

# Mer busstrafik för pengarna möjligt

**B**ussbranschens Riksförbund har i en rapport, Mer och bättre kollektivtrafik för pengarna, utvärderat hur kollektivtrafiken faktiskt har utvecklats utifrån de mål som vi och våra branschkollegor inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik till år 2020 har satt upp för vårt gemensamma förändringsarbete.

## DEBATT

Slutsatsen av den undersökning, som presenteras i rapporten, är att trafikhuvudmännen inte på långa vägar utnyttjar den stora potential för effektiviseringar som finns. Genom ökad effektivitet och bättre utnyttjande av våra resurser kan resandet inom kollektivtrafiken öka till en lägre kostnad för samhället. Vi kan få mer kollektivtrafik för våra skattepengar om alla trafikhuvudmän följer våra branschgemensamma rekommendationer. Det är hög tid att gå från ord till handling.

## Ökar marginellt

Problemet är att kollektivtrafikresandet endast ökar marginellt samtidigt som kostnaderna för kollektivtrafiken stiger kraftigt. Mellan 2007 och 2009 ökade resandet endast med 3 procent medan kostnaderna ökade med hela 16 procent i hela landet.

Fortsätter denna negativa utveckling kan resandet ha fördubblats först år 2034. De årliga kostnaderna för kollektivtrafiken riskerar att tredubblas till drygt 100 miljarder kronor år 2034. Denna utveckling är vare sig hållbar eller acceptabel.

Effektivisering och optimalt resursutnyttjande av kollektivtrafiken är nödvändigt om denna negativa trend ska brytas. Det är därför det är så viktigt med en ökad kund- och marknadsanpassning. De affärsmodeller och avtalsrekommendationer som branschen gemensamt tagit fram



**Trafikhuvudmännen måste utnyttja den potential för effektiviseringar som finns, menar Anna Grönlund, förbundsdirektör i Svenska bussbranschens riksförbund.**

Foto: ARKIVBILD

måste följas och kommersiell trafik måste ges ett ökat utrymme om effektiviseringen ska uppnås.

Det finns goda exempel runt om i landet på att det går att öka kollektivtrafikresandet och samtidigt hålla kostnaderna på en rimlig nivå. Exempelvis i Värmland har resandet under 2007-2009 ökat med 11 procent medan kostnaderna per resa minskat med 13 procent.

Men i nio län minskar kollektivtrafikresandet. I Stockholm och Uppsala ökar till och med befolkningen snabbare än vad resandet gör.

Tyvärr följer inte trafikhuvudmännen alltid de avtalsrekommendationer som överenskomits inom branschen.

Endast ett fåtal av upphandlingarna innehöll 2010 resandecitamentsandel på minst 25 procent. Bara i hälften av upphandlingarna överläts ansvaret för den lokala marknadsföringen till trafikföretaget. I endast en tredjedel av upphandlingarna överläts planeringen av tidtabeller till trafikföretaget. Trots att dessa incitament för företagen

skapar en stark drivkraft till vilja att öka resandet.

## Västtrafik ett föredöme

Det är dock glädjande att i två tredjedelar av upphandlingar överläts trafikplaneringen till entreprenörerna. Här är SL och Västtrafik bra föredömen för övriga trafikhuvudmän.

Branschöverenskommelserna för standardisering av bussar, Buss 2010, har endast följts i var fjärde upphandling.

Med tillägg i enskilda upphandlingar omöjliggörs standardisering och harmonisering av fordonskrav, vilket bidrar till ökade kostnader för kollektivtrafiken. Endast hälften av upphandlingarna ställde funktionella miljökrav.

Istället för att införa alla sina egna krav bör trafikhuvudmännen delta i branschens gemensamma arbete och bidra till att utforma framtidens rekommendationer.

**ANNA GRÖNLUND**

förbundsdirektör, Svenska bussbranschens riksförbund