

## Nytt i Bussbranschen är ett nyhetsbrev från Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR.

Har du synpunkter på nyhetsbrevet kontakta [Helena Gibson Ek](#) eller [Göran Hallén](#).

### **Innehåll i detta nummer:**

- **Ledare**
  - **Nyheter från branschen**
  - **På den politiska agendan**
  - **Ur media**
  - **Kalendariet**
- 

## **Ledare:**

### **Ny lagstiftning ger ändrad marknad**

Att öka kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet är ett angeläget mål, inte bara för bussbranschens utan också för hela [Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik](#). Under de senaste decennierna har inte kollektivtrafikens marknadsandel ökat. Även om de största förlusterna för de stora bussbolagen minskat kraftigt de senaste åren är lönsamheten inom branschen mycket låg, med ett branschgenomsnitt på 1-2 procent av nettomarginal/omsättning. De nuvarande systemen för kollektivtrafiken är därför i behov av en reformering något som inte minst företrädare från landets bussbransch enträget talat om.

Nu efter trettio år med trafikhuvudmannareformen är det äntligen dags att sätta resenärens behov i förgrunden. Behovet konstaterade redan de statliga utredningarna - Kollektivtrafikkommittén och Koll Framåt. Utredningarna redovisade branschens grundläggande problem:

- Operatören kan idag inte påverka två av de viktigaste delarna i affären; produkten (tjänsten) och priset.
- En politiskt styrd prispolitik.
- Avsaknad av dynamik, förändringar i volym, efterfrågan och produktutveckling.
- Bristande flexibilitet i tidtabeller och tjänstens utformning (jämfört med efterfrågestyrda marknader).
- Detaljstyrning på fordon leder till en kapitalförstöring, onödiga risker och kostnader för trafiken.
- En budgetstyrd och inte en efterfrågestyrd verksamhet.
- Ersättningsmodellen – Indexering, tar inte hänsyn till alla omvärldsförändringar samtidigt som slutpris på produkten är fast.
- Mindre företag stängs ute på grund av de stora paketen i upphandlingarna.

Det nuvarande systemet inom kollektivtrafiken präglas av krångliga och svårbegripliga upphandlingar utifrån LOU och LUFSS. Det är därför hög tid att genomföra en omreglering av dagens system. Det är utgångspunkten för Ulf Lundins "[Utredning om en ny kollektivtrafiklag](#)", vars huvudtankar presenterades på ett välbesökt seminarium i Stockholm den 19 februari.

Utredningen avser att ge resenären ökad valfrihet, inflytande och kontroll. I dagens ordning är det politikerna och tjänstemännen som bestämmer, inte resenären. Utredningen syftar till att även inom den lokala och regionala kollektivtrafiken genomföra den omreglering som ägt rum inom järnvägstrafiken under de senaste tjugo åren. Busstrafiken måste självklart ha liknande spelregler som gäller för järnvägen, luftfarten och taxi, båda vad gäller krav och gynnsamma undantag.

I dag är endast någon enstaka procent av den upphandlande linjetrafiken lönsam. En omreglering kan däremot öka möjligheterna för att skapa affärsmässighet. All linjetrafik kommer självfallet inte att bli kommersiell lönsam, då det inte finns ett tillräckligt kundunderlag, utan kommer även i framtiden kräva någon form av offentliga subventioner. Men det finns ingen anledning att skattesubventionera linjer som kan drivas på biljettintäkter. Dessa skattemiljarder bör i stället användas av kommun och landsting till andra mer angelägna välfärdsmål. Precis som inom skolan och vårdens område kan ett

system med "resenärspeng" för att ge skolbarn, låginkomsttagare och pensionärer en ekonomisk möjlighet att resa utformas. Med ett ökat affärsmässigt incitament i kollektivtrafiken kan dessutom den generella subventionsgraden av de i dag delvis lönsamma linjerna sänkas, vilket ger ett minskat offentligt subventioneringsbehov. Genom en sådan ökad effektivisering får vi mer kollektivtrafik för samhällets pengar.

En omreglering innebär alltid risker och problem som statsmakten måste vara beredd att ta itu med. Ett problem kan bli konkurrensen. Dagens upphandlade system har skapat en marknad där några få privata bolag fått en dominerande ställning. Med en ökad konkurrens kan en mer dynamisk kollektivtrafik skapas, där mindre och medelstora effektivt drivna företag ges möjlighet att växa till resenärernas fördel, vilka nu själva kan få välja leverantör och inte enbart vara beroende av godtyckliga kommunala upphandlingar.

Med Ulf Lundins utredningsförslag, som presenteras den 30 april, kan busstrafiken återigen få uppleva en renässans inom persontrafiken och bidra till en fördubbling av kollektivtrafikens marknadsandel på sikt.

