet bromsades utvecklingen upp och kollektivtrafikresandet började stagnera för att under slutet av årtiondet vända nedåt. Under slutet av åttiotalet minskade det kollektiva resandet med ca 1,5 procent per år. För att kunna komma tillrätta med kollektivtrafikens sjunkande marknadsandel bedrev trafikhuvudmännen lobbying gentemot regering och riksdag för att de skulle få de rätta verktygen för att kunna sköta trafiken effektivt.

---

<sup>1</sup> Den historiska tillbakablicken är en sammanfattning av de beskrivningar av kollektivtrafikens utveckling sedan 1978 som ges i Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande SOU 2003:67 (s. 120-123, 319) och SLTF: s rapport "Kollektivtrafiken i Sverige – samordning och konkurrens, mars 2002".

1985 togs därför nästa steg då riksdagen fattade beslut om en ny yrkestrafiklag. Lagen innebar att trafikhuvudmännen gavs trafikeringsrätten för den kollektivtrafik som de hade det politiska och ekonomiska ansvaret för. Detta skapade möjligheter för trafikhuvudmännen att samordna och effektivisera trafiken ytterligare och dessutom upphandla den i konkurrens. Upphandlingarna medförde framförallt under de första åren lägre trafikeringskostnader. För entreprenörerna som vann anbudsgivningen innebar reformen att de var tillförsäkrade garanterad inkomst oberoende av resandets omfattning under avtalsperioden.

De första upphandlingarna, efter riksdagsbeslutet om den nya yrkestrafiklagen, genomfördes 1989. Dessa upphandlingar medförde att kostnaderna sjönk med 10-15 procent eller mer. Även vid en andra upphandlingsomgång har betydande kostnadsminskningar uppnåtts. Några samlade beräkningar för hela landet av de ekonomiska effekterna av upphandlingarna som genomfördes under nittioalet finns inte. Miljö-, trafiksäkerhets och tillgänglighetskraven har skärpts under samma period, därför är nettoresultatet svårt att beräkna. Storstockholms Lokaltrafik, SL, ger dock en fingervisning om storleken på de positiva effekter som reformen medförde. Bolaget skriver följande i sin årsredovisning för år 1999 om storleksordningen på hur mycket de genomförda trafikupphandlingarna inom SL-trafiken pressat driftskostnaderna: ”Det har minskat behovet av skattefinansiering med mer än 1 miljard kronor per år. Samtidigt har trafikutbudet ökat med ca 20 %.”

Vid upphandlingarna som genomfördes under början av 2000-talet vände utvecklingen igen och kostnaderna för trafiken steg med 15 % eller mer och kollektivtrafiken tappas återigen marknadsandelar mot bilen. Denna kostnadsutveckling har fortsatt under de senaste åren. Trafikhuvudmännen har vid upphandlingarna fått markant högre kostnader trots att konkurrensen mellan bussföretagen är hård.

Mellan 2000 och 2006 har persontrafiktrafikarbetet med bil ökat från 91,9 till 97,0 miljarder. Under samma tid har persontrafikarbetet med kollektivtrafik minskat från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer.<sup>2</sup>

Slutsatsen blir att kollektivtrafikens marknadsandel, liksom kostnaderna, har utvecklats i vågor efter att samhällets organisering av kollektivtrafik har förändrats. Förbättrade möjligheter till effektivisering och samordning lede såväl under åren efter 1978 och 1989 till sänkta kostnader för trafikhuvudmännen och ett ökat utbud av kollektivtrafik, vilket i sin tur har lett till ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken. Efter dessa vågtoppar förlorar kollektivtrafiken marknadsandelar och kostnaderna stiger. De senaste årens utveckling har trots ett omfattande utvecklingsarbete hos trafikhuvudmän och entreprenörer placerat kollektivtrafiken i en vågdal av ökade kostnader och i jämförelse med biltrafiken förlorade marknadsandelar.

## **BRED SAMSYN OM ATT ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL**

Det finns en mycket bred politisk samsyn, som omfattar såväl de borgerliga partierna som socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet, kring att kollektivtrafikens marknadsandel bör öka och att den kollektiva trafiken är ett viktigt medel för att uppnå de transportpolitiska delmålen. Det visar inte minst de ställningstaganden som de två senaste regeringarna gjort i olika propositioner.

Den socialdemokratiska regeringen föreslog, med stöd av vänsterpartiet och miljöpartiet, i den transportpolitiska propositionen som lades i mars 2006 att en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken skulle införas som nytt etappmål för det transportpolitiska delmålet om ett tillgängligt transportsystem. Regeringen skrev att ”Det nya etappmålet om att kollektivtrafikens

---

<sup>2</sup> [http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Körsträckor/Transportarbetsdiagram\\_okt2007.xls](http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Körsträckor/Transportarbetsdiagram_okt2007.xls). Kollektivtrafik definieras här som all trafik med buss, spårvagn och tunnelbana. Detta innebär att även expressbuss och turist- och beställningstrafik med buss är inräknad, däremot finns inte pendeltågstrafik med i denna statistik. Denna definition har valts för att undvika användning av statistik från flera olika källor, vilket hade gjort det svårt att göra jämförelser över tid. Även statistik från SLTF och SIKÄ angående lokala och regional upphandlad kollektivtrafik visar att kollektivtrafiken förlorar marknadsandelar till personbilen.

andel av antalet resor bör öka markerar den betydelse regeringen lägger vid att utveckla kollektivtrafiken.”<sup>3</sup>

I propositionen pekade regeringen dessutom på att ”Från ett samhällsperspektiv är kollektivtrafiken ett viktigt medel i arbetet för ett långsiktigt hållbart transportsystem. En effektiv kollektivtrafik bidrar till tillväxt, regional utveckling och ett mer jämställt transportsystem. Den bidrar till färre trafikolyckor, mindre miljöproblem och trängsel i våra städer. Från ett konsumentperspektiv är kollektivtrafiken framförallt till för att tillgodose individernas behov av tillgänglighet till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter bland olika grupper av kvinnor och män, flickor och pojkar. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för den del av befolkningen som inte har körkort eller tillgång till bil. Den bidrar således till att samtliga trafikpolitiska mål uppfylls och det är därför angeläget med en fortsatt positiv utveckling av kollektivtrafiken.”<sup>4</sup> Riksdagen ställde sig under riksdagsbehandlingen av propositionen bakom regeringens förslag och ståndpunkter.<sup>5</sup>

