

Kollektivtrafiken i Sverige – samordning och konkurrens

Mars 2002

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	3
1 Organiseringen av trafiken, några huvuddrag	4
2 Lokal- och regionalförvaltningen i Sverige	6
3 Bildandet av trafikhuvudmän för kollektivtrafiken	7
4 Trafikansvarets omfattning	9
5 Genomförandet av riksdagsbeslutet	11
6 Organisationsformer	12
7 Effekter av trafikhuvudmannareformen	14
8 Upphandling av kollektivtrafik under konkurrens	16
9 Hittillsvarande resultat av upphandlingen	18
10 De kommunala trafikföretagen och deras möjlighet att ha uppdrag om trafik i annan kommun	21
11 Samordning av länstrafiken med den långväga persontrafiken med tåg »Tågplus«	22
12 Ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst	24
13 Sjukresor	26
14 Bussgods	27
Källförteckning	29

Förord

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) har dokumenterat den svenska kollektivtrafikens utveckling, från monopol till fri konkurrens.

Trafikhuvudmannareformen beslutades av riksdagen 1978, vad innebar den och vilka effekter har den fått? Hur ser dagens rollfördelning ut, vilka beslut och lagar reglerar verksamheten? Vad har trafikhuvudmännen för ansvarsområde idag? Hur ser samordningen ut? I det här dokumentet ger vi svar på bland annat dessa frågeställningar.

Detta dokument har på SLTFs uppdrag författats av Bengt Finnveden, f d byråchef Kommunikationsdepartementet.

Svenska Lokaltrafikföreningen
Stockholm mars 2002



MÄRTA-LENA SCHWAIGER
VD, SLTF.

1. Organiseringen av trafiken, några huvuddrag

Ansvaret för utvecklingen inom kollektivtrafiken ligger på många olika organ. Statens roll är främst att säkerställa att de grundläggande transportbehoven kan tillgodoses samt att goda förutsättningar skapas för samordning och utveckling av kollektivtrafiken. Detta sker främst genom lagstiftningsarbete och genom investeringar i trafikens infrastruktur. Staten ger också bidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar såsom bussterminaler och underbyggnad för tunnelbane- och spårvägstrafik.

Staten tar också initiativ till att tillsätta olika utredningar inför trafikpolitiska beslut av större omfattning. Som ett led i detta arbete har regeringen tillsatt en parlamentariskt kommitté, Kollektivtrafikdelegationen. Denna har till uppgift att utifrån ett konsument- och helhetsbegrepp identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för kollektivtrafikens utveckling. Delegationen kommer att utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer. Tyngdpunkten i delegationens arbete planeras ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område och tidsramen för dess bedömningar avses omfatta tiden fram till år 2020.

Staten svarar också för stöd till forskning och utvecklingsverksamhet på transportområdet. I regeringens proposition (1997/98:56) Transportpolitik för en hållbar utveckling preciserades målen för transportforskningen och en prioritering av ett antal forskningsområden angavs. Bland sådana områden omnämndes särskilt tillämplad transportforskning kring kollektiv persontrafik och offentligt betalda resor. Ett annat prioriterat område är forskning om transportinformatik i syfte att underlätta användning av kollektivtrafik. En förstärkning av insatserna för forskning om miljöanpassade transporter har också skett.

Staten ger också visst ekonomiskt stöd till persontrafik. Detta sker bl.a. vid statens upphandling av kollektiv persontrafik på sådana järnvägssträckor där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. För upphandlingen svarar Rikstrafiken, en myndighet som inledde sin verksamhet den 1 juli 1999. Myndigheten administrerar också det statliga stödet till färjetrafiken till Gotland samt den statliga ersättningen till trafikhuvudmännen för att de övertagit ansvaret för persontrafiken längs vissa länsjärnvägar (se närmare avsnitt 4).

För de nämnda ändamålen disponerar Rikstrafiken ett ramanslag på 3 950 miljoner kronor för åren 2002-2006.