Läs mer om Ulf Lundins utredningsförslag på <http://www.sou.gov.se/koll/>

---

## Nyheter från branschen:

### Svensk bussturism visar upp sig på TUR-mässan

Busstorget på [TUR-mässan](#) – den 19-22 mars på Svenska Mässan i Göteborg - är en återkommande aktivitet inom ramen för BRs satsning på turist- och beställningstrafiken. Busstorget har under flera år framgångsrikt presenterat olika typer av moderna turistbussar. På plats finns i år EvoBus Mercedes, EvoBus Setra, Neoplan, Scania och Volvo. Några av BRs associerade medlemmar finns också representerade på Busstorget och visar där upp sina verksamheter.

På Busstorgets scen debatteras, diskuteras och samtalas det om aktuella och angelägna ämnen och trender inom bussturismen. Vinnaren i den nya branschtävlingen Årets bussturiststad 2009 koras på torsdag eftermiddag. Smakprov från aktuella nöjes- och kulturrevenemang och utlottningar av biljetter bjuds det också på. Programmet på Busstorget är fullmatat under de fyra dagar som mässan pågår. [Läs mer om vad som händer på Busstorget på BRs webbplats.](#)

---

### Färsk statistik om den svenska bussbranschen 2009

I medeltal kör varje svensk buss nästan 1,5 varv runt jorden per år. De svenska bussarna blir allt mer miljövänliga, trafiksäkra, handikappanpassade och är involverade i få olyckor. Detta och mycket mer aktuell fakta finns att läsa i [rapporten "Statistik om bussbranschen 2009"](#) som Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) publicerar torsdagen den 5 mars.

Rapporten ger en bild av hur den svenska bussbranschen ser ut med avseende på bussar, bussföretag, bussförare, busstrafik och bussresenärer. Även aktuella siffror om trafiksäkerhet och miljö finns med i den nya statistikrapporten.

---

### Yrkestrafiken kör för fort – men fler bussförare håller hastigheten

Yrkestrafiken fortsätter att köra för fort, enligt 2008-års hastighetsmätningar. Det finns dock siffror som visar på förbättringar - framför allt på 50-sträckor och att allt fler bussförare håller hastighetsgränsen på 90-sträckor. Medelhastigheten har sänkts med cirka 1 km/tim hos flera fordonslag. Totalt bidrar sänkningarna till att utsläppen av koldioxid har minskat med 5 357 ton.

Taxi- och lastbilsförare är de grupper som är sämst på att hålla skyltad hastighetsgräns. Till exempel håller endast 40 procent av taxiförarna hastigheten på 50-sträckor, 27 procent på 70-sträckor och 54 procent på 90-sträckor. För lastbilsförare är motsvarande siffror 34 procent på 50-sträckor, 40 procent på 70-sträckor och 48 procent på 90-sträckor.

– Det finns mycket kvar att göra när det gäller hastighetsefterlevnaden. Det handlar om att förändra attityder hos individer och få genomslag på företagsnivå, och det tar tid. Det som är mycket glädjande är att vi har ett bra och konstruktivt samarbete med branschorganisationerna, både nationellt och regionalt. Det är endast med gemensamma krafter som vi kan förbättra situationen, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö i ett pressmeddelande.

– Det är positivt att det arbete som branschen lagt ner ger resultat och att vi kan se att hastigheten dämpats något på 70-, 90- och 110-sträckor. Att köra för fort är alltid oacceptabelt och vi kommer att fortsätta att fokusera på hastigheter i vårt trafiksäkerhetsarbete, säger Anna Grönlund, förbundsdirektör på BR

---

## Dags för Stora TransportDagen 2009

För tredje året i rad arrangerar "TransportNäringen i Samverkan" [Stora TransportDagen](#). Arrangemanget äger rum måndagen den 30 mars klockan 10.00 – 16.00 på Tekniska museet i Stockholm.

Stora TransportDagen ger tillfälle för ledande aktörer från såväl hela den svenska transportnäringen, som från politik, myndigheter och samhällsliv att samlas. Årets arrangemang har fokus på EU, ett tema som återspeglas inte bara i transportnäringens gränsöverskridande verksamhet, utan även i Sveriges kommande EU-ordförandeskap, Europaparlamentsvalet i juni, ny EU-kommission och inte minst klimatfrågorna. Det spännande programmet innehåller bland annat en hearing med kandididerande Europaparlamentariker och konkret information om hur man går till väga för att nå framgång i Bryssel.

---

## Yrkestrafikmärket avskaffas

BR har i sitt strategiska arbete med regelförenklingar fått gehör för ett av många förslag på regelförenklingar. Yrkestrafikmärket avskaffas från den 1 januari 2010. Förslaget är en regelförenkling med minskade administrativa kostnader för näringslivet samt för Transportstyrelsen som varje år skickar ut cirka 120 000 yrkestrafikmärken.

– Nu går vi vidare med att göra det enklare att vara företagare genom att minska regelbördan kring yrkestrafikmärket och samtidigt genom ny teknik få bättre koll på att yrkestrafikfordon har de tillstånd som krävs, säger infrastrukturminister Åsa Torstensson i en kommentar.