För att skapa förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer gav regeringen i juli 2006 Vägverket och Banverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Ett uppdrag som de två verken valt att kalla ”Kollframåt”. I direktiven skrev regeringen att ”Programmet skall föreslå tillräckliga åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporter ska öka.”<sup>6</sup> Regeringen fortsatte ”Utarbetandet av handlingsprogrammet liksom de åtgärder som föreslås skall finansieras inom ramen för de berörda aktörernas samlade resurser. Ett utökat samarbete och bättre samordning kan frigöra resurser till ytterligare åtgärder för en mer attraktiv kollektivtrafik. Ekonomiska förutsättningar, krav och konsekvenser skall beskrivas och beaktas i handlingsprogrammet.”<sup>7</sup>

Efter regeringsskiftet hösten 2006 har Vägverkets och Banverkets arbete fortsatt. Den borgerliga regeringen understryker i budgetpropositionen för 2008 handlingsprogrammets målsättning om att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivt resande och öka kollektivtrafikens andel av transporter och att uppdraget kommer att bli en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.<sup>8</sup>

Ett mål för kollektivtrafikens marknadsandel har formulerats av en annan politiskt styrd organisation, Svenska Lokaltrafikföreningen. SLTF är länstrafikbolagens, eller som de också heter trafikhuvudmännens, samarbets- och intresseorganisation. I SLTF:s styrelse finns samtliga stora partier representerade. I sitt miljöprogram har SLTF satt upp följande mål: ”Kollektivtrafiken ska bidra till att behovet av biltransporter minskar. Detta ska ske genom att öka kollektivtrafikresandet med 30 % fram till 2020. Ökningen ska främst ske genom en överföring av bilresenärer till kollektivtrafiken.”<sup>9</sup>

#### **KOLLEKTIVTRAFIKEN FÖRLORAR MARKNADSANDELAR TILL BILEN**

Enligt statistik från Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, har persontrafikarbetet med personbil ökat från 91,9 miljarder personkilometer år 2001 till 97,0 miljarder personkilometer år 2006. Under samma period har persontrafikarbetet med kollektivtrafik minskat från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer.

<sup>3</sup> S.28, Proposition Moderna transporter (prop. 2005/06:160)

<sup>4</sup> S.210, Regeringens proposition 2005/2006:160 Moderna transporter

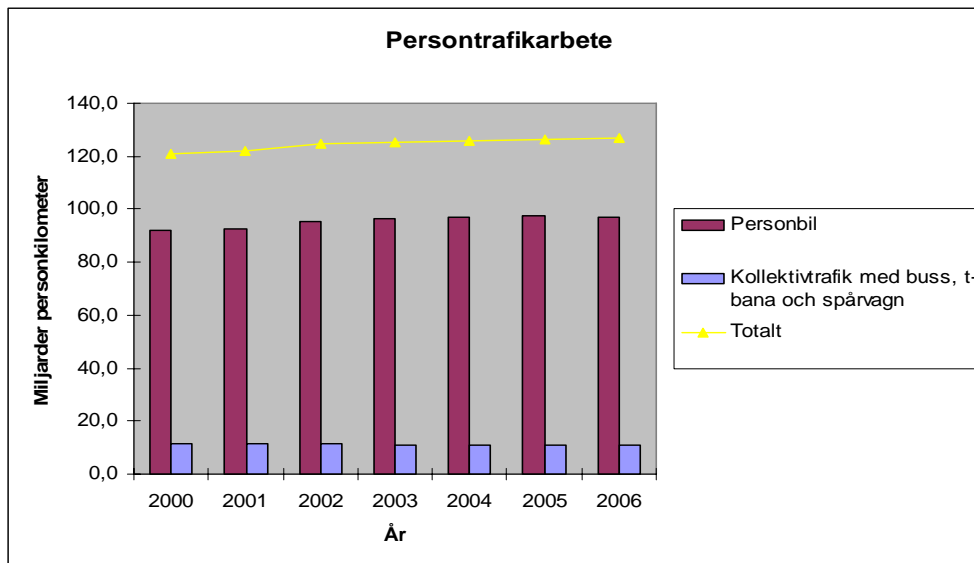
<sup>5</sup> Trafikuskottets betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter

<sup>6</sup> S.1, Direktiv för uppdrag att utarbeta ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

<sup>7</sup> S.2, Direktiv för uppdrag att utarbeta ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling

<sup>8</sup> S. 24, bilaga 22 Kommunikationer

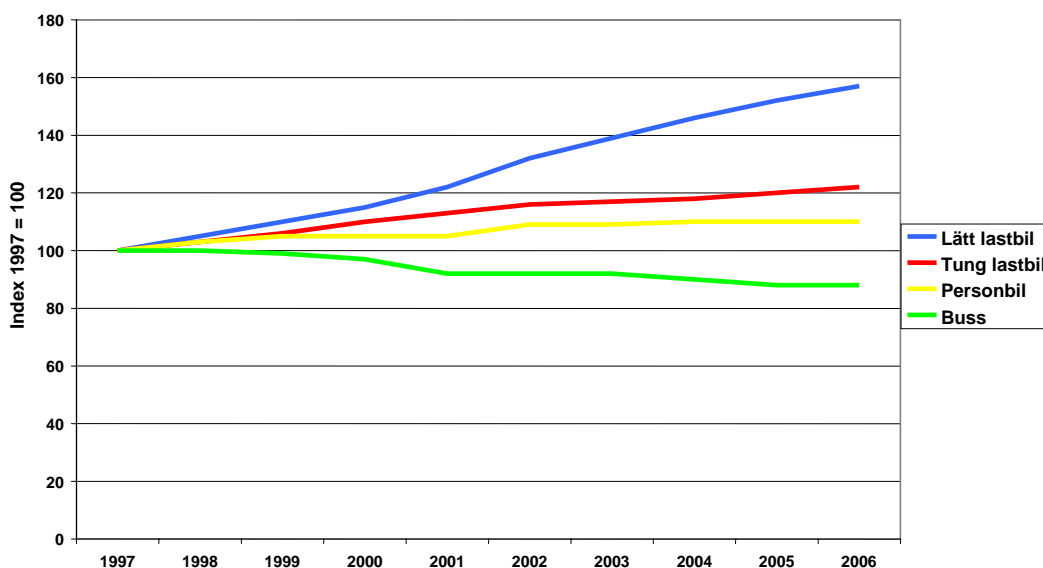
<sup>9</sup> S 4, SLTF:s miljöprogram 2004



Källa: SIKAs webbplats<sup>10</sup>

Ett annat sätt att jämföra marknadsandelar är att mäta trafikarbetet, dvs. den totala körsträckan för alla fordon inom ett visst transportsätt, uttryckt i antal fordonskilometer. Enligt Vägverket har trafikarbetet med personbil ökat med 10 procent mellan 1997 och 2006. Under samma period har trafikarbetet med buss minskat med ca 10 %.