Det skall också nämnas att Rikstrafiken fått till uppgift att verka för att anpassningen av kollektiva färdmedel till funktionshinderade behov samordnas mellan olika trafikslag. Denna uppgift låg tidigare på Vägverket.

De statliga myndigheterna Vägverket och Banverket har i kraft av sitt sektorsansvar för väg- respektive järnvägstrafiken en viktig uppgift i att driva på utvecklingen av kollektivtrafiken. Vägverket har utarbetat ett förslag till nationellt program för kollektivtrafik på väg. Där redovisas en mängd åtgärder som kan göras för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Ett genomförande kräver samverkan mellan alla berörda parter, från statliga verk och myndigheter till kommuner, trafikhuvudmän och operatörer. En motsvarande rapport har nyligen utarbetats av Banverket med förslag till strategi för konkurrenskraftiga järnvägstransporter.

Det egentliga ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken ligger emellertid på länsstrafiksansvariga, alltså kommunerna och landstinget i resp. län. Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen och har stor betydelse för uppfyllandet av

de transportpolitiska målen såsom de formulerades i regeringens proposition om Transportpolitik för en hållbar utveckling. Kollektivtrafiken sägs bidra till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att ge människor möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och olika typer av service. Den bidrar även till bättre miljö och hälsa, bl.a. genom ökad trafiksäkerhet. En ökad andel kollektivt resande är därför också en viktig komponent i arbetet med att utforma ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Något statligt driftsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken ges dock inte, utöver vad som tidigare nämnts om ersättningen till länsjärnvägarna. Finansieringen sker i stället genom underskottstäckning från kommunerna och landstinget i resp. län med i regel hälften var från de båda parterna (se närmare avsnitt 6).

Kollektivtrafiken i Sverige präglas av att den är samordnad länsvis under en trafikhuvudman som är ekonomiskt och politiskt ansvarig för all lokal och regional kollektivtrafik inom länet. Härigenom skapas goda förutsättningar för planering av trafiken och för tillämpning av enhetliga taxor för alla linjestäckningar. Byten mellan olika färdmedel underlättas, liksom också information om tillgängligt trafikutbud i form av avgångs- och ankomsttider, bytespunkter m.m.

Samordningen ger också förutsättningar för ett mera effektivt resursutnyttjande och för en minskning av behovet av underskottstäckning från samhällets sida. Av avgörande betydelse för en sådan positiv utveckling har varit möjligheterna till upphandling av trafik under konkurrens. Upphandlingen har medfört inte bara minskade trafikeringskostnader utan också att andra viktiga samhälleliga mål har kunnat uppfyllas såsom kollektivtrafik med bättre miljöegenskaper, högre trafiksäkerhet och bättre tillgänglighet för funktionshindrade. Det är tveksamt om det hade varit möjligt att lika snabbt kunna uppnå sådana mål om det inte funnits ett politiskt ansvarigt organ för kollektivtrafiken i de olika länen.

I sammanfattning har organiseringen av kollektivtrafiken i Sverige utvecklats genom följande riksdagsbeslut:

- Trafikhuvudmannareformen (riksdagsbeslut år 1978).
- Avregleringen av den lokala och regionala busstrafiken 1 juli 1989 (riksdagsbeslut år 1985).
- 1988 års trafikpolitiska beslut. Trafikhuvudmännen fick ansvar för trafik utmed länsjärnvägarna. Statlig driftsersättning under 10 år. Statliga bidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Trafikhuvudmännen blev 1989 ansvariga för att lokal och regional linjetrafik, d.v.s. kollektivtrafik med buss, tåg och fartyg (proposition 1987/88:78)
- Nya lagar om färdtjänst och riksfärdtjänst ger trafikhuvudmännen möjlighet att samordna dessa trafiktjänster med kollektivtrafiken. Ett statsbidrag på 1,5 miljarder kronor skall öka tillgängligheten för funktionshindrade inom kollektivtrafiken (riksdagsbeslut år 1997).