I en riksdagsdebatt om avskaffandet av yrkestrafikmärket i mitten av december hänvisade Åsa Torstensson till BR:

– Enligt Svenska Bussbranschens Riksförbund skulle ett sådant system kunna spara arbete motsvarande kontroll- och yrkestrafikmärken för 12 500 bussar. Det minskar naturligtvis de administrativa kostnaderna märkbart. Det är av precis den anledningen som Näringsdepartementet har lyft upp detta för analys. Jag tror att det är oerhört viktigt att vi vänder på de regler vi har för att se om vi kan göra på annat sätt men ändå uppnå det som regelsystemet en gång infördes för.

---

## Kollektivtrafikresandet har ökat med 45 procent de senaste tio åren

Resandet med kollektivtrafik och samhällsbetaalda resor har ökat med 45 procent under de senaste 10 åren, 1998 till 2007. Samhällets kostnader har samtidigt ökat med 47 procent. Det visar en ny [statistikrapport från SIKA](#).

Under den aktuella tio-års-perioden har antalet personkilometer ökat från 31 606 miljoner till 45 745 miljoner personkilometer. Det är inom den lokala och regionala kollektivtrafiken ökningen har varit störst med över 61 procent. Bussen är det dominerande trafikslaget och antalet personkilometer med buss ökade med 60 procent. Andelen kollektivtrafik av det totala resandet har minskat något jämfört med resande med bil som har ökat under de senaste 10 åren.

På interregional nivå har totalt antalet personkilometer ökat med 19 procent.

Trafikslagen på interregional nivå är långväga buss, bantrafik, luftfart och sjöfart.

Här ökade antalet personkilometer mest inom bantrafik med 32 procent. I den internationella kollektivtrafiken som består av luftfart, bantrafik och sjöfart har antalet personkilometer ökat med 50 procent. Resandet med luftfart har ökat mest, med 53 procent.

Samhällets kostnader för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor kom upp till 22 225 miljoner kronor 2007. Det är en ökning med 47 procent jämfört med 1998 då kostnaderna var 15 106 miljoner. Bidrag och stöd kommer från kommuner, landsting och staten som finansierar ungefär hälften av de totala trafikostnaderna. Bidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken har ökat mest med 66 procent, från 7 565 miljoner kronor till 12 546 miljoner kronor 2007.

---

## Förbättrat besiktningresultat för bussar

I slutet av januari släppte Bilprovningen sin årliga besiktningssstatistik och det enda tunga fordonsslaget som uppvisar en tydlig förbättring är bussarna. Andelen underkända minskade med 4 procentenheter från 53 procent år 2007 till 49 procent år 2008. På [Bilprovningens webbplats](#) finns mer utförlig statistik samt statistik nedbruten per län tillgänglig.

– De förbättringstecken vi nu ser för de tunga bussarna visar att bussbranschens kvalitetsarbete börjar ge resultat. Det är ett bra exempel på hur man kan förbättra trafiksäkerheten, säger Magnus Ehrenstråhle, Bilprovningens VD, i en kommentar.

---

## Nytt branschpris - Årets bussturiststad

I samband med [TUR-mässan](#), som äger rum 19-22 mars i Göteborg, kommer ett helt nytt branschpris att delas ut. Svenska Bussbranschens Riksförbund, och branschtidningarna RESFORUM och TRAFIKFORUM, kommer att utse [ÅRETS BUSSTURISTSTAD](#) i Sverige 2009. Vinnaren kommer att representera Sverige i den europeiska tävlingen IRU City Trophy 2009.

---

## Tillsammans fördubblar vi kollektivtrafiken! Läs mer på webben.

I höstas drog det branschgemensamma arbetet med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i gång med full kraft. Under mässan Persontrafik 2008 presenterades handlingsprogrammet för Fördubblingsprojektet och flera goda piloter lyftes fram. Arbetet i

Fördubblingsprojektet omfattar i dagsläget ett femtontal olika delprojekten. Läs mer om Fördubblingsprojektet på den nystartade webbplatsen [www.fördubbling.se](http://www.fördubbling.se).

---

## Bus Rapid Transit i Sverige?

I januari 2009 presenterades KTH:s förstudie "[Bus Rapid Transit i Sverige? – kunskapssammanställning med identifiering av forskningsfrågor](#)". Vinnova gav KTH tillsammans med Trivektor Traffic i uppdrag att genomföra en förstudie om BRT. BRT (Bus Rapid Transit) är ett av de intressantaste utvecklingsområden inom kollektivtrafiken internationellt sett och Volvo och Scania är ledande inom utveckling av högkapacitetsbussar.

Projektet, som letts av professor Karl Kottenhoff på KTH - avdelningen för trafik & logistik, genomförde under 2008 tre workshops i Göteborg, Lund och Stockholm i syfte att identifiera framtida forsknings- och utvecklingsprojekt. Seminarierna tydliggjorde de brister som präglar svensk stadsbusstrafik med låg medelhastighet, prioritering och turtäthet. Förstudien ger en bra översikt över BRT och effekterna av sådana satsningar. Satsningar som lämpar sig väl för medelstora och större tätorter, men som förutsätter en aktiv samhällsplanering. I dag när spårvagnar är det stora modeordet bland politiker kan det noteras att kostnaden för ett BRT-system är endast tiondel av motsvarande metrosystem. Ska kollektivtrafikens marknadsandel fördubblas till år 2020 är BRT en självklar framtidssatsning och det mest kostnadseffektiva. Förstudien identifierar bland annat följande BRT satsningar i Sverige: Karlstad, Kristianstad, Helsingborg, Jönköping, Södertälje och Stockholm.