### Fordonskilometer



Källa: Vägverket<sup>11</sup>

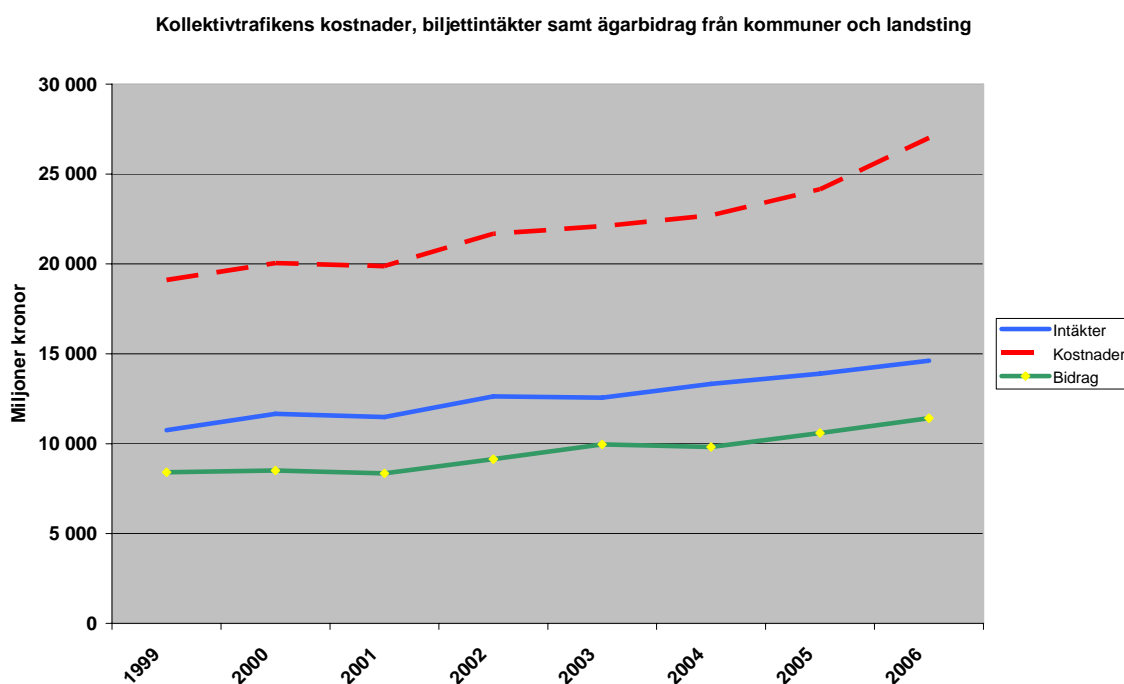
<sup>10</sup> [http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Körsträckor/Transportarbetsdiagram\\_okt2007.xls](http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Körsträckor/Transportarbetsdiagram_okt2007.xls). Detta diagram visar persontrafikarbetets utveckling för bil och kollektivtrafik. Kollektivtrafik har definierats som persontrafikarbetet för all trafik med buss, spårvagn och tunnelbana. Däremot finns inte pendeltågstrafiken med i denna statistik. Denna definition har valts för att undvika statistik från flera olika källor, vilket hade gjort det svårt att göra jämförelser över tid. Alternativet hade varit att hämta uppgifter från dels SLTF:s branschstatistik och dels SIKAs: s årliga rapporter angående lokal och regional kollektivtrafik. Denna statistik visar bara den upphandlade lokala och regionala kollektivtrafiken, men eftersom dessa uppgifter måste hämtas från flera källor är dessa svårare att jämföra.

<sup>11</sup> S. 5 Vägtransportsektorn, sektorsredovisning 2006, Vägverkets publikation 2007: 21

## ÖKADE KOSTNADER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Kostnaderna för den kollektivtrafik som upphandlas av länstrafikbolagen finansieras huvudsakligen på två sätt, dels genom biljettintäkter och dels genom att trafikhuvudmännens ägare, kommunerna och landstingen, skjuter till ägarbidrag som täcker det underskott som inte finansieras av biljettintäkter. Under 2006 var kostnaderna för kollektivtrafiken 27 miljarder kr, medan biljettintäkterna var 14 miljarder kr och ägartillskottet från kommunerna och landstingen var 11,2 miljarder kr.

Under de senaste åren finns det en tydlig trend som visar att kostnaderna ökar snabbare än biljettintäkterna. Mellan 1999 och 2006 har kostnaderna ökat med 47 procent, medan biljettintäkterna bara ökat med 37 procent. Detta har medfört att ägarna har tvingats täcka en allt större del av kostnaderna. Sedan slutet av 1990-talet har kommunernas tillskott ökat med 49 procent och landstingens med 32 procent.

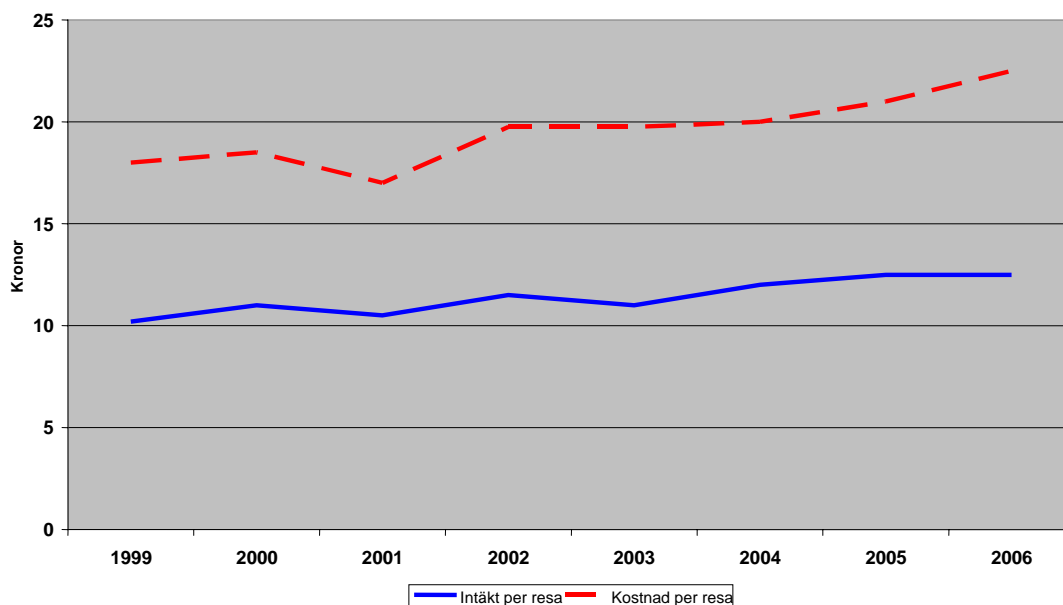


Källa: SIK A 2007:20<sup>12</sup>

För att få en tydligare bild av hur kollektivtrafikens kostnader, biljettintäkter och ägarbidrag från kommuner och landsting har utvecklats redovisas utvecklingen för dessa per kollektivtrafikresa. År 2006 kostade en kollektivtrafikresa i snitt 23 kronor att producera medan biljettintäkten var 12 kronor. Sedan 1999 har kostnaderna per resa ökat med 5 kronor samtidigt som intäkterna från biljettförsäljningen ökat med endast 2 kronor. Kostnaderna har från år 2004 tagit fart rejält medan intäkterna legat stabilt.

