

Svenska Bussbranschens Riksförbund
– bussföretag och bussresearrangörer i samverkan

Verksamhetsberättelse 2007



Innehållsförteckning

”Med koll på framtiden – tillsammans” Förord av Anna Grönlund, förbundsdirektör	3
BR stärker den svenska bussbranschen	4
<hr/>	
VERKSAMHETSBERÄTTELSE	
Linjetrafik	5
Expressbusstrafik (interregional trafik)	6
Turist- och beställningstrafik	7
Trygghet och säkerhet	7
Miljö.....	8
Utbildning och rekrytering	8
Internationella frågor	9
Information till våra medlemmar och vår omvärld.....	9
Lobbying i många viktiga politiska frågor	10
Mässor – en viktig mötesplats för branschen	11
<hr/>	
FÖRBUNDSSTYRELSE OCH FÖRBUNDSKANSLI	12

Med koll på framtiden – tillsammans

Koll Framåt var namnet på det nationella projekt om kollektivtrafikens framtid och utveckling som lämnades till den svenska regeringen i december 2007. Rapporten var strukturerad som en huvudrapport med ett antal bilagor. Alla kollektivtrafikens organisationer med sina respektive medlemmar och intressenter skrev under huvudrapportens förord, där man deklarerade att man tillsammans ville arbeta för en ökning av det kollektiva resandet i Sverige.

En resandeökning som innebär en ökad marknadsandel för alla oss som arbetar inom kollektivtrafiken och därmed möjlighet till ökad lönsamhet och företagsexpansion. Bussen, som är ryggraden i svensk kollektivtrafik, är en förutsättning för en sådan ökning. Om fler väljer bussen framför bilen minskar transportsektorns miljöpåverkan och trängseln i trafiken i våra städer och på många vägar blir mindre. Det gäller såväl för den upphandlade trafiken som för expressbusstrafiken samt för turist- och beställningstrafiken.

Ingen av alla deltagare i arbetet med Koll Framåt hade svårt att enas om ambitionen med ett ökat kollektivt resande. Men vägen dit var svårare att välja. Resultatet blev en huvudrapport som innehåller många bra tankar, men få konkreta förslag på exakt vilka lagförslag som måste ändras, hur villkoren mellan parterna bör regleras och hur man ska se till att kollektivtrafiken verkligen gynnas när vägar och terminaler byggs om. De tydligaste förslagen till förändringar för att åstadkomma ett ökat resande finns i stället i rapportens bilagor.

Att rapporten heter Koll Framåt kan därför tyckas som en paradox. Rapporten är till stora delar istället en beskrivning av nuläget. Ett nuläge vi i bussbranschen inte är nöjda med. Ett nuläge med oklar rollfördelning mellan operatörer och trafikhuvudmän, brist på förståelse för hur man med förändringar i infrastrukturen kan gynna den busstrafik som kör långväga resor, idrottslag och företag till och från olika orter, stora regionala skillnader kring villkoren för angoring till terminaler och hållplatser, omfattande regelverk kring företagets verksamhet och sedan flera år skattehöjningar på våra fordon. Sammantaget förutsättningar som gör det svårare att bedriva en lönsam verksamhet och utveckla våra företag så att vi i bussbranschen förmår skapa nya produkter för kollektivtrafiken och bidra till fler arbeten och ett Sverige i tillväxt.

Själv kände jag en enorm frustration när jag fick slutrapporten i min hand. Nådde vi bara hit – trots alla samtal, all fakta vi delgett våra branschkollegor, vår vittnesbörd om medlemmarnas vardag och de tydliga förslag på förändringar vi lämnat?

Samtidigt – precis då – insåg jag också BRs styrka.

För arbetet med kollektivtrafikens framtida lösningar var ju faktiskt inte slut med detta. Även om det kändes så de där mörka dagarna i slutet av december. Efter samtal och överläggningar om Koll Framåts resultat och innehåll

går nu vi i BR tillsammans med Tågoperatörerna, Taxiförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) vidare med de frågor vi tagit upp i Koll Framåt, vidare till konkreta samtal med regeringen, till faktiska diskussioner kring avtal och villkor med trafikhuvudmän, Sveriges kommuner och andra. Och i det arbetet behövs en branschorganisation som BR. I rollen som samlade kraft och som drivande part i samhällsprocessen för en ökad kollektivtrafik med bussen som bas.

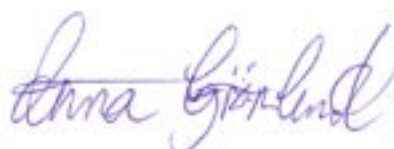
En process med tydliga mål: Det ska vara lönsamt att driva bussföretag och att vara bussresearrangör i Sverige. Bara livskraftiga företag kan utveckla kollektivtrafiken. En utvecklad kollektivtrafik vinner många på – branschens egna företag så klart, men också lika klart samhället och de människor som kan få arbete och utveckling i vår bransch. Inte minst alla de ungdomar som vi behöver som förare framöver!

För att kunna driva det arbetet vidare måste vi stå enade. För det är våra villkor som förenar stora som små företagare från norr till söder. Som förbundsdirektör upplever jag ett starkt engagemang från vår styrelse i arbetet med att flytta fram våra positioner. En otålighet över att den politiska processen inte går att styra på samma sätt som det egna företaget, men också en brinnande vilja att med egen tid och kraft bidra till lösningar för alla kollegor i branschen.