---

## Kraftig minskning av antalet omkomna i trafiken 2008

Antalet omkomna i trafiken har sjunkit med mer än 10 procent under 2008 jämfört med 2007 och beräknas bli cirka 420 under 2008 visar preliminära siffror. Det är det lägsta antalet sedan 1945.

– I och med den lugnare ekonomiska tillväxten blir alla de åtgärder som vidtagits under senare år synliga. Detta är en trend i många länder som likt Sverige arbetat intensivt och på bred front och visar att många av de insatser som gjorts varit mycket effektiva, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö i ett pressmeddelande.

Antalet omkomna barn har minskat kraftigt, från 32 till 19. Det har också skett en minskning av trafikdödade gående samt omkomna i mötesolyckor. Den tidigare kraftiga ökningen av dödsolyckor med motorcyklar och mopeder har avstannat och för motorcyklister har antalet omkomna minskat från 60 till 51. Minskningen av antalet omkomna kan förklaras av dels en vikande ekonomi, som i sin tur påverkar trafikens omfattning och sammansättning, dels av att omfattande trafiksäkerhetsåtgärder vidtagits under senare år. Säkerheten hos bilar har fortsatt att förbättras kraftigt, inte minst andelen bilar med antisladdsystem. Hastighetsnivån har gått ned något. Rattonykerheten har dock inte förbättrats och inte heller andelen förare som använder bilbälte.

---

## Namnkunnig jury utser vinnaren av Pegasuspriset 2009

- Alice Kuhnke, chef på Sektor3 – Tankesmedjan för det civila samhället
- Per Kågeson, fil. dr i miljösystemanalys
- Mats Linder, politisk chefredaktör på Gotlands Allehanda

Jury för "hela transportnäringens miljöpris" står naturligtvis oberoende från transportnäringen. Vinnaren presenteras den 30 mars i samband med Stora TransportDagen, som arrangeras i Stockholm av TransportNäringen i samverkan. Förutom äran får vinnaren ett för priset specifikt utformat konstverk av Lasse Åberg.

---

## Nöjda resenärer i kollektivtrafiken

Kollektivtrafikbarometern visar att de som reser med kollektivtrafiken är mycket nöjda med sin senaste resa. Hela 81 % av resenärerna ger betyg 4 och 5 på en femgradig skala. Undersökningen har genomförts av Svensk Kollektivtrafik under 2008 och baseras på drygt 40 000 intervjuer med både allmänhet och resenärer. Månadsvis har ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15-75 år intervjuats per telefon.

– Under maj månad ställde vi en fråga om nöjdhet till dem som reser minst en gång i månaden. Det visade sig att det finns ett stort gap mellan den allmänna bilden av kollektivtrafiken, jämfört betyget för senaste resan. Endast 65 % av dessa var nöjda totalt sett. Däremot var hela 81 % nöjda med senaste resan, säger Charlotte Wäreborn Schultz, vd för Svensk Kollektivtrafik. Det betyder att trafiken enligt kunderna fungerar bra och att vi i branschen behöver arbeta med att stärka vår popularitet.

2008 års Kollektivtrafikbarometer visar att 60 % av allmänheten är nöjda med stadstrafiken och 55 % av allmänheten är nöjda med den regionala kollektivtrafiken. Bland kvalitetsfrågorna får frågan om miljövänlighet högst betyg, 82 % av de tillfrågade instämmer i att det är miljövänligt att resa med kollektivtrafiken. På andra plats betygsmässigt kommer information om avgångstider där 75 % är nöjda och på tredje plats personalens uppträdande där 70 % är nöjda. Mer information om undersökningen samt samtliga frågor och tabeller finns på [www.svenskkollektivtrafik.se](http://www.svenskkollektivtrafik.se).

---

## Persontransporter i långa banor

På Banverkets och projektet Den Goda Stadens uppdrag har Thomas Johansson och Thomas Lange beskrivit och jämfört olika former av kollektivtrafiksystem i rapporten "[Persontransporter i långa banor – Lätta kollektivtransportssystem med strukturerande effekter](#)" (december 2008). Rapporten beskriver system med lätta fordon och som medverkar till att hålla samman staden. Det gäller spårvägar, kombispårvägar, systemstyrda bussar (exempelvis BRT-system), trådbussystem och spårtaxi. Boken, som kan beställas av Banverket, är en intressant läsning för alla som är intresserade av kollektivtrafik.