<sup>12</sup> S.23 Lokal och regional kollektivtrafik 2006, SIK A Statistik 2007:20

Kostnader och biljettintäkter per kollektivtrafikresa i riket



Källa: SIK A 2007:20

#### VILKA FAKTORER ÖKAR RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK?

Trafikkonsulten Torbjörn Eriksson har gjort en kunskapssammanställning för Göteborgs stads utvecklingsprojekt K2020. I kunskapssammanställningen ingår en analys av vilka faktorer som ökar det kollektiva resandet.<sup>13</sup>

För att kunna dra slutsatser om vilka faktorer som leder till fler resenärer i kollektivtrafiken bör man först analysera vilka faktorer som är hygienfaktorer respektive motivatorer.

Hygienfaktorer är faktorer som måste fungera. Jämför t.ex. med en restaurang. Om restaurangens personal sköter hygien så att ingen blir sjuk av maten får man inget extra beröm. Det är självklart att det måste fungera, men om man däremot brister och människor blir sjuka är det många som blir missnöjda.

Det viktigaste att förstå med hygienfaktorer är att de skall och måste fungera. Hygienfaktorn för kollektivtrafik är att resenärerna måste kunna lita på att de kommer fram i tid. Detta innebär att det inte ger några pluspoäng när hygienfaktorerna fungerar. Däremot blir missnöjet stort när faktorerna inte uppfylls. För kollektivtrafikens del bör hygienfaktorerna också kopplas till exempelvis vad organisationen lovar i tidtabeller och hur den dagliga informationen hanteras, är det pålitligt att resa, är det t.ex. enkelt att förstå tidtabellen, att ta del av informationen, att hitta och så vidare?

Hygienfaktorerna är med andra ord basen i produkten. De faktorer som skapar (adderar) mervärde för kunden brukar benämnas som motivatorer. Förutom att individen kan åka och "kommer fram enligt tidtabellen" adderas ett antal andra nyttigheter som skapar ett mervärde för individen, exempelvis att individen sparar pengar, slipper köra/parkera, kan koppla av etc. Dessa mervärden (motivatorer) uppfyller många gånger ett djupare behov hos kunden.

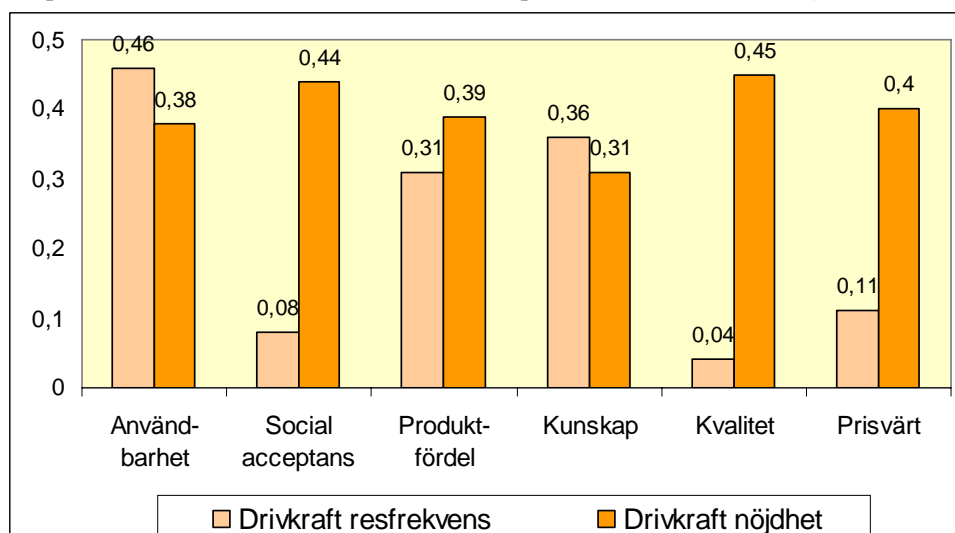
Analys av data från SLTF: s kollektivtrafikbarometer<sup>14</sup> visar på ett lågt samband mellan beteende (att välja att resa kollektivt) och den generella kundnöjdheten<sup>15</sup> (se hygienfaktorer).

<sup>13</sup> Texten är ett sammandrag av "Drivkrafter – vilka faktorer påverkar valet av färdmedel?" PM från Torbjörn Eriksson 2007-10-25. Delar av denna PM ingår i en kunskapssammanställning som Mats Börjesson och Torbjörn Eriksson gjort för Göteborgsstad K2020 projekt, januari 2007.

<sup>14</sup> Ipsos och Västtrafik hösten 2005

Detta innebär naturligtvis inte att man inom kollektivtrafik kan strunta i arbetet med att hålla en hög produkt- och servicekvalitet, utan det påvisade sambandet innebär helt enkelt att resenärerna blir nöjdare men de kommer inte att åka mer när kvaliteten ökar. En lägre kvalitet innebär samtidigt att missnöjdheten ökar och kunderna kommer att söka sig till andra alternativa resmöjligheter.

Figuren nedan visar hur olika faktorer påverkar individers beteende att resa mer kollektivt respektive nöjdhet med kollektivtrafiken. Figuren förklarar hur kollektivtrafikorganisationerna kan prioritera arbetet med att öka resandet respektive öka kundernas nöjdhet.



De ljusa staplarna förklarar varför man reser (beteende) med kollektivtrafiken och de mörka staplarna förklarar vilka faktorer som driver människors nöjdhet med kollektivtrafiken. Analysen visar att användbarhet är viktigaste faktorn att öka resandet. Den näst viktigaste faktorn (0,36) är att höja kunskapen om hur systemet fungerar. Notera är att kvalitet fått värdet noll (0) vad gäller påverkan på att resa mer. Förklaringen är att kvalitet är en hygienfaktor som människor förväntar sig skall fungera och den driver därför inte beteende.

Nöjdhet påverkas av hög kvalitet (mörk stapel) samt att kollektivtrafiken blir populärare. Med popularitet avses att omgivningen (vänner och bekanta) också har en positiv bild av kollektivtrafiken vilket innebär att den sociala acceptansen att använda kollektivtrafiken ökar. I staplarna längst till höger – prisvärt – ser vi att lågt pris inte gör att jag reser mer (0,11) dock blir jag nöjdare.