En längtan efter segrar och tydliga avtryck i branschens frågor tror jag vi alla delar. Och det behöver vi. Också. Varje tidningsartikel som fokuserar på våra frågor, varje klokt myndighetsbeslut, varje politiker som nås av våra budskap är en seger på vägen framåt. Samtidigt är det vårt långsiktiga och strategiska arbete som förändrar på djupet. Ett arbete som tar tid – precis som processen med Koll Framåt. På BRs kansli har vi linjen lagd. Varje dag nyttjar vi vår samlade kompetens i form av rätt utformade underlag och skrivelser till myndigheter och politiker, debattartiklar och kontakter med media, utredningsarbete och bevakning i de frågor där vi behöver argument för att förändra.

Tillsammans med våra medlemmar når vi fram. Bussen behövs – nu, i morgon och i vårt framtida hållbara samhälle!

Stockholm i maj 2008



Anna Grönlund, Förbundsdirektör



BR stärker den svenska bussbranschen

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är branschorganisationen för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver yrkesmässig verksamhet. BR företräder medlemsföretagens intressen gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer. Att främja det kollektiva resandet med buss, för rättvisa och sunda konkurrensförhållanden, god affärsetik och förbättrade villkor för bussföretagen är andra av BRs huvudsakliga arbetsuppgifter. BR ger även medlemsföretagen råd och service inom olika områden samt arbetar med opinionsbildning och samhällskontakt.

BR arbetar aktivt med såväl nationella som internationella frågor som har avgörande betydelse för svensk bussbranschens förutsättningar att utvecklas i framtiden. Inriktningen på BRs verksamhet och vilka frågor som förbundet prioriterar styrs av den verksamhetsplan som förbundet har för 2007-2010 och de olika handlingsprogram som BRs kansli i samarbete med arbetsgrupper med representanter från olika medlemsföretag formulerat. De aktivi-

Anders Lundström, VD Busslink, är ny styrelseordförande i Svenska Bussbranschens Riksförbund.



teter som görs för att nå målen i BRs planer och program kommuniceras både internt och externt. I den här verksamhetsberättelsen har vi gjort ett urval av dessa frågor och de aktiviteter som skett under 2007.

Basen för BRs verksamhet är det arbete som utförs – oftast ideellt – i de 11 regionala bussbranschföreningarna. Föreningarna fungerar som BRs förlängda arm och driver viktiga frågor lokalt och regionalt. Varje förening är i sig en självständig organisation, som utformar sina egna handlingsprogram inom ramen för de stadgar och riktlinjer som BRs förbundsstämma fastställt.

BRs högsta beslutande organ är Förbundsstämman, som äger rum en gång per år. Stämman består av 75 valda ombud från hela landet, som beslutar om förbundets ekonomi, övergripande mål och verksamhet samt utser förbundsstyrelse och revisorer. Detta finns reglerat i BRs stadgar. I syfte att ytterligare utveckla föreningsverksamheten och stärka banden med BRs centrala funktioner har dels förbundsråd dels ordförandesamråd sammankallats de senaste åren.

Förbundsstämman hölls i slutet av augusti och då valdes också en delvis ny styrelse. Anders Lundström, VD Busslink, ersatte Tomas Byberg, VD Byberg & Nordins Busstrafik, som styrelseordförande. Styrelsen har nio ledamöter och tre suppleanter. De representerar bussföretag och bussresearrangörer av olika storlek, med olika verksamhet och med geografisk spridning över landet. Styrelsen har till sitt förfogande ett centralt kansli, beläget i Stockholm. Kansliet, med totalt sju anställda, leds av en förbundsdirektör.

BR hade vid 2007-års utgång cirka 400 busstrafikföretag och bussresearrangörer som aktiva medlemmar. Till detta ska läggas ett 90-tal associerade medlemmar, det vill säga tillverkare och leverantörer av fordon och utrustning samt andra företag med anknytning till branschen.

Antalet medlemsföretag har under hela 2000-talet minskat till följd av omstruktureringar. De större företagen har vuxit via trafikhuvudmännens upphandlingar och företagsköp samtidigt som pressade prisnivåer, ofördelaktiga index, hårdnande konkurrens och vikande konjunkturen medfört att många företag avvecklats eller försatts i konkurs. Antalet överlåtelser och företagsnedläggningar har fortsatt att öka också till följd av att successionen i många familjeföretag har brutits. Vid årsskiftet fanns ungefär 80 procent av alla bussar i yrkestrafik registrerade i BRs medlemskrets.

Verksamhetsberättelse

Linjetrafik

BRs arbete med att förbättra villkoren inom lokal och regional linjetrafik sker till stora delar inom en arbetsgrupp, som går under benämningen LINK. LINK-gruppen, som består av representanter från medlemsföretagen och från BRs kansli, fick under våren 2007 en ny besättning. Genom att med jämna mellanrum rotera deltagandet i gruppen fångas kompetens och erfarenheter från en så stor del av branschen som möjligt upp. LINK-gruppen ska bland annat utveckla relationerna mellan beställare och utförare för att stimulera utvecklingen inom linjetrafiken för att därigenom öka branschens marknadsandel av det totala resandet. LINK-gruppen arbetar efter ett handlingsprogram där prioriterade frågor tas upp.