---

## **Stora Trafiksäkerhetspriset till Orusttrafiken, Ramkvillabuss och Alltransport**

Orusttrafiken tog hem Stora Trafiksäkerhetspriset 2009 i kategorin Persontrafik. Ramkvillabuss vann i kategorin Bussturism. Alltransport i Östergötland AB utsågs till vinnare i kategorin Godstrafik. Priset delades ut under Transportforum i Linköping den 8 januari.

Huvudpartner i Stora Trafiksäkerhetspriset är Bilprovnigen. Juryn i Stora Trafiksäkerhetspriset består av Anna Grönlund, Förbundsdirektör i Svenska Bussbranschens Riksförbund, Johan Lindström, vd i Sveriges Åkeriföretag, Thomas Winskog, Förbundsdirektör i Svenska Taxiförbundet, Charlotte Wäreborn Schultz, vd i Svensk Kollektivtrafik och Anders Karlsson, chefredaktör för de fyra tidningar som står bakom priset.

---

## **Examensarbete om anropsstyrd trafik prisas**

Planering av anropsstyrd trafik är ämnet för det examensarbete som i år fick Kollektivtrafikakademiens pris för bästa examensarbete om kollektivtrafik. Priset delas ut vid invigningen av Transportforum den 8 januari i Linköping. Vinnare i årets tävling blev Magdalena Högberg för sin uppsats "On improving paratransit scheduling by using more accurate distance matrices, local search and demand estimation"

Tävlingen arrangeras av Kollektivtrafikakademin i samarbete med Svensk Kollektivtrafik och Bussbranschens Riksförbund (BR). Juryn består av Bengt Holmberg, professor vid Lunds universitet, Björn Sundvall, Svensk Kollektivtrafik och Lars Annerberg, Bussbranschens Riksförbund (BR). Prissumman är på 10 000 kronor. Vid bedömningen har arbetets praktiska relevans för verksamma inom kollektivtrafiken och arbetets vetenskapliga kvaliteter varit vägledande.

---

## **Vägverket presenterar lägesrapport om vinterdäck**

Vägverket har på regeringens uppdrag utrett vilka vinterdäcksregler som bör gälla. I början av januari presenterade de sina slutsatser. För bussar och andra tunga fordon föreslås vinterdäck på drivaxel samt minsta mönsterdjup på 5 mm under vinterperioden. I övrigt föreslås bland annat förbättrat vintervägsunderhåll, något BR framfört vid sina kontakter med Vägverket. [Läs mer i rapporten som finns på Vägverket webbplats.](#)

---

## **Ingemar Skogö ny landshövding i Västmanland**

Regeringen har utsett Ingemar Skogö till ny landshövding i Västmanlands län från och med den 1 juni 2009 till och med den 31 december 2013. Ingemar Skogö har sedan 2001 varit generaldirektör för Vägverket och innan dess för Luftfartsverket (1992-2001).

---

## **På den politiska agendan:**

### **Nytt förslag på kollektivtrafiklag presenterades på välbesökt seminarium**

– Kanske blir det här den största förändringen i svensk kollektivtrafiks historia sedan länshuvudmannareformen infördes, sa VTIs generaldirektör Jonas Bjelfvenstam när han i egenskap av moderator öppnade ett välbesökt seminarium om ett öppnare marknadstillträde med resenärens i fokus, den 19 februari.

Seminariedagen inleddes med att utredaren Ulf Lundin presenterade sin modell för ett öppnare marknadstillträde. Ett delbetänkande som ska lämnas till regeringen i april och slutbetänkandet i höst. Förslaget som Ulf Lundin utvecklar innebär att kollektivtrafiken i första hand bedrivs av kommersiella aktörer. Det offentliga, i form av en lokal eller regional myndighet, kompletterar med trafik som utifrån samhällets behovs bedöms som nödvändig men inte kan tillhandahållas på kommersiella grunder. Läs mer på utredningens webbplats [www.sou.gov.se/koll/index.htm](http://www.sou.gov.se/koll/index.htm).

Den holländska forskaren Didier van de Velde berättade om hur Storbritannien och Nya Zeeland utvecklat modeller för en öppnare marknad. Didier Van de Velde bjöd på många konkreta exempel och redogjorde sakkunnigt för både fördelar och nackdelar med de båda ländernas system. Jan

Boseaus, VD Swebus AB och Tomas Wallin, VD Veolia Transport AB, gav i varsitt inlägg sin beskrivning av bussoperatörens verklighet och vardag idag och gav uttryck för den förändrade marknadsmodell som hela den svenska bussbranschen behöver för att kunna utveckla busstrafiken för framtiden, med resenären i fokus.

Bland övriga talare fanns bland andra Birgitta Johansson, ledamot Regionfullmäktige i Västra Götaland och Christer G Wennerholm, trafiklandstingsråd i Stockholm, styrelseordförande i SL och ordförande i Svensk Kollektivtrafik. I den debatt som avslutade seminariet gjordes inlägg från flera deltagare. BRs förbundsdirektör Anna Grönlund pekade till exempel på det faktum att svensk bussbransch redan idag har företag som kör linjetrafik på kommersiell grund, våra expressbussbolag.