Själva genomförandet av de nämnda besluten ligger i allt väsentligt på lokal och regional nivå. Tillkomsten av besluten har också i många fall varit resultat av viljeyttringar och påtryckningar från kommunala och regionala organ när dessa ställts inför olika slag av trafikpolitiska problem som måste lösas. I det följande görs därför en kort beskrivning av den decentraliserade beslutsordning som finns i Sverige inom olika samhällsområden, däribland inom trafikpolitiken.

2. Lokal- och regionalförvaltningen i Sverige

Sverige har en folkmängd på 9 miljoner invånare med en över landet ojämn fördelad befolkning. Över 80 % av invånarna lever i den södra hälften av landet. Sverige består av 21 län, med en statlig förvaltning, länsstyrelsen, i varje län. I länet finns också ett kommunalt organ, landstinget, som väljs av länets invånare. Den huvudsakliga uppgiften för landstingen är hälso- och sjukvård men de är sedan 1978 också delansvariga för kollektivtrafiken i länet. Försöksverksamhet pågår i några län där landstinget övertagit en del statliga uppgifter från länsstyrelsen rörande den regionalpolitiska utvecklingen.

Varje län består av ett antal kommuner som också har sin självstyrelse. De huvudsakliga uppgifterna för kommunerna är socialtjänst, skolväsende, kultur, väg- och gatuhållning, renhållning m.m. Kommunerna är också delansvariga för kollektivtrafiken tillsammans med landstinget i länet. Det finns 289 kommuner i Sverige. Vad som skiljer Sverige från många andra länder är att både landstingen och kommunerna har sin egen beskattningsrätt. Denna rätt att besluta om skatt ger dem en hög grad av självständighet. En långtgående statlig åtgärd är dock att staten omfördelar en del av de kommunala inkomsterna mellan kommunerna och mellan landstingen, i syfte att ge mindre inkomststarka kommuner och landsting bättre möjligheter att upprätthålla en kommunal service, likvärdig med den som finns i mera rika delar av landet.

Den genomsnittliga direkta skatten till kommunerna och landstingen är sammanlagt ca 30 % av den personliga inkomsten. Härtill kommer en omfattande indirekt beskattning i form av bl.a. mervärdesskatt som i allmänhet är på 25 % (för kollektivtrafik är den sänkt till 6 %) Ungefär 82 % av landets invånare betalar enbart kommunalskatt, således inte någon inkomstskatt också till staten, vilket ger en bild av den kommunala verksamhetens omfattning i Sverige.

De olika länen varierar kraftigt i storlek. Störst folkmängd har Stockholms län med 1,8 miljoner invånare. Minst folkmängd har Gotlands län med 57 000 invånare. I detta län finns endast en kommun som också svarar för de landstingskommunala uppgifter som finns i andra län.

Vad gäller den geografiska storleken har Norrbottens län en yta som utgör en fjärdedel av hela landets landareal. Västerbottens län är till ytan lika stort som landarealen för Belgien och Nederländerna tillsammans. Jämtlands län har en yta som motsvarar Danmarks, vilket säger något om räckvidden för de beslut om kollektivtrafiken och dess finansiering som måste tas i sådana ytstora län. Å andra sidan finns län i södra Sverige som har även med europeiska mått en relativt hög folktäthet vilket möjliggör en bra standard i kollektivtrafiken. I exempelvis Stockholm har man uppnått en resandeandel inom kollektivtrafiken på ca 50 %. Under rusningstid utgör andelen inte mindre än 70 %.

3. Bildandet av trafikhuvudmän för kollektivtrafiken

Trafikhuvudmannareformen beslutades av riksdagen år 1978 efter förslag av regeringen i dess proposition (1977/78:92). Beslutet innefattade en ny lag om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Lagen har genom riksdagsbeslut år 1997 ersatts av Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Innehållsmässigt medförde beslutet inte någon större förändring i förhållande till 1978 års lag (se avsnitt 6). Riksdagsbeslutet år 1978 innebar att det i varje län bildades en huvudman som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, dvs. busstrafik inom respektive län.