Slutsatsen av vilka faktorer som trafikhuvudmännen ska satsa på för att öka kollektivtrafikens marknadsandel blir, som K2020-projektet skriver i en rapport: ”Störst effekt på resandet har åtgärder som rör trafiksystemet som till exempel linjesträckningar med fler direktresor, utvecklade bytestpunkter och täta avgångstider som minskar restiden.”<sup>16</sup>

---

### MER KOLLEKTIVTRAFIK FÖR SAMMA PENGAR

---

Inom kollektivtrafiken finns det en rad förhållanden som driver upp kostnaderna för trafikhuvudmännen och deras ägare, kommunerna och landstingen, utan att de höjer kvalitén för resenärerna eller lockar fler resenärer:

---

<sup>15</sup> Ipsos/SLTF 2005

<sup>16</sup> S.17, ”Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen”

- Osäkerheter inbyggda i avtalen, i form av index som inte fullt ut kompenserar för kostnadsökningar, optionsår och stora frivolymer, medför att kostnaderna för trafikhuvudmannen ökar. Entreprenörer måste lägga in marginaler i sitt anbud i syfte att försöka kompensera sig för varje osäkerhet för att inte avtalet ska resultera i förluster. Ju större osäkerhet desto större marginal. Osäkerheten ökar naturligtvis om det saknas möjligheter till uppsägning av avtalet.
- Bristande standardisering av bussarna.
- Stränga ålderskrav istället för funktionskrav på bussarna.
- Samtidiga trafikstarter i hela landet.
- Krav om ett stort antal olika busstyper inom ramen för ett och samma avtal. Det finns trafikhuvudmän som kräver att upp till tio olika busstyper ska användas i samma trafikområde. Till varje busstyp ska det enligt avtalen finnas reservbussar av samma typ. Detta driver naturligtvis upp kapitalkostnaden. Om antalet busstyper reduceras kan också antalet bussar i reserv minskas och därmed även kostnaderna.
- Ineffektiv tidtabellsplanering.

Några av dessa förhållanden är mycket svåra att beräkna hur mycket de driver upp kostnaderna. Det gäller osäkerheten i avtalen och kraven om att ett stort antal olika busstyper. Genom en enkätundersökning till busstillverkarna Volvo, Scania och Neoman går det att räkna ut hur mycket den bristande standardiseringen och de samtidiga trafikstarterna ökar kostnaderna för trafikhuvudmännen och deras ägare, kommunerna och landstingen. När det gäller den ineffektiva tidtabellsläggningen har Sv. Bussbranschens Riksförbunds medlemmar delat med sig av intern statistik som ger en fingervisning om hur mycket mer effektiv fordonsanvändningen och förarnas förartid skulle kunna bli.

#### INNEFFEKTIV TIDTABELLSLÄGGNING

I dag är det i de allra flesta fall trafikhuvudmannen som bestämmer tidtabellen och bussföretaget kör enligt den tidtabell som länstrafikbolaget bestämt. Dessutom är det trafikhuvudmännen som ytterst, genom sina avtal med bussföretagen, betalar för såväl fordons- som personalkostnaderna och naturligtvis även för bränslekostnaderna. Detta gäller oavsett om bussarna är fulla med resenärer, de körs tomma till garaget eller om förarna sitter och väntar vid ändhållplatserna.

Statistik från en Sv. Bussbranschens Riksförbund medlemmar visar att:

- Bussförarna i dag är bara i genomsnitt tillgängliga för resenärer under 65 procent av den betalda förartiden. Lönekostnaden för den tid som förarna inte är tillgängliga för resenärerna är 2,8 miljarder kr. För att få en uppfattning om proportionerna kan man räkna om detta till andel av förarkåren. Omräknat innebär detta att av totalt ca 18 000 förare som kör upphandlad busstrafik så träffar 6 300 förare aldrig några resenärer. När inte förarna kör resenärer kör de tomma bussar tillbaka till garaget, sitter och väntar vid ändhållplatser osv.
- I dag körs 13 procent av alla utförda kilometer med buss tom utan resenärer ombord när förarna utanför tidtabell kör bussen tillbaka till garaget. Det betyder att kollektivtrafiken varje dag kör motsvarande 4 varv runt jorden och släpper ut 125 000 kg koldioxid helt utan resenärer ombord på bussen.
- Bussar som går i lokal och regional kollektivtrafik används bara under 20 procent av trafikdygnet.

Naturligtvis är det inte möjligt att öka användningen av bussarna till hundra procent och organisera trafiken så att förarna kör resenärer under hela sin förartid. Det kommer alltid att finnas en viss väntan och några tomturer för att logistiken ska fungera. Men denna statistik visar att det finns en stor potential för att utöka trafiken genom fler och tätare turer utan att det

behöver höja kostnaderna för trafikhuvudmännen och deras ägare, kommunerna och landstingen. Men statistiken ovan visar att det finns en stor potential att använda de resurser som trafikhuvudmännen och deras ägare redan betalar för på betydligt mer effektivt.

Om landets trafikhuvudmän börjar tillämpa samma ansvarsfördelning som SL och Västtrafik, dvs. att bussföretaget tar över ansvaret för tidtabellsläggningen och lägger fram förslag till trafikhuvudmannen, kommer såväl bussar som förarnas arbetstid att kunna användas mer effektivt så att utbudet kan ökas utan att kostnaderna stiger.

### **STRÄNGA ÄLDERSKRAV**

I dag ställer flertalet trafikhuvudmännen i sina trafikavtal med entreprenören stränga ålderskrav på de bussar som ska användas enligt trafikavtalet. Ålderskraven medför att en stor mängd bussar som håller hög standard och kvalitet måste avvecklas i förtid, vilket i sin tur tvingar fram kortare avskrivningar hos bussföretagen och därmed pressar upp avtalskostnaderna.

Länstrafikbolagen ställer dessa krav av kvalitets-, miljö och trafiksäkerhetsskäl, men problemet är att ålderskrav är ett trubbigt instrument för att höja kvaliteten och trafiksäkerheten samt minska utsläppen. Dessutom ökar fokuseringen på ålderskrav kostnaderna mer än nödvändigt.

Samma kvalitets-, miljö- och trafiksäkerhetsförbättringar skulle kunna uppnås till en lägre kostnad om trafikhuvudmännen istället använde funktionskrav i avtalen, t.ex. att de genomsnittliga utsläppen inte får överstiga en viss genomsnittlig nivå. Detta används redan i Västerbotten där trafikhuvudmannen ställer upp funktionskrav på utsläppsnivåer istället för ålderskrav på bussarna.

### **BRISTFÄLLIG STANDARDISERING**

I förfrågningsunderlag vid trafikupphandlingar ställer trafikhuvudmännen mycket detaljerade krav på de bussar som ska användas enligt avtalet. Detaljkrav som skiljer sig betydligt mellan länen. Det handlar om dörrarnas och barnvagnsplatsens placering, antal säten, placeringen av stoppknappar, lack och så vidare. Krav som gällde vid en upphandling gäller dessutom ofta inte vid nästa hos samma huvudman.