---

### **Körkortsutredningen föreslår sänkt körkortsålder för bussförare**

Regeringens särskilde utredare chefsrådmannen Björn Hansson presenterade den 20 januari körkortsutredningens slutbetänkande "En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet" till infrastrukturminister Åsa Torstensson. Utredningen föreslår att körkortsåldern för bussförare kan sänkas till 18 år "under förutsättning att utbildning för persontransporter med inriktning buss införs i gymnasieskolan kan lägsta ålder för

rätten att få köra buss förvärvsmässigt sänkas till 18 år." De skäl som talar för en ålderssänkning är "såväl arbetsmarknadsskäl som det faktum att ingen statistik påvisar att en ålderssänkning skulle utgöra någon ökad trafiksäkerhetsrisk."

– Det är utmärkt att körkortsutredningen bejakar sänkt åldersgräns för möjligheten att köra buss från 21 år till 18 år. Det här öppnar vägarna för en karriär i det serviceyrke som bussbranschen är. Inte minst; här finns det jobb, säger Lars Askelöf, Bussarbetsgivarna/ Transportgruppen och Anna Grönlund, BR, i en gemensam kommentar.

– Vi har under det senaste året fått ett starkt brett stöd, allt från fackliga organisationer till Svensk Kollektivtrafik och SKL och kan nu vara mycket nöjda och tacka utredaren för att ha varit lyhörd för våra argument, avslutar Lars Askelöf och Anna Grönlund.

Läs pressmeddelandet och utredningens slutbetänkande på regeringens hemsida:  
<http://www.regeringen.se/sb/d/11335/a/118816>

---

### **BRT eller spårtaxi**

Spårtaxi har de senaste åren blivit en ny modefluga bland politiker och trafikforskare. Förutom spårvagnar och tåg är det nu också spårtaxi som gäller. All ny teknologi som kan leda till en förbättrad kollektivtrafik är självklart något positivt och ska stödjas. Till spårtaxins teoretiska fördelar är de låga driftskostnaderna genom eldriften och avsaknaden av förare. Däremot är investeringskostnaderna höga då ytterligare en ny parallell infrastruktur vid sidan av vägar och spår ska byggas för denna obeprövade teknik, som dessutom har samma kapacitetsbegränsning som en personbil. För att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel fram till år 2020 eller minska utsläppen av växthusgaser inom transportsektor lär spårtaxin och andra automatbanesystem inte ens marginellt kunna bidra till.

Riksdagsmannen Karin Svensson Smith (MP) har i en skrift "[Spårbilar – inget alternativ till kollektivtrafik](#)" (februari 2009) kritiskt granskat argumenten för spårtaxin. Hennes argument kan jämföras med ekonomie doktor och trafikutredare Göran Tegnér's, vid WSP Analys & Strategi, argument i bland annat Miljöaktuellt (nr 8, 2008) och SIKAs rapport "[Utvärdering av spårbilssystem](#)" (2008:5).

Karin Svensson Smiths föreslagna alternativ till spårbilen är spårvägen. Tyvärr sätter hon även spårvagnen före bussen. Bussar har minst lika stor kapacitet att transportera resenärer som spårvagnar. Det går ännu snabbare att skapa nya busslinjer än att bygga spårvagnslinjer. Dessutom är det väsentligt billigare med bussar och det blir mycket mer trafikkapacitet per investerad krona

jämfört med spårvagn. Läs [World Resources Institutes rapport \(januari 2009\)](#) där BRT:s kostnadseffektivitet och miljöpåverkan jämförs med spårvagnen.

---

## **Vägverket föreslår en höjning med två miljarder kronor till vägunderhåll**

Satsningar på nybyggnad och underhåll av vägar skapar sysselsättning. Det gör också skötseln av vägarna och underhåll av maskiner och material. Det är viktigt med långsiktiga satsningar, och framförhållning, inte minst därför att plan- och miljöprocesserna tar tid. I det budgetunderlag som Vägverket lämnade till regeringen i förra veckan föreslås en höjning av anslagen till drift och underhåll av de statliga vägarna med 2 miljarder kronor.

I ökningen med 2 miljarder kronor för 2010 inryms dels en höjning av driftstandarden framför allt vintertid, dels återhämtning av eftersläpande underhåll och dels åtgärder som följd av klimatförändringar. Klimatförändringarna kommer sannolikt att leda till fler extrema händelser: Extrem nederbörd med översvämningar, kraftiga stormar, ras och skred. För att återställa vägar efter sådana händelser behöver Vägverket avsätta 160 miljoner kronor per år. Den största ökningen avsätts för att höja underhållsnivån på framför allt det belagda vägnätet.

---

## **Branschen vill ha tydliga regler om eftermontering och miljözoner**

Tanken med miljözoner är att skapa hållbara stadsmiljöer. Detta tycker vi är bra och vi stödjer det - skriver BR och Svensk Kollektivtrafik i en [gemensam skrivelse till regeringen](#) daterad 7 januari.