Utgångspunkten för reformen var närmast att den trafikpolitiska målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar inte kunde uppnås utan en väl utbyggd kollektivtrafik. För att förbättra kollektivtrafiken måste en effektivare samordning av tillgängliga resurser komma till stånd. Detta ansågs bäst kunna ske genom ett samlat samhällsansvar för kollektivtrafiken. Behovet av bättre samordning av kollektivtrafiken var före reformen stort. Det kan illustreras med att stadstrafiken planerades för sig, landsbygdstrafiken inom varje kommun planerades för sig genom ett komplicerat statsbidragssystem, medan den regionala trafiken mellan kommunerna fick statligt stöd genom ytterligare ett statsbidragssystem. Antalet bussföretag var stort – det fanns län med över 100 företag – och nästan alla hade sina egna taxe- och biljettsystem. För resenärerna förväntades reformen medföra lägre taxor, samordnade biljettsystem, högre turutbud, kortare restider, högre komfort och bättre information.

Till grund för propositionen låg den år 1974 tillsatta utredningen om »regionalt gällande trafikrabatter«. Utredningen var partssammansatt med två representanter från Svenska Kommunförbundet, två från Landstingsförbundet och tre från staten. Utredningen leddes av en opartisk ordförande. Utredningen lade år 1976 fram sitt betänkande. Förslagen var dock knappast helt i överensstämmelse med de direktiv för utredningen som regeringen tidigare beslutat om. Direktiven hade nämligen som sin utgångspunkt att det borde införas s.k. länskort för kollektivtrafiken i alla län. Sådant kort fanns redan i Stockholms län och möjliggjorde resor med alla färdmedel över hela länet till ett enhetligt pris per månad, oberoende av reslängd. Länskortet kostade vid den tidpunkten 50 kronor per månad och hade blivit en succé hos resenärerna. Utredningen som allmänt kallades »50-kortsutredningen« fann emellertid ganska snart att införandet av länskort inte kunde ske utan att det fanns en huvudman som var ekonomiskt ansvarig för hela den lokala och regionala kollektivtrafiken i länet. Så blev också regeringens bedömning. I sin proposition till riksdagen betonade regeringen att inte enbart respriset var en viktig faktor för kollektivtrafikens attraktivitet. Av stor betydelse hade också beslut om linjenät, tidtabeller, fordonens komfort m.m. Beslut om sådana standardfaktorer borde inte tas genom statliga riktlinjer utan grundas på överväganden på lokal och regional nivå.

Det bör betonas att utredningen var helt enig i sina förslag. Även vid riksdagsbehandlingen antogs regeringens förslag under stor enighet.

Huvudmannens huvudsakliga uppgifter inom trafikförsörjningen kan enligt riksdagsbeslutet sammanfattas i bestämmelserna över trafikutbud och taxor. Vidare hade huvudmannen att ta ställning till hur driften av trafiken borde ske – entreprenadtrafik eller trafik i egen regi. Huvudmannen hade också att besluta om fördelningen av ev. uppkommande underskott i trafikrörelsen. Det betonades starkt hur viktigt det var att planering och genomförande kunde ske i ett och

samma organ. Tidigare erfarenheter av en statligt bedriven trafikplanering med oklara samband med genomförandet och finansieringen var inte så goda.

I fråga om valet av lämplig huvudman övervägdes tre olika alternativ, nämligen :

- landstinget i länet,
- kommunerna i länet tillsammans genom kommunalförbund eller aktiebolag,
- landstinget och kommunerna i länet tillsammans genom kommunalförbund eller aktiebolag.

För och nackdelar för de olika organisationsformerna redovisades i utredningen som, liksom senare regeringen i dess proposition, stannade för alternativet med interkommunal samverkan mellan kommunerna och landstinget i länet. Motivet var att det då skapades möjlighet att både de lokala och regionala trafikintressena kunde bli tillgodosedda. Det konstaterades också att många busslinjer användes både av lokala och regionala resenärer.