Den omfattande floran av egna krav från landets trafikhuvudmän driver upp kostnader i flera led. Detta är kostnader som trafikhuvudmännen och deras ägare, kommunerna och landstingen, får betala genom höjda avtalskostnader med bussföretagen. I det första ledet driver specialbeställningarna och de korta serierna upp kostnaderna vid bussproduktionen. Enligt tillverkarna görs i snitt 20-60 specialbeställningar per buss.

Enligt busstillverkarna skulle trafikhuvudmännen kunna spara mellan 6 procent och ända upp till 10 procent av bussen pris om de kunde enas om en gemensam standard för hela landet. Omräknat till kronor och ören skulle trafikhuvudmännen kunna spara mellan 120 000 och 200 000 kr per buss eller mellan 80 och 132 miljoner kr per år för hela landet.

I nästa led orsakar de detaljerade specifikationerna i trafikhuvudmannavtalen att en buss som tillhör en och samma bussföretag inte kan flyttas från ett länstrafikområde till ett annat, eller säljas till ett annat bussföretag med trafik i en annan del av landet, utan en mycket dyr ombyggnad.

När en buss ska byta trafikhuvudmannaområde ska den lackeras om, stolsklädsel ändras och biljettmaskiner bytas. Ofta ska även stoppknappar flyttas, luftkonditionering sättas in och antalet stolar och dess placering ändras. Det är inte ovanligt att även trafikledningssystem och trafikantinformationssystem måste bytas. Bara att klä om innerklädseln i en buss kostar, beroende på storleken, mellan 40 000 och 100 000 kr per buss. Att lackera om en buss kostar ytterligare mellan 30 000 till 40 000 kr per buss. Enligt de tillverkare som deltog i enkätundersökningen kostar ombyggnaden vid trafikhuvudmannabyten i snitt mellan 100 000 och 150 000 kr per buss. Detta är alltså kostnader utöver det normala underhållet på en buss. För hela Sverige innebär detta att kollektivtrafiken fördras med ytterligare mellan 40 och 60 miljoner kr per år.

Kostnaderna ökas även i ett tredje led. Som redan nämnts ställer trafikhuvudmännen i de flesta fall stränga ålderskrav, istället för funktionskrav, på bussar som ska användas i den upphandlade trafiken. Därefter är det mycket svårt att använda dem i Sverige, trots att de ofta håller hög standard och hög kvalitet. Det som återstår är att sälja bussarna till andra länder. Men eftersom Sverige har särskilda regler för bredder och längder på bussar är det svårt att sälja dem utomlands. I många fall är den enda möjligheten att sälja bussarna till låga priser i Östeuropa. Denna kostnad har inte gått att beräkna.

Det högre priset som trafikhuvudmännen genom trafikavtalen får betala för bussarna är naturligtvis en följd av högre kostnader för att utveckla anpassade lösningar och produktion i korta serier hos busstillverkarna. En annan konsekvens av att tillverkarnas utvecklingsresurser läses vid anpassning till en mängd olika krav istället för utveckling, är sämre kvalitet på bussarna. Flera tillverkare pekar i sina enkätsvar på att fokuseringen på anpassning av bussarna och tillverkning i korta unika serier leder till sämre kvalitet på bussarna än vad som hade varit fallet vid serietillverkning. Vägverket pekar dessutom på att en standardisering av fordon, biljettsystem och information skulle göra att resenärerna kommer att uppleva kollektivtrafiken som mer lättillgänglig.<sup>17</sup>

Sv. Bussbranschens Riksförbund pekade i två rapporter år 2002<sup>18</sup> på problemet med detaljspecifikation av fordonen. Sedan dess har allt fler trafikhuvudmän börjat använda ”Buss 2000”. Syftet med dokumentet är att utifrån EU: s.s.k. bussdirektiv öka likformigheten kring vilka kravspecifikationer på bussar som ställs vid upphandlingar av busstrafik. I dag hänvisar de flesta länstrafikbolagen till Buss 2000 i någon form i sina förfrågningsunderlag vid trafikupphandlingar. Trots detta är det många trafikhuvudmän som ställer upp unika tilläggskrav, varav många inte finns beskrivna i ”Buss 2000”.

År 2002 angav Scania att det gjordes i snitt 20-40 specialbeställningar per buss och enligt Volvo låg snittet på 60 stycken per buss. Nu bedömer tillverkarna att antalet specialbeställningar i genomsnitt ligger mellan 20 och 60 per buss. Med andra ord är antalet i princip oförändrat.

Kostnaderna för specialbeställningarna har däremot stigit enligt tillverkarna från 4-8 procent (80 – 160 000 kr/buss) 2002 av bussen pris till mellan 6 och ända upp till 10 procent (120 – 200 000 kr/buss) av bussens pris. Detta har naturligtvis även ökat de samlade kostnaderna från 53 till 106 miljoner kr per år 2002 till mellan 80 och 132 miljoner kr per år 2007.

Däremot verkar kostnaderna vid trafikhuvudmannabyten vara i stort sett oförändrade jämfört med år 2002. Såväl i år som för fem år sedan kostar ombyggnad vid trafikhuvudmannabyten i snitt mellan 100 000 och 150 000 kr per buss eller omräknat för hela den upphandlade kollektivtrafiken i Sverige mellan 40 och 60 miljoner kr per år.

Slutsatsen är detaljkraven, trots att de naturligtvis syftar till att höja kvalitén för resenärerna, får negativa konsekvenser för resenärerna, genom att de pressar upp kostnaderna. För det första höjer de långtgående detaljkraven kostnaderna för trafikhuvudmännen med, lågt räknat, mellan 120 och 192 miljoner kr per år. Pengar som skulle ha kunnat användas till nya linjer och för att öka turtätheten på redan befintliga linjer. För det andra tvingas tillverkarna fokusera sina utvecklingsresurser på anpassning till en mycket stor mängd olika krav istället för att utveckling, vilket dels höjer produktionskostnaderna och dels leder till sämre kvalitet på bussarna. För det tredje skulle en ökad en standardisering av fordon, biljettsystem och information att leda till att resenärerna upplever kollektivtrafiken som mer lättillgänglig.