I Trafikförordningen anges uttryckligen att det går att uppgradera fordon, men lagstiftningen är otydlig om hur detta ska dokumenteras. Dagens otydliga regler försvårar försäljning av bussar som är äldre än sju år, trots att bussens tekniska livslängd är uppemot det dubbla. Det är därför viktigt att få till stånd ett regelverk för eftermontering av avgasrening. BR och Svensk Kollektivtrafik begär därför att regeringen ger Vägverket/Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram beskrivning som klargör hur man ska anpassa sina fordon så att de kan trafikera även miljözoner under hela sin livstid.

BR har under flera år engagerat sig i frågan kring miljözoner. Bland annat har BR krävt att reglerna för miljözoner bör harmoniseras inom hela EU och att miljözonerna bör omfatta alla fordon, även privatbilar, för att bli det positiva verktyg våra politiker vill. I dagsläget motverkar reglerna snarare miljö- och klimathänsyn, då man till exempel i Sverige har regler för bussar men inte alls begränsar privatbilarnas möjligheter att köra inom miljözonerna. Även den internationella transportorganisationen IRU har nu därför frågan på sin agenda.

---

## **Svensk rese- och turistnäring vill återinföra 12-dagars-regeln**

BR och Svenska Resebyråföreningen (SRF) vill att Sverige ställer sig positiv till och påskyndar ett återinförande av 12-dagars-regeln för internationella resor med buss inom EU/EES. Detta framför de båda organisationerna i en [gemensam skrivelse](#) till bland annat Transportråden i Bryssel, svenska EU-parlamentariker, Näringsdepartementet och Trafikutskottet. Ett återinförande av 12-dagars-regeln leder till följande positiva effekter:

- Förbättrade sociala villkor för yrkesförare i internationell persontransport
  - Förbättrad säkerhet och trygghet för passagerare och allmänhet
  - Förbättrad miljö för passagerare och allmänhet
  - Attraktivare utbud av turistresor för låg- och medelinkomsttagare
  - Minskad trängsel i städer
- 

## **Transportstyrelsen ny myndighet med kritiserad finansieringsmodell**

Den första januari fick bussbranschen och övriga aktörer inom svensk transportsektor en ny myndighet, Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska arbeta för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Den nya myndigheten kommer att ha det samlade ansvaret för att ta fram regler och se till att myndigheter,



företag, organisationer och medborgare följer dem. Transportstyrelsen bildas genom att verksamheten vid Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen, Vägverkets Trafikregister samt Vägverkets normgivning och tillsynsverksamhet förs över till den nya myndigheten. Ett år senare förs även länsstyrelsernas verksamhet för körkort och yrkestrafik över.

Bussbranschens Riksförbund har alltsedan de politiska diskussionerna kring inrättandet av en ny transportslagsövergripande myndighet inleddes varit positiv till själva grundidén. Genom att skapa en enhetlig transportmyndighet ökar förutsättningarna för konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. Dock har BR i sina remissvar om och inför den nya myndighetens bildande ställt sig starkt kritisk till att man väljer att avgiftsfinansiera en tidigare anslagsfinansierad verksamhet.

Med anledning av den nya myndighetens bilande beslutade regeringen att tillsätta ett insynsråd. Insynsrådet består av sju ledamöter. En av dessa är dess ordförande myndighetens generaldirektör, Staffan Widlert. Bland övriga sex ledamöter finns BRs förbundsdirektör Anna Grönlund.

---

### **33 100 infrastrukturmiljoner för länsplanering**

Regeringen har beslutat att uppdraga åt Sveriges län att upprätta ett förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010-2021.

– Nu är det dags för länen att ge förslag på vad som är viktigt just för dem för att få bättre fungerande kommunikationer. Med deras engagemang kan sedan regeringen fatta ett för länsborna bra beslut, säger infrastrukturminister Åsa Torstensson i ett pressmeddelande från Näringsdepartementet.

Totalt är den föreslagna ekonomiska ramen för länsplanerna på 33 100 miljoner kronor. I uppdraget till länen ingår att de ska samråda med varandra samt med trafikverken och genomföras i enlighet med de politiska intentioner som uttrycks i infrastrukturpropositionen Framtidens resor och transporter. Samtidigt som detta arbete pågår så har också de samlade trafikverken ett uppdrag att ge förslag på nationella åtgärdsplaner. Det arbetet ska ske i samverkan med länen. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 2 november 2009.

---

### **Ur media:**

De frågor som Svenska Bussbranschens Riksförbund arbetar med diskuteras regelbundet i media. Här följer ett axplock citat ur artiklar och medieinslag där organisationernas representanter fört fram branschens synpunkter!

### **Anna Grönlund i radio om slopat trafikmonopol**

Den 16 februari sände Sveriges Radio Halland ett inslag om att Hallandstrafikens monopol ska brytas och framtidens busstrafik i Halland ska helt skötas av kommersiella bussbolag. Detta enligt förslagen i Ulf Lundin utredning. I inslaget intervjuades BRs förbundsdirektör Anna Grönlund.