4. Trafikansvarets omfattning

Som tidigare nämnts omfattade trafikansvaret linjetrafik för personbefordran på väg. Det förutsattes att den spårvägs- och tunnelbanetrafik som fanns i några kommuner i landet och som företagsmässigt var integrerad med den övriga tätortstrafiken i kommunen också skulle komma att fogas in i det länsomfattande huvudmannaskapet.

Undantag gjordes från början för s.k. kompletteringstrafik i glesbygd. Sådan trafik skulle enbart kommunerna svara för. Med kompletteringstrafik avses linjebunden kollektivtrafik, i regel med minibuss eller personbil, som visserligen bedrivs enligt turlista men som utförs endast efter särskild beställning av resenären.

Ansvar för kompletteringstrafiken överfördes senare till trafikhuvudmannen år 1986. Likaså har ansvaret för lokal och regional järnvägstrafik lagts över på trafikhuvudmannen. Detta skedde genom riksdagsbeslut år 1983 varvid också riktlinjer angavs för den ekonomiska ersättningen till trafikhuvudmännen för övertagandet (Proposition 1982/83:100 bilaga 8). Beslutet bekräftades sedan genom den s.k. principöverenskommelsen mellan staten, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen. Överenskommelsen redovisas som en viktig del i 1988 års trafikpolitiska proposition och som bekräftades av riksdagen. Detta ledde till att trafikhuvudmännen fr.o.m. år 1990 tog över ansvaret för persontrafiken utmed 23 s.k. länsjärnvägar. Den sammanlagda banlängden är 2 220 km. Ordet »utmed« är betydelsefullt. Det innebar att trafikhuvudmannen fick välja mellan att fortsättningsvis bedriva trafiken antingen med tåg eller buss eller genom en kombination av de båda trafikslagen. Som ekonomisk kompensation fick trafikhuvudmännen överta det bidrag som staten tidigare gett till Statens järnvägar för drift av tågtrafiken. Beloppet skulle ges under 10 år med årlig indexuppräknning och oberoende av vilket trafikslag som trafikhuvudmannen valde: tåg eller buss. Trafikhuvudmännen fick också gratis överta de ca 100 motorvagnar som tidigare hade trafikerat banorna. Det kan i efterhand konstateras att för 17 av de 23 länsjärnvägarna har trafikhuvudmännen valt att trafikera med tåg. Utmed sex av sträckorna ombesörjs trafiken med buss.

Riksdagen har under hösten år 2000, efter förslag av regeringen, beslutat att förlänga perioden för den statliga driftsersättningen till att gälla t.o.m. utgången av år 2001. Därefter betalas inte längre något statligt stöd för driften av trafiken.

Behovet av investeringar i nya järnvägsfordon för regional tågtrafik är en fråga som under årens lopp blivit alltmer aktuell. De 100 motorvagnar som trafikhuvudmännen år 1990 fick överta från Statens Järnvägar har blivit nedslitna och omoderna, bl a ut miljösynpunkt. Svenska Lokaltrafikföreningen har uppmärksammat regeringen på problemet, som fick sin lösning genom riksdagens beslut november 2001. Beslutet grundas på regeringens proposition 2001/02:20, benämnd Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Riksdagsbeslutet innebär att ett nytt statligt bidrag införs på sammanlagt 4,5 miljarder kronor. Bidraget får användas för investeringar i nya regionala spårfordon men också för miljöförbättringar i befintliga fordon.

Trafikhuvudmännens befattning med järnvägstrafik kan sammanfattningsvis beskrivas med att de har trafikeringsrätt på länsjärnvägarna. Den sammanlagd banlängden för dessa järnvägar utgör 27 % av det spårnät i Sverige som är upplåtet för persontrafik. Trafikhuvudmännen har också trafikeringsrätt för regional persontrafik på stomjärnvägarna. För båda slagen av järnvägar gäller att trafiken handlas upp under konkurrens mellan skilda operatörer, något som bidragit till avsevärt

minskade trafikeringskostnader i förhållande till när SJ hade monopol för trafik på sträckorna. Som exempel kan nämnas att kilometerkostnaderna för den tågtrafik som trafikhuvudmännen har ansvar för nästan halverades mellan åren 1994 och 1998 (från 51 kr till 27 kr, räknat per utbudskilometer).

Avregleringen har också medverkat till att trafikhuvudmännen kunnat planera trafiken på ett bättre sätt än tidigare och samordna denna med busstrafiken. Det bör emellertid också framhållas att en av de större operatörerna haft svårigheter att inledningsvis leva upp till villkoren för trafikeringen. Så till exempel har brist på utbildad personal resulterat i uteblivna eller starkt försenade tågavgångar. I övrigt, utanför Stockholmsområdet, har tågtrafiken kunnat handlas upp under lugna former.

Riksdagens beslut år 1988 om att trafikhuvudmännen fick ansvaret för persontrafiken utmed länsjärnvägarna kompletterades formellt genom en ändring i trafikhuvudmannalagen (proposition 1987/88:78). Tidigare hette det i lagen att trafikhuvudmannen hade ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik på väg. De två sistnämnda orden togs nu bort i den ändrade paragrafen, vilket innebar att trafikansvaret kom att omfatta inte bara linjetrafik med buss utan också trafik med järnvägsfordon och med fartyg. Ändringen beträffande båttrafiken var i sak inte någon stor händelse, eftersom ett flertal trafikhuvudmän frivilligt redan åtagit sig att svara för båttrafik i skärgården. Störst omfattning har trafiken i Stockholms skärgård, där Stockholm läns landsting genom Waxholmsbolaget och dess entreprenörer svarar för 1,5 miljoner resor per år. Härtill kommer 2 miljoner resor i den s.k. hamntrafiken i anslutning till de centrala delarna i Stockholms stad. En omfattande passagerartrafik finns också i Göteborgs skärgård, i Bohuslän, till öarna Ven och Visingsö, i Blekinge skärgård samt utanför Örnköldsvik.

Vad gäller de nytilkommande uppgifterna för de länstrafikansvariga att kunna svara också för färdtjänst och riksfärdtjänst, se avsnitt 12. I avsnitt 13 beskrivs trafikhuvudmännens samverkan med landstingen beträffande sjukresorna.

Beträffande trafikhuvudmännens befattning med godstransporter med buss, se avsnitt 14.

5. Genomförandet av riksdagsbeslutet

Huvudmannaskapslagen trädde i kraft den 1 juli 1978. Landstingen och kommunerna fick välja när de skulle åta sig huvudmannaskapet, dock senast den 1 juli 1981. I tre län i Västra Sverige fick man dock vänta ända till den 1 juli 1983. Anledningen till uppskovet var att dessa län kunde bedömas få svårigheter att organisera sin inbördes trafiksamverkan med hänsyn till det omfattande resande som sker över länsgränserna för de tre länen. Det bör tilläggas att genomförandet av reformen skedde snabbare än vad som förutsattes i riksdagsbeslutet. Redan under trafikåret 1978/79 fanns huvudmän etablerade i fyra län, nämligen Stockholms län, Uppsala län, Södermanlands län och Örebro län. Året därpå tillkom Västmanlands län. Trafikåret 1980/81 fanns huvudmän etablerade i en tredjedel av länen.

En anledning till att så många i förtid gick in i huvudmannaskapet var troligen att det fanns stora behov av att inom länen kunna samordna trafikresurserna och på så sätt få bättre trafikförsörjning. Det fanns också goda referenser från län där samordningen medfört en mer rationell trafikuppläggning. I det sammanhanget bör särskilt nämnas Uppsala län, som blev mönsterbildande när det gällde att planera trafiken utan att för den sakens skull bedriva trafiken i egen regi med egna bussar, vilket var fallet i Stockholms, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län. Av betydelse för ett »tidigt« huvudmannaskap var också att ett högre statsbidrag erbjöds i det nya systemet. Ansökningsförfarandet var också förenklat jämfört med tidigare bidragsformer.

Möjligheterna till snabba förbättringar av trafikförsörjningen skall ses mot bakgrunden av det fastlåsta läge som rådde före 1980-talet. Antalet bussföretag var stort och alla hade sin av monopolet skyddade sträcka. Möjligheterna för resenärerna att kunna byta mellan olika linjer utan att köpa ny biljett var som regel starkt begränsade. Behovet av en övergripande trafiksamordning var stort.

6. Organisationsformer

I propositionen underströks att genomförandet av länshuvudmannaskapet skulle ske med en betydande flexibilitet och valfrihet vad gäller formerna för huvudmannaskapet och sättet att fördela uppkommande underskott i rörelsen. Landstingen och kommunerna hade sålunda själva att ta ställning till om verksamheten skulle bedrivas i form av kommunalförbund eller aktiebolag, till graden av inflytande från de olika parterna i verksamheten samt till sättet att täcka underskottet. Endast i de fall man inte kunde komma överens skulle lagens bestämmelser tillämpas på ett tvingande sätt. Några sådana beslut har emellertid inte behövt ägt rum, dock med undantag för Jämtlands län, där man inledningsvis inte kunde komma överens om formerna för huvudmannaskapet vilket ledde till att lagbestämmelserna kom att med automatik träda i kraft (se nedan).

Grundregeln säger att interkommunal samverkan skall ske genom kommunalförbund. I alla län, med undantag för Kronobergs län, har man i stället kommit överens om att samverka genom ett helägt aktiebolag. Särskilda regler gäller för Stockholms län, där landstinget ensamt är ansvarigt för trafiken. I Gotlands län är kommunen ensam ansvarig.

Det bör nämnas att under en mellanperiod fanns även i Jämtlands län ett kommunalförbund för verksamheten. Anledningen var, som ovan nämnts, att enighet inte kunde nås mellan kommunerna och landstinget i länet om utformningen av bolagsordningen för det aktiebolag som skulle bildas för kollektivtrafiken i länet. Det räckte att endast en kommun var motstridig mot övriga parter för att de tvingande bestämmelserna om kommunalförbundsformen skulle träda i kraft. Efter nya förhandlingar uppnåddes emellertid enighet mellan parterna och ett aktiebolag kunde bildas som ansvarigt organ. Detta skedde år 1991. Att Kronobergs län har ett kommunalförbund som ansvarar för kollektivtrafiken, är ett uttryck för en frivillig överenskommelse mellan kommunerna och landstinget i det länet.

En annan paragraf i lagen anger att landstinget skall svara för hälften av inflytandet och kommunerna tillsammans för den andra hälften. Varje kommuns inflytande bestäms i förhållande till invånarantalet. Även på detta område har man frivilligt kunnat komma överens om bestämmanderätten.

I fråga om sättet att fördela underskottet i trafiken finns stora skillnader mellan länen i fördelningssättet. Gemensamma drag har hämtats från huvudregeln, som dock aldrig behövts tillämpas genom särskilt beslut från statens sida. Regeln anger att hälften av underskottet skall täckas av landstinget och den andra hälften av kommunerna tillsammans. Varje enskild kommuns skyldighet bestäms i förhållande till det trafikarbete som ägt rum i kommunen under verksamhetsåret.

Frivilliglinjen i sättet att organisera sig i länen har också tagit sig det uttrycket att ansvaret för stadstrafiken i en del kommuner helt eller delvis överlätits på resp. kommun. Detta har kunnat ske genom särskilda avtal med trafikhuvudmannen. Fördelarna i form av lokal bestämmanderätt har i dessa fall ansetts överväga nackdelarna med att denna trafik helt eller delvis finansieras enbart med kommunala medel, således ej med bidrag också från landstinget. Sådana »primärkommunala trafikhuvudmän«, som alltså inte omnämns i lagtexten, finns i nio kommuner i landet. Dessa är Uppsala, Norrköping, Helsingborg, Lund, Göteborg, Karlstad, Gävle, Umeå och Luleå.

Som tidigare nämnts HARI978 års huvudmannalag ersatts med en ny lag, benämnd Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Detta skedde år 1997. Bestämmelserna för organisationsformerna är i stort sett oförändrade, med den skillnaden att landstinget och kommunerna nu benämns