Liksom år 2002 gäller att ”Ju mer bussflottan standardiseras, ju mer kan kostnaderna naturligtvis pressas. Men en standardisering behöver inte innebära att alla bussar måste vara exakt lika i hela landet. Nyckeln ligger istället i att standardisera grundskalet, dvs. att dörrar, chassier, stommar, vinkeln på stolarna, väggmateriäl, stoppknapparnas placering, luftkonditionering, barnvagnsplatsens placering och antalet stolar standardiseras. Det som är riktigt dyrt i dag är när den upphandlande trafikhuvudmannen kräver att barnvagnsplatsen ska flyttas, dörrarna ska ha en

---

<sup>17</sup> S.24 Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Vägverkets publikation 2004:102

<sup>18</sup> S. 7-8 Rapport: Bussbranschen och problemen med dagens upphandlingssystem inom kollektivtrafiken, s. 5-8, 1-2 Fördrjupningsrapporten: Bussbranschen och upphandlingsproblemen

annan utformning eller placering eller när stolarna ska ha en annan vinkel. Standardiserar man grundskalet så blir produktionsserierna längre, de individuellt anpassade bussarna färre och busstillverkarna kan producera för lager när de har kapacitet över, något de inte kan göra i dag. Förändringar som alla sänker kostnaderna.”<sup>19</sup>

Ytterligare besparingar skulle kunna göras om färgen på lacken på bussarna standardiserades antingen genom en överenskommelse mellan trafikhuvudmännen eller genom att man inför samma system som man har i Italien. Det italienska systemet innebär att bussar som går i regional trafik är lackade i en färg och alla bussar i lokal kollektivtrafik är lackerade i en annan. Systemet är frivilligt, men de trafikhuvudmän som ansluter sig till systemet får statsbidrag för att ansluta sig till systemet.

### **SAMTIDIGA TRAFIKSTARTER**

I dag startar ny trafik efter att upphandlingar genomförts och avtal slutits vid framförallt två tillfällen under året, framförallt vid skolstart i augusti men också i juni. Dessa tidpunkter används i hela landet. Enligt de nya trafikavtalen ska bussentreprenörerna sätta in ett stort antal nya bussar i trafik.

För busstillverkarna medför detta att produktionen svänger mycket kraftigt mellan höga toppar och djupa dalar. Detta driver upp kostnaderna vid tillverkningen. Enligt BR:s enkät till busstillverkarna ökar de samtidiga trafikstarterna kostnaderna för trafikhuvudmännen med mellan 50 och 75 miljoner kr varje år. Kostnaden för den hackiga produktionen är med andra ord oförändrad sedan den förra enkätundersökningen till busstillverkarna som BR genomförde år 2002.

I årets enkät har BR även frågat om tillverkarna inte kan plana ut produktionssvängningarna med egna åtgärder. Enligt busstillverkarna finns det mycket små möjligheter att på egen hand skapa en jämnare produktionsrytm. Att producera för att lägga i lager går inte eftersom standardisering brister. Det går inte heller att samordna busstillverkningen med lastbilsproduktionen eftersom tillverkningen sker på olika platser. Att hantera de kraftiga produktionssvängningarna genom nyrekrytering är svårt eftersom personalrekrytering är en tidskrävande process. Ökad försäljning på andra marknader runt om i världen har däremot kunnat minska hackigheten något. Samtidigt har utvecklingen under de senaste åren gått mot att upphandlingarna omfattar allt fler bussar, vilket ökar hackigheten och därmed kostnaderna ytterligare. Istället tvingas tillverkarna enligt enkätsvaren att stänga produktionen periodvis, tacka nej till order och använda personalens arbetstid så flexibelt det går, vilket naturligtvis drar upp kostnaderna.

För att minska kostnaderna bör trafikstarterna runt om i landet spridas ut mer jämt över året eller att nya bussar successivt sätts i trafik under sex månader efter trafikstart, i kombination med att den tidigare operatören åläggs att medverka vid övergången genom att tillhandahålla de bussar som använts under den föregående trafikperioden.

---

## **ANALYS OCH FÖRSLAG**

---

### **ANALYS**

Kollektivtrafiken är inne i en farlig utveckling där den kollektiva trafiken förlorar marknadsandelar samtidigt som kommunernas och landstingens kostnader för den kollektiva trafiken stiger. Enligt statistik från Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKKA, har persontrafikarbetet med personbil ökat från 91,9 miljarder personkilometer år 2001 till 97,0 miljarder personkilometer år 2006. Under samma period har persontrafikarbetet med kollektivtrafik minskat från 11,5 till 10,7 miljarder personkilometer.

---

<sup>19</sup> S. 7 Fördjupningsrapporten: Bussbranschen och upphandlingsproblemen

Mellan 1999 och 2006 har kollektivtrafikens kostnader ökat med 47 procent, medan biljettintäkterna bara ökat med 37 procent. Detta har medfört att ägarna har tvingats täcka en allt större del av kostnaderna. Sedan slutet av 1990-talet har kommunernas tillskott ökat med 49 procent och landstingens med 32 procent.

Samtidigt är det fullt möjligt att öka kollektivtrafiken i Sverige genom tätare turer och fler linjer utan att kostnaderna för länstrafikbolagen och deras ägare, kommunerna och landstingen, behöver öka eller kvalitén för resenärerna sänkas om dagens resurser används mer effektivt än i dag.

Inom kollektivtrafiken finns det en rad förhållanden som driver upp kostnaderna för trafikhuvudmännen samt kommunerna och landstingen utan att de höjer kvalitén för resenärerna, minskar utsläppen, höjer trafiksäkerheten eller lockar fler resenärer. Två av dessa förhållanden har gått att beräkna hur mycket de driver upp kostnaderna:

- *Bristande standardisering av bussarna.* Genom att öka standardiseringen av de bussar som används i den lokala och regionala kollektivtrafiken kan kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafik sänkas med minst 120 till 192 miljoner kr per år.
- *Samtidiga trafikstarter i hela landet.* Om trafikstarterna, efter att nya avtal trätt i kraft, sprids ut under året eller om nya bussar sätts in successivt efter att ett nytt trafikavtal trätt i kraft, skulle kostnaderna kunna minskas med ytterligare 50 till 75 miljoner kr per år.

Om standardiseringen av bussarna ökas och trafikstarterna sprids ut över året skulle lågt räknat mellan 170 och 267 miljoner kr per år frigöras för satsningar på ett ökat utbud av kollektivtrafik.