– Vi tycker att det behövs en större frihet för de busstrafikföretag som kör busstrafik idag och som också har god förmåga att lyssna av resenärerna direkt eftersom det är deras förare som möter folk i kollektivtrafiken, sa Anna Grönlund i intervjun, som finns i sin helhet på <http://www.sr.se/cgi-bin/halland/nyheter/artikel.asp?Artikel=2639380>.

---

### **Buss eller spårtrafik? Debatt i Göteborgsposten**

I Göteborgsposten har miljöchefen Edward Jobson och chefen för höghastighetsbussar Peter Danielsson på Volvo Bussar samt ordföranden i Västra Sveriges Bussbranschförening Mats Johansson och vd:n på Orusttrafiken Stefan Magnusson i debattartikeln "Fler bussar ger effektivt

klimatearbete” den 27 februari bemött oppositionens ensidiga förslag på satsningar på tågtrafik i Väst-Sverige och lyft fram bussens centrala roll i klimatarbetet.

Vad som framkommer av [BRs färska statistikrapport](#) om bussbranschen är att bussen i dag har en dominerande roll för den lokala och regionala kollektivtrafiken och att bussen har den största potentialen att snabbt reducera utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn. Bussen är de lågavlönades, kvinnornas, de ensamstående mammornas, ungdomarnas, de arbetslösas och pensionärernas viktigaste kollektiva transportmedel. Det är endast bussen som utgör kollektivtrafiken i hela landet.

Tåg, spårvagn eller tunnelbana ger en bra kollektivtrafik för vissa sträckor, men bussar ger en lägre energianvändning per passagerarkilometer och mer kollektivtrafik för pengarna än något annat transportslag. Med moderna stombussar och BRT-system (Bus Rapid Transit) reduceras utsläppen av koldioxid i stället för spårbunden trafik med 25000 kronor per ton koldioxid. Det kan jämföras med priset på en utsläppsrätt som idag kostar 260 kronor per ton.

Bussen är den kostnadseffektivaste lösningen – redan i dag. Ett BRT-system kostar ungefär en tiondel av motsvarande metrosystem. Oberoende av vilket annat transportslag som ersätts (flyg, bil, båt, tåg eller tunnelbana) så gör bussar mest nytta per satsad krona. Bara cyklister och fotgängare ger mer miljö för pengarna. En spårvagn kostar lika mycket som tio bussar. Ett säte på ett tåg kostar lika mycket som en Volvo V70 och driftskostnaden är dubbelt så hög som för en buss.

Investeringskostnaderna är stora för att bygga tunnlar och broar för att dimensionera de hundratals ton som tågen väger och det tar en väsentligt längre tid att utöka kollektivtrafiken med spårtrafik. Bussen är det särklass mest flexibla transportmedlet inom kollektivtrafiken, som snabbt kan anpassa sig för att tillgodose resenärernas föränderliga behov.

-----

## **Kalendariet:**

### **Utredningen om en ny kollektivtrafiklag**

12-13 mars, Stockholm. Läs mer på <http://www.sou.gov.se/koll/>

### **Bussresearrangörsgårdag**

18 mars, Göteborg.

### **Styrelsemöte Bussbranschens Riksförbund**

19 mars, Göteborg.

### **TUR-mässa**

19-22 mars, Göteborg

### **Stora Transportdagen med EU i fokus**

30 mars i Stockholm. TransportNärings i Samverkan är arrangör.

### **IRU General Assembly**

2-4 april.

### **Järnvägsforum**

23 april, Stockholm

### **Utredningen om en ny kollektivtrafiklag - delbetänkande**

30 april. Se <http://www.sou.gov.se/koll/>

### **Utredningen om en ny kollektivtrafiklag**

1 juni, Stockholm, expertgruppsmöte. Läs mer på <http://www.sou.gov.se/koll/>

### **Nordiskt bussbranschmöte**

3-4 juni i Stockholm. De nordiska bussbranschorganisationerna samlas hos BR.

**UITP World Congress**

7-11 juni i Wien. Se <http://www.uitp.org/vienna2009/>

**Trafikförsäkringsutredningen ska lägga sitt slutbetänkande**

29 juni

**Översyn av lagstiftning om vägtrafikregister**

Juni. Utredning om elektronisk återrapportering av återkallade trafikillstånd, körkort och legitimationer ska vara klar.

**Almedalsveckan**

28 juni-5 juli. BR och Transportnäring i samverkan har aktiviteter 1 juli.

**Utredningen om en ny kollektivtrafiklag - slutbetänkande**

30 september. Se <http://www.sou.gov.se/koll/>

**ITS World Congress**

21-25 september i Stockholm.

**Mötesplats Svensk Kollektivtrafik**

30 september - 1 oktober

**BRs förbundsstämma**

2 oktober.

**Nordic Rail**

6 - 8 oktober, Jönköping

**Busworld**

16-21 oktober, Kortrijk, Belgien

**Svenska Rese- och Turistgalan 2009**

22 oktober, arrangör RTS

---