Nya standardiserade krav på bussar

För att öka likformigheten kring bussens utformning över hela landet och samtidigt minimera kostnaderna när fordon flyttas mellan olika delar av landet har BR tillsammans med Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) utarbetat skriften "Buss 2000", som ger rekommendationer på huvudmannakrav för bussar i linjetrafik. "Buss 2000" är ett levande dokument och det finns en arbetsgrupp, med representanter från BR, SLTF och från medlemsföretag, som ansvarar för att innehållet i "Buss 2000" förändras i takt med omvärlden. Under 2007 påbörjades arbetet med att ta fram en ny utgåva av dokumentet.

Sänkta arbetsgivaravgifter påverkade index

Under året sänktes arbetsgivaravgiften för anställda i åldern 18 till 24 år, vilket påverkade arbetskostnadsindex (AKI) negativt. Eftersom branschen har få anställda inom detta åldersintervall riskerade ersättningen enligt avtalen till bussbolagen att justeras på felaktiga grunder. Den effekten som sänkning av AKI ger återspeglar alltså inte det faktiska förhållandet i bussbolagen. För att få en tydligare bild av effekten lät BR Statistiska Centralbyrån (SCB) analysera vilken effekt den sänkta arbetsgivaravgiften får

på de tre vanligaste arbetskostnadsindex för branschen. Dessa analyser användes sedan vid diskussioner med trafikhuvudmännen – både centralt i diskussioner mellan BR och SLTF och lokalt mellan medlemsbolagen och de lokala trafikhuvudmännen.

Bästa examensarbete om kollektivtrafik fick pris på Transportforum

I samband med Transportforum, den 10-11 januari i Linköping, delades för nionde året i rad ut pris för bästa examensarbete kring kollektivtrafik. Vinnare i årets uppsats tävling blev Marie Habbor med sin uppsats "Analys av direktbussars framkomlighet i Stockholm under Stockholmsförskottet". Prissumman är på 10 000 kronor. Tävlningen arrangeras av Kollektivtrafikakademien i samarbete med Centrum för tjänsteforskning vid Karlstads universitet, SLTF och BR.

Lag om offentlig upphandling (LOU) blir två

Två nya lagar som ska efterträda den gamla lagen om offentlig upphandling, LOU, den 1 januari 2008, instiftades under året. Till grund för detta ligger två EU-direktiv. Ett direktiv rör upphandling inom vatten, energi, transporter och posttjänster – de så kallade försörjningssektorerna. Det andra direktivet rör offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster – den så kallade klassiska sektorn. De nya lagarna grundar sig på varsitt direktiv och reglerar alltså varsitt område – försörjningssektorerna respektive den "klassiska" sektorn. Målet med införandet av de två EU-direktiven har varit att få ner antalet regler, göra lagen mer lättläst och anpassad till ny teknik. Reglerna ska även följa upphandlingsprocessen på ett mer kronologiskt sätt. Under arbetet med att ta fram de nya lagarna har flera instanser fått möjlighet att inkomma med synpunkter, så även BR som bland annat lyfte fram problemen med att bussbranschen måste rätta sig efter båda lagarna beroende på om företaget utför upphandlad huvudmannatrafik eller upphandlad skoltrafik.



Trafikförsäkringen höjs dramatiskt

Den 1 juli införde regeringen en trafikförsäkringsskatt på 32 procent. Skatten tas ut från försäkringsbolagen, som därefter kompenserar sina ökade kostnader genom att höja sina trafikförsäkringspremier. Det är en skatteköjning som motiverats med att den ska främja trafiksäkerheten. För bussbolagen ökade kostnaderna i ett slag med i genomsnitt 8 000 kronor per buss, vilket innebär en årlig kostnadsökning på närmare 100 miljoner kronor för branschen. I ett andra steg i reformarbetet utreds nu att överföra den offentliga sjukförsäkringen avseende trafikskador till en helt privatiserad trafikförsäkring. Därmed kan kostnaderna för trafikförsäkringen för en buss höjas med ytterligare 50 procent. Till detta kommer den redan införda 32-procentiga skatten.

Kostnadsökningen drabbar BRs medlemsföretag. Och under sommaren riktade BR en uppmaning till medlemsföretagen att se över sina avtal och kräva ersättning för de

faktiska kostnadsökningarna. Efter LINK-gruppens analys har det visat sig vara mycket varierande huruvida ersättning har betalats ut av trafikhuvudmännen eller inte.

I ett remissvar i januari sa BR nej till skatten på trafikförsäkringen med motiveringen att bussföretagarna inte ska tvingas till kostnadsansvar för trafikolyckor som de inte orsakat. Och om de föreslagna förändringarna ändå skulle införas krävde BR i remissvaret att regeringen ska kompensera busstrafiken för de höjda kostnaderna genom att sänka fordonsskatten eller undanta busstrafiken från skatten eftersom bussen är det trafiksäkraste fordonet på väg. BR har allt sedan trafiksäkringsförslaget presenterades arbetat med att skapa medialt intresse och bilda opinion mot det. Ett flertal pressmeddelanden har skickats ut, debattartiklar skrivits och politiker uppvakts. Arbetet med att påverka Trafikförsäkringsutredningen, som ska lägga sitt betänkande 2008, kommer att fortgå.

Expressbusstrafik (interregional linjetrafik)

BR arbetar för att stärka expressbussens roll i den svenska kollektivtrafiken. Arbetet sker till stora delar i en arbetsgrupp, Expressbussgruppen. Arbetet med en ny handlingsplan gemensam med Vägverket intensifierades under 2007 i samband med projektet Koll Framåt.

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, redovisade under året aktuell statistik för expressbussnäringen. SIKA har uttryckt en avsikt att i framtiden årligen redovisa denna statistik. BR har aktivt deltagit i utformningen av frågorna för att säkerställa att för branschen relevant och användbar data samlats in.

Stationer och hållplatser

Arbetet fortgick med att förbättra villkoren för expressbussar i planerade och befintliga resecentrumanläggningar. Under året har BR i samarbete med regionala bussbranschföreningar aktivt drivit frågorna kring förbättrade villkor i främst Stockholm, Uppsala, Göteborg och Malmö, ofta med dåligt gensvar från den ansvariga kommunen eller trafikhuvudmannen.

Inom ramen för samarbetet inom Samtrafikens stationskommitté utvecklades riktlinjer för en framtida medfinansiering av stationsanläggningar för trafikutövarna. Som bas för finansieringen sattes kundnyttoperspektivet.

Den samarbetsgrupp med Statens stationsråd och stationskommittén, kallad SAMS, som bildades för att fördjupa kontakterna mellan statens aktörer och representanter för trafikutövarna har fungerat som referensgrupp inom Koll Framåt.



Turist- och beställningstrafik

BRs arbete med att förbättra villkoren för turist- och beställningstrafiken bedrivs inom ett speciellt handlingsprogram, TURBO. Under året har BR presenterat två rapporter som belyser bussturismen.

Under 2007 uppvisade statistiken för första gången under 2000-talet ett tydligt trendbrott för resor med turistbuss. Marknadsandelen steg från 2,5 procent 2006 till 2,9 procent 2007. Även antalet resor ökade med 4,4 procent jämfört med 2006. Med sikte på framtiden samt med ambitionen att öka marknadsandelen för turistresor med buss rejält fram till 2010 arbetade BR fram ett nytt handlingsprogram för bussturismen under hösten 2007. Ekonomiska, miljövänliga och trygga resor är grunden för hållbar tillväxt inom turismen – så lyder BRs vision för bussturismen. I programmet finns även ett antal nyckelområden som branschen internt måste utveckla.

Nya kör- och vilotidsregler

Den 11 april 2007 var en tung dag för den internationella bussturismen. Då avskaffades den så kallade 12-dagarsregeln. Regeln slopades i en förlikningsprocess inom EU vid förarbetet med de nya kör- och vilotidsreglerna. Avsikten med en förlikningsprocess är att ena ministerrådet och EU-parlamentet i de frågor där skillnader finns. BR har under året agerat både nationellt och internationellt för att visa på regelförändringens negativa konsekvenser. En namninsamling har genomförts i Sverige samt i andra EU-länder. BR har även varit aktiv i den särskilda arbetsgrupp inom IRU (International Road Transport Union) som bildats specifikt för frågan. BR sponsrade till exempel tillsammans med våra nordiska systerorganisationer en buss som deltog i en stor demonstration i Bryssel.

Höga kostnader för lagar och regler

I februari presenterades Näringslivets regelnämnd, där BR var med i expertgruppen, resultatet från ett projekt som åskådliggjorde bussföretags totala regelkostnader. De kostnader som projektet omfattade var av administrativ, materiell och finansiell karaktär. Den lagstiftning som projektet belyste var arbetsmarknadslagstiftning, miljölagstiftning, skattelagstiftning och relevant branschlagstiftning.

Trygghet och säkerhet

”Ingen ska riskera att bli skadad fysiskt eller psykiskt eller uppleva otrygghet av att färdas med eller arbeta inom kollektivtrafiken”.

Så har BR tillsammans med Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) valt att formulera branschens nollvision för säkerhet och trygghet. Visionen ligger till grund för branschens arbete med säkerhets- och trygghetsfrågor och de handlingsprogram som utformats för personal, fordon och infrastruktur. Branschen fick tyvärr en sorglig inledning på 2007. I februari kolliderade två bussar i Rasbo utanför Uppsala och sex personer omkom. Trots den tragiska olyckan såg statistiken som helhet betydligt bättre ut än

Några nyckeltal

(bussföretag med 15 årsanställda och 13 bussar):

- Total regelkostnad – 3 062 000 kronor
- Som procent av omsättning – 23 procent
- Som procent av lönekostnad – 57 procent
- Per anställd – 204 000 kronor

Framkomlighet för turistbussar

BR har fortsatt att agera, enskilt och tillsammans med bussbranschföreningar, för att få tillgång till att trafikera kollektivkörfält med turistbussar samt till fler av- och påstigningszoner i landets storstäder. Vi har även ett överklagat ärende gällande turistbussar i kollektivkörfält på infarter i Stockholms län som ligger för beslut hos Vägverket. Ett beslut i ärendet väntas våren 2008.

Teater och andra evenemang

I samband med årsstämman inledde BR en dialog med Ticnet för att se om vi gemensamt kan lösa de problem som branschen upplever kring bokning och betalning av evenemangsbiljetter.

Uppskattad researrangörsdag

BR anordnade tillsammans med Scandic en researrangörsdag i anslutning till TUR-mässan. Evenemanget fokuserade på nya lagar och regler, internationella frågor samt statistik och trender. Detta heldagsseminarium, som var mycket uppskattat och välbesökt, kommer fortsättningsvis att genomföras årligen i samband med TUR-mässan.

Pris till evenemangssektorn

Under TUR-mässan 2007 delades för tredje året i rad ett pris ut till det evenemangsbolag som uppvisat det bästa samarbetet med bussresearrangörer. Priset gick till Wallmans Nöjen. BR vill med denna aktivitet visa på goda exempel, eftersom rutiner kring bokning och betalning av evenemangsbiljetter i många fall upplevs som ett problem för bussresearrangörer.

för 2006, särskilt för omkomna i kollisioner med personbil eller med oskyddade trafikanter.

Anmälningar om hot och våld minskar

Statistik visar att under de senaste tre åren har cirka 1000 anmälningar från kollektivtrafiken kommit in till Arbetsmiljöverket, varav cirka hälften haft anknytning till våld och hot. Både avseende antal och andel visar dock siffrorna på en positiv trend. Antalet rån- och våldshändelser som anmäldes 2007 var endast cirka hälften så många som anmäldes 2005. Antalet anmälningar totalt sett har också minskat mellan dessa år.

Verktyg för att sänka hastigheter

Två nationella mätningar visade under 2007 att en alltför stor andel av bussarna framförs i för höga hastigheter. BR deltar i flera tekniska projekt för ökad trafiksäkerhet i buss, som exempelvis ISA (system för anpassning av hastigheter). På branschnivå har vi tagit fram dokument, verktyg och program som våra medlemsföretag kan använda i sitt eget trafiksäkerhetsarbete.

Fordon

Andelen underkända tunga bussar med krav på efterkontroll hos Bilprovningen var 40 procent 2007. Det är en minskning med en procentenhet, från 41 procent underkända år 2006. Bussar i icke yrkesmässig trafik har högre andel underkända fordon. Dessa är betydligt färre, endast 8 procent av samtliga tunga bussar och dessutom är drygt hälften av dessa bussar mer än tio år gamla. De flesta anmärkningarna gäller komponenter inom broms- och kommunikationssystemen samt brandskyddskontroll. Även om andelen godkända bussar ökat en procentenhet jämfört med tidigare år är det självklart illa att drygt hälften av landets bussar underkänns vid besiktning. Flera av BRs medlemsföretag har därför dragit igång ett arbete utifrån egna handlingsprogram för att komma till rätta med problemen.

Miljö

I BRs verksamhetsplan är miljö en prioriterad fråga. Under andra halvåret har BR haft två representanter i SLTFs miljøråd, som under våren lanserade ett nytt miljöprogram. SLTFs miljöprogram är rådgivande till landets alla trafikhuvudmän och sätter långt gående mål vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser samt höga krav på minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar från bussars dieselmotorer.

I samband med att miljöprogrammet lanserades inbjöd BR och SLTF till ett tvådagars seminarium för att diskutera möjligheter att nå miljömålen i programmet och för att utbyta erfarenheter mellan branschens aktörer. Det var ett både innehållsrikt och välbesökt seminarium som gav deltagarna en bra bild av branschens miljöutmaningar.

Fler miljözoner införs

Miljözonerna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund förkortar bussarnas livslängd från tolv till sex år och driver upp busstrafikens kostnader och därmed också biljett-

Trafikhändelserapportering lanseras

BR har tillsammans med SLTF lanserat ett webbaserat system för trafikhändelserapportering (THR) under 2007. Detta system ska göras tillgängligt för de bussföretag som har avtal med trafikhuvudmän. För de medlemsföretag som har egna system finns en webbservicelösning för att data ska kunna överföras mellan systemen. Under året inleddes diskussioner med trafikhuvudmännen om att teckna avtal vad gäller systemanvändning. Syftet med att registrera och rapportera händelser är att främst förebygga olyckor i kollektivtrafiken, men även att ge företag och bransch en bättre möjlighet att följa upp, prioritera och åtgärda brister.

Trafiksäkerhetsår

Under 2007 stämde nollvisionens delmål om maximalt 270 döda av. Målsättningen nåddes inte. BR har deltagit i det kommunikationsnätverk som Vägverket bildade under året samt i den expertgrupp som arbetat med att ta fram en ny strategi för nollvisionen och framtida trafiksäkerhetsmål. Stort fokus har också lagts i BRs kommunikation på just trafiksäkerhetsfrågor.



priserna. BR har under flera år arbetat för att bussar i första hand ska bli undantagna från miljözonsreglerna, i andra hand få till stånd en lägsta nivå för att få köra inom zongränserna samt för en harmonisering på EU-nivå av miljözonsreglerna.

I slutet av 2006 överklagade BR, genom ett medlemsföretag, Göteborgs beslut om att införa nya miljözonsregler. Överklagandet har ännu inte gett några resultat. Den 1 april utvidgades miljözonen i Göteborg och den 1 september skedde en utvidgning även i Malmö.

Under året har fler nya länder och städer infört miljözoner. Till exempel har Tyskland lanserat nationella bestämmelser om miljözoner. Under 2008 introduceras miljözoner i en rad tyska städer; Berlin, Köln, Hannover, Stuttgart och München. Även Danmark och Storbritannien inför miljözoner under 2008. I Sverige får Helsingborg miljözon den 1 januari 2008 med samma regler som övriga svenska städer.

Utbildning och rekrytering

I september 2008 träder nya regler om bussförarens yrkeskompetens (YKB) i kraft i Sverige. De nya reglerna bygger på ett EU-direktiv. BR har aktivt deltagit i implementeringen av de nya reglerna, det vill säga utformandet och framtagandet av lagar, förordningar och föreskrifter. Detta arbete har på vissa områden resulterat i lagar och regler som är anpassade efter de förutsättningar som svenska bussbolag och bussförare har. Vi måste dock också konsta-

tera att på andra områden har varit svårare att få gehör för våra synpunkter. Som till exempel vem som ska ansvara för registerhållningen för fortbildning, där BR har drivit in- jen att Vägverket ska ansvara för detta. Men beslutet blev att respektive utbildare ska föra register och den utbildare som genomför sista delen av fortbildningen även ska intyga att de tidigare genomförda fortbildningarna, som kan vara gjorda för fem år sedan, uppfyller kraven.

För att informera medlemsföretagen om vilka krav de nya reglerna ställer på företag respektive förare påbörjades under årets sista månader planeringen av en seminarie-serie. Denna informationssatsning sker i samverkan mellan BR, Vägverket, Bussarbetsgivarna (BuA) och Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA).

Internationella frågor

Genom medlemskap i UITP, International Association of Public Transport, och i IRU, International Road Transport Union, har BR god hjälp i sitt arbete med att påverka villkoren för branschen på internationell och europeisk nivå. BR deltar också aktivt i UITPs och IRUs arbete via olika

BR har också under året medverkat i Vägverkets råd för relevansprövning av frågor för prov i yrkeskunnande för blivande bussföretagare.

arbetsgrupper och kommittéer. Under andra halvåret av 2007 fungerade den avgående förbundsdirektören Jan-Erik Kjellberg som senior advisor i förbundet med ett speciellt ansvar för de internationella frågorna.

Information till våra medlemmar och vår omvärld

Under året gav vi ut 40 nummer av BR-Info, vårt interna nyhetsbrev till medlemmar. Nyhetsbrevet skickas per e-post eller fax till samtliga aktiva medlemmar och finns även tillgängligt på de lösenordsskyddade medlemssidorna på webbplatsen. Genom BR-Info får BRs medlemmar snabb och relevant information som de har nytta av i det dagliga arbetet.

Nytt i Bussbranschen – BRs publika nyhetsbrev – utkom med fem nummer. Nyhetsbrevet sänds ut brett och syftar till att skapa opinion och informera politiker, myndighetspersoner, media, medlemmar och kollektivtrafikintresserade om busstrafiken och bussbranschen.

Under året skickade vi ut ett tjugotal pressmeddelanden, som även återfinns på webbplatsen. Många av dessa gav stort genomslag i media, med bland annat artiklar i både rikstäckande och lokala tidningar och flera inslag i radio och TV. Det mediala intresset var också stort i samband med att Anna Grönlund tillträdde som förbundsdirektör och hon intervjuades av flera tidningar, såväl i riks- och lokaltidningar som i branschpress. I samband med den tragiska olyckan utanför Rasbo var representanter för BR flitigt intervjuade i massmedia.

BR svarade ensam eller tillsammans med andra organisationer på ett femtontal remisser från departement och myndigheter. Remissvaren återfinns på vår webbplats www.bussbranschen.se.

Under året har BR också skrivit ett knappt tiotal debattartiklar, som vi antingen ensamma eller tillsammans med andra organisationer undertecknat och fått publicerade i både lokal- och riksmidia. Dessa återfinns på vår webbplats. På webbplatsen finns också de rapporter som vi tagit fram under året. Bland rapporterna kan nämnas statistik över svenskarnas turistresande 2006, "Mer kollektivtrafik för samma pengar" (publicerad i december 2007) och "Bussturismen i Sverige – myter och sanningar" (publicerad i september 2007).

Under slutet av året återupplivade BR det nätverk med informatörer inom medlemsföretagen som tidigare funnits. En första nätverksträff hölls i december och flera träffar är inplanerade under 2008.

www.bussbranschen.se får ny skepnad

På BRs webbplats pågår ett ständigt utvecklingsarbete för att göra webbplatsen mer innehållsrik och aktuell samt

mer lättanvänd. Under oktober månad lanserades en helt ny version av www.bussbranschen.se, med ett nytt utseende, en delvis ny struktur och en mer användarvänlig navigering, ny teknisk plattform samt en personlig inloggning.

De satsningar som under året gjorts på webbplatsen har gett resultat, bland annat genom att antalet besökare och antalet visade sidor stadigt ökat.

I samband med TUR 2007 lanserades www.busstorget.se – en unik söktjänst där BRs medlemsföretag får möjlighet att marknadsföra sina turistbussresor. Tanken är att på ett neutralt sätt visa vilka möjligheter och vilket stort utbud som finns för den som vill göra en turistresa med buss. www.busstorget.se ägs av BR men respektive företag ansvarar för att uppdatera sitt eget material.

Nytt medlemsregister ger ökad medlemsservice och en bättre webbplats

Under året har arbetet med att utarbeta ett nytt medlemsregister pågått. En första version av det nya medlemsregistret introducerades på BRs kansli under hösten och slutleverans sker under våren 2008. Målet med det nya medlemsregistret har varit att förenkla interna rutiner, erbjuda en ökad medlemsservice och skapa en bättre integration mellan webbplatsen och medlemsregistret.

Internt på BR har det nya medlemsregistret bland annat inneburit ökade möjligheter att göra riktade utskick till selekterade målgrupper och plocka fram relevant statistik om den svenska bussbranschen samt en tätare koppling mot Vägverkets fordonsinformation. Parallellt med utvecklandet av det nya medlemsregistret har vi kvalitets-säkrat och uppdaterat uppgifterna i registret.

Externt har det nya medlemsregistret till exempel inneburit att vi kunnat lansera en förbättrad funktion för att söka medlemmar via vår webbplats. I ett nästa steg kommer fakta om det egna företaget att presenteras via webben för inloggade och BRs medlemmar ska själva kunna uppdatera vissa uppgifter direkt via webbplatsen. Det nya medlemsregistret är också grunden till det personliga inloggningsförfarande till www.bussbranschen.se som lanserades i oktober 2007, för sökfunktionen www.busstorget.se som introducerades under TUR 2007 och för den nya webbshop som sjösätts våren 2008.

Lobbying i många viktiga politiska frågor

Fjolåret var ett händelserikt politiskt år. Här beskriver vi några av de händelser som var särskilt aktuella för buss-trafiken under året och där BR har agerat.

Koll Framåt skulle visa vägen för kollektivtrafiken

Regeringsuppdraget, Koll Framåt, drevs av Ban- och Vägverket under hösten och slutrapport lämnades till regeringen precis innan årsskiftet. BR deltog i flera olika arbetsgrupper, med representanter från kansliet och medlemsföretagen. Läs mer om arbetet med Koll Framåt i Anna Grönlunds förord.

Budget med stora skattehöjningar

Inför budgetförhandlingarna läckte uppgifter om att stora skattehöjningar för kollektivtrafiken var att vänta. Trots att BR agerat mot dessa skattehöjningar i politikerkontakter, i remissvar, med debattartiklar och pressmeddelanden, som gav stort medialt eko, blev skattehöjningarna för kollektivtrafiken ännu större än vad som tidigare läckt ut från budgetförhandlingarna. I ett slag höjde regeringen kollektivtrafikskatterna med över 260 miljoner kronor per år. Dieselskatten höjdes med 44 öre per liter exklusive moms och fordonsskatterna för bussar med 45 procent 2008. Det som var glädjande är att den tunga busstrafiken undantogs från fordonsskattehöjningen.

Expressbussen hotad av utredningsförslag

Ansvarsutredningen, som haft till uppgift att se över länsindelningen, överlämnade sitt slutbetänkande i februari. Utredningen föreslog att dagens många län ska slås samman till ett fåtal regioner senast år 2014. Förslaget innebär bland annat att regionerna istället för landstingen ska bedriva lokal och regional kollektivtrafik, ensamma eller tillsammans med regionens kommuner. Regionreformen kommer därför att få stora konsekvenser för expressbusstrafiken. Förbudet för expressbussarna att ta upp resenärer som vill resa inom ett län eller en region kommer att leda till att en stor del av dagens långväga busstrafik tvingas till nedläggning.

För att expressbussen ska kunna utvecklas och inte riskera avveckling agerar BR genom lobbying och opinionsbildning. Under februari skickade BR därför ut ett pressmeddelande som publicerades av en rad media. BR anser att regionreformen måste gå hand i hand med en ansvarsfull avreglering av den interregionala busstrafiken – något som vi också framfört till utredningen i vårt remissyttrande.

BR säger nej till skatt på trafikförsäkringar

Bussägarna och landets övriga fordonsägare kommer att tvingas ta kostnadsansvaret för trafikolyckor de inte orsakat. Detta blir en av konsekvenserna om ansvaret för de trafikrelaterade kostnaderna för sjukpenningen, sjukersättningen och aktivitetsersättningen förs över från socialförsäkringssystemet till trafikförsäkringen, som regeringen föreslagit. Den 1 juli infördes en trafikförsäkrings-skatt på 32 procent som ett första steg i införandet.

Många argument mot regeringsförslaget framförde BR i ett remissvar i början av året. Argumentationen fortsatte i flera pressmeddelanden och debattartiklar. Och det mediala genomslaget blev stort med bland annat inslag i Dagens Eko och SVTs nyhetsprogram Aktuellt. Även i riksdagen uppmärksammades BRs arbete för att inte kollektivtrafiken ska drabbas av höjda biljettpreiser och indragen trafik som följd av regeringens beslut i två debatter, en motion, tre skriftliga frågor som ställts till regeringen och en debattartikel skriven av två riksdagsledamöter.

Mer buss för pengarna

I mellandagarna släppte BR en rapport "Mer kollektivtrafik för samma pengar". Siffrorna i rapporten visar att det är fullt möjligt att öka kollektivtrafiken utan att kostnaderna stiger. Bara genom att öka standardiseringen av bussarna och sprida ut trafikstarterna när nya trafikavtal träder i kraft under året kan mellan 170 och 267 miljoner kronor per år frigöras för att öka turtätheten och antalet linjer. Det skulle räcka till att hålla nästan 300 bussar i drift i ett år eller att köpa in upp till 130 nya bussar varje år. Detta ska jämföras med att det i dag används omkring 8 000 bussar i kollektivtrafiken och att det varje år säljs uppskattningsvis cirka 600 bussar för användning inom kollektivtrafiken.

Sänkt åldersgräns för bussförare

Idag råder det brist på bussförare och stora pensionsavgångar framöver kommer att förvärra situationen. Redan tidigare har BR agerat för att en gymnasieutbildning för bussförare ska skapas och för att busskörkortsåldern ska sänkas. Under året har det arbetet intensifierats med bland annat en uppvaktning av Leif Zetterberg, statssekreterare på Näringsdepartementet. I samband med uppvaktningen på Näringsdepartementet skickade BR ut ett pressmeddelande och skrev en debattartikel, som gav eko i flera tidningar och radiokanaler.

BR uppmanar riksdagspolitiker att våga gynna bussen

Visa politiskt mod och våga gynna bussen framför bilen. Först när det blir enklare, bekvämare och effektivare att resa kollektivt framför att ta egen bil kan vi locka stora grupper nya resenärer till kollektivtrafiken. Då kan kollektivtrafiken ta större andel av svenskarnas totala resande. Det bidrar till ett bättre klimat, mindre trängsel och ökad trafiksäkerhet. Det var budskapet när BR i november på plats i riksdagen presenterade branschen, BR och aktuella frågor för ledamöterna i riksdagens trafikutskott.

Stora Transportdagen

I början av maj genomförde BR tillsammans med SLTF, Transportgruppen, Taxiförbundet, Tågoperatörerna, Svenskt Flyg, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Redareförening och Sveriges Transportindustriförbund Stora Transportdagen i Stockholm. Temat för dagen var samhällets behov av transporter. Inom ramen för detta tema debatterades och

diskuterades klimathotet, säkerheten på vägarna, forskning och utveckling, infrastruktur och konkurrensvillkor. Bland debattdeltagarna fanns BRs – då ännu inte tillträdna – förbundsdirektör Anna Grönlund, Anders Karlsson (s) och Sven Bergström (c) från Trafikutskottet, Konkursverkets generaldirektör Claes Norgren, Spendrups Bryggeris vd Jens Spendrup och SLTFs dåvarande vd Mona Boström. Hela dagen bandades av SVT24.

BR på plats i Almedalen

Under Almedalsveckan på Gotland i början av juli arrangerade BR tillsammans med Transportgruppen och flera andra branschorganisationer ett seminarieprogram. Under seminariet diskuterades bland annat framtidens transporter och medvetna konsumentval. Under rubriken "Hur ser transporterna ut i framtiden?" presenterades "Transportvision 2017 – framtidens transportnäring" som diskuterades av företrädare för transportnäringen, Naturskyddsföreningen och de politiska ungdomsförbunden.

Under en välbesökt frukost debatterade Anders Karlsson (s) ordförande i riksdagens trafikutskott, Sven Bergström

(c) ledamot riksdagens trafikutskott med Anna Grönlund förbundsdirektör BR, Mona Boström vd SLTF, Peeter Puusepp generalsekreterare Svenskt Flyg, Thomas Winskog förbundsdirektör Taxiförbundet och Peder Wadman vd Tågoperatörerna på temat "Hur skapar vi sunda kommunikationer?"



Mässor – en viktig mötesplats för branschen



BR deltar årligen på TUR, Skandinavians största rese- och turistmässa, i syfte att visa på svensk bussturismens betydelse inom turistbranschen. BRs evenemang Busstorget på TUR 2007 lockade såväl branschfolk som resenärer. Under branschdagarna den 22-23 mars genomfördes en rad seminarier, debatter och prisutdelningar på Busstorget. Bland annat korades Vasilij Sjindjapkin från Ekmanbuss Flexibussitet till Årets turistbussförare 2006 av medlemmarna i SveGuide, Sveriges Guideförbund. Wallmans Nöjen utsågs av bussbranschen till Årets evenemangsbolag och mottog pris, blommor och utmärkelsen Guldbussen på Busstorgets scen. För andra året i rad delas även pris ut till bästa bussresewebsite och det blev Ölvemarks Holiday som tog emot utmärkelsen.

Ledande busstillverkare ställde ut ett antal nya turistbussmodeller på Busstorget. Nytt för året var att några av BRs associerade medlemmar deltog med "småmontrar" på Busstorget; ett koncept som visade sig vara uppskattat.

Som en del av TUR-mässans officiella program höll BR ett seminarium med titeln "Vad får sex miljoner bussturister att besöka just er destination". Under seminariet presenterade BR rykande färsk statistik om svenskarnas turistresande med buss och berättade hur man kommer i kontakt med bussresearrangörer. BR visade också upp den nya sökmotorn för turistresor med buss – www.busstorget.se – för många intresserade.

Under året påbörjades planering inför Persontrafik, Nordens största branschmässa för kollektivtrafik, som vi arrangerar vartannat år tillsammans med SLTF. Persontrafik 2008 hålls i Göteborg 15-17 oktober 2008 och under hösten blev det klart att Nordiskt Lokaltrafikmöte arrangeras tillsammans med Persontrafik.