#### ***Vad kan man göra för 170 till 267 miljoner kr?***

*Om standardiseringen av bussarna ökas och trafikstarterna sprids ut över året skulle lågt räknat mellan 170 och 267 miljoner kr per år frigöras för satsningar på ett ökat utbud av kollektivtrafik. Det skulle räcka till att:*

- ❑ *Förstärka kollektivtrafiken i Sverige med mellan 170 och 270 bussar. I dag används ca 8000 bussar i lokal och regional kollektivtrafik. Alternativt*
- ❑ *Köpa 85 till 130 nya bussar varje år. I dag säljs i snitt omkring 1000 bussar per år i Sverige. Uppskattningsvis säljs ca 600 av dessa till användning inom den upphandlade kollektivtrafiken.*

Dessutom finns det en rad kostnadsdrivande inslag i de trafikavtal som används inom kollektivtrafiken som inte har gått att beräkna i kronor:

- *Osäkerheter inbyggda i avtalen*, i form av index som inte fullt ut kompenserar för kostnadsökningar, optionsår och stora frivolymer, medför att kostnaderna för trafikhuvudmännen ökar. Entreprenörer måste lägga in marginaler i sitt anbud i syfte att försöka kompensera sig för varje osäkerhet för att inte avtalet ska resultera i förluster. Ju större osäkerhet desto större marginal. Osäkerheten ökar naturligtvis om det saknas möjligheter till uppsägning av avtalet.
- *Stränga ålderskrav istället för funktionskrav på bussarna.*
- *Krav om ett stort antal olika busstyper inom ramen för ett och samma avtal.* Det finns trafikhuvudmän som kräver att upp till tio olika busstyper ska användas i samma trafikområde. Till varje busstyp ska det enligt avtalen finnas reservbussar av samma typ. Detta driver naturligtvis upp kapitalkostnaden. Om antalet busstyper reduceras kan också antalet bussar i reserv minskas och därmed även kostnaderna.

- *Ineffektiv tidtabellsplanering.* Genom intern statistik från Sv. Bussbranschens Riksförbunds medlemmar kan man få en fingervisning om hur mycket mer effektiv användningen av bussar och förarnas förartid skulle kunna bli om tidtabellen lades på ett annat sätt:
  - I dag är bussförarna i genomsnitt bara tillgängliga för resenärer under 65 procent av den betalda förartiden. Lönekostnaden för den tid som förarna inte är tillgängliga för resenärerna är 2,8 miljarder kr. För att få en uppfattning om proportionerna kan man räkna om detta till andel av förarkåren. Omräknat innebär detta att av totalt ca 18 000 förare som kör upphandlad busstrafik så träffar 6 300 förare aldrig några resenärer. När inte förarna kör resenärer kör de tomma bussar tillbaka till garaget, sitter och väntar vid ändhållplatser osv.
  - I dag körs 13 procent av alla utförda kilometrar med buss tom utan resenärer ombord när förarna utanför tidtabell kör bussen tillbaka till garaget. Det betyder att kollektivtrafiken varje dag kör motsvarande 4 varv runt jorden och släpper ut 125 000 kg koldioxid helt utan resenärer ombord på bussen.
  - Bussar som går i trafik för länstrafikhuvudmännen används bara under 20 procent av trafikdygnet.

Man ska vara medveten om att det är kommunerna och landstingen som ytterst, genom sina trafikhuvudmäns avtal med bussföretagen, betalar för såväl fordons- som personalkostnaderna och naturligtvis även för bränslekostnaderna. Detta gäller oavsett om bussen är full med resenärer, den körs tom till garaget eller om föraren sitter och väntar vid en ändhållplats.

Det finns en mycket bred samsyn kring att kollektivtrafikens marknadsandelar ska öka och att kollektivtrafiken är ett mycket effektivt medel i arbetet för att nå de transportpolitiska målen som riksdagen satt upp, inte minst miljömålet. Målsättningen att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka delas av samtliga riksdagspartier.

Forskning visar att det är just genom att öka utbudet som kollektivtrafiken lockar fler att resa kollektivt och ökar marknadsandelen, eller som K2020-projektet skriver i en rapport: ”Störst effekt på resandet har åtgärder som rör trafiksystemet som till exempel linjesträckningar med fler direktresor, utvecklade bytespunkter och täta avgångstider som minskar restiden.”<sup>20</sup>

## FÖRSLAG

Det är egentligen inga stora och radikala åtgärder som måste sättas in för att dagens resurser, som kommunerna och landstingen redan i dag betalar för, ska kunna användas på mer effektivt sätt så att det går att göra satsningar på tätare turer och fler linjer som lockar fler resenärer. Grundläggande är att samarbetet och förståelsen mellan trafikhuvudmän och bussföretag behöver öka och att båda parter har samma mål om en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. För att öka kollektivtrafiken i Sverige genom tätare turer och fler linjer utan att kostnaderna för kommunerna och landstingen, ska stiga eller kvalitén för resenärerna sänkas föreslår Sv. Bussbranschens Riksförbund att:

- *Standardiseringen av bussarna ska öka*
- *Trafikstarterna ska spridas ut under året*
- *Tidtabellsläggningen ska bli mer effektiv.* Operatören bör göra tidtabellen och kontrollera den med trafikhuvudmannen. Detta förekommer redan inom bl.a. SL och Västtrafik. Genom kunskapsinsamling från operatörens samtliga funktioner ökas möjligheterna att anpassa tidtabellen till resenärernas behov. Detta ger dessutom lägre kostnader och ökat kundfokus i hela verksamheten och flyttar in resenärsfokus direkt in i operatörens planeringsprocess.

---

<sup>20</sup>S.17, ”Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen”

- *Dagens ålderskrav på bussar ska ersättas med funktionskrav.* Om övergången från ålderkrav till funktionskrav kombineras med en övergång till intäktsrelaterade incitament kommer effekten att förstärkas ytterligare.
- *Osäkerheterna i trafikavtalen ska minska* genom att trafikhuvudmännen i trafikavtalen ska välja index som kompenserar för kostnadsökningar, färre optionsår och mindre frivolymer.
- *Antalet olika busstyper inom ramen för ett och samma trafikavtal ska minska.*

---

## KÄLLFÖRTECKNING

---

### LITTERATUR

Bussbranschen och problemen med dagens upphandlingssystem inom kollektivtrafiken, Sv. Bussbranschens Riksförbund 2001

Bussbranschen och upphandlingsproblemen, Sv. Bussbranschens Riksförbund 2001

Direktiv för uppdrag att utarbeta ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, bilaga till Regeringsbeslut 2006-07-20 N2006/5488/TP.

Drivkrafter – vilka faktorer påverkar valet av färdmedel?, PM från Torbjörn Eriksson, 2007

Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen, K2020, september 2007

Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Vägverkets publikation 2004:102

Kollektivtrafik med människan i centrum, Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande (SOU 2003:67)

Kollektivtrafiken i Sverige – samordning och konkurrens, mars 2002, SLTF

Lokal och regional kollektivtrafik 2006, SIKAs Statistik 2007:20

Prop. 2005/2006:160 Moderna transporter

Prop. 2007/08:1 Budgetpropositionen för 2008, bilaga 22 Kommunikationer

SLTF: s miljöprogram 2007

Trafikutskottets betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter

Vägtransportsektorn, sektorsredovisning 2006, Vägverkets publikation 2007: 21

### WEBBSIDOR

[http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Körsträckor/Transportarbetsdiagram\\_okt2007.xls](http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Körsträckor/Transportarbetsdiagram_okt2007.xls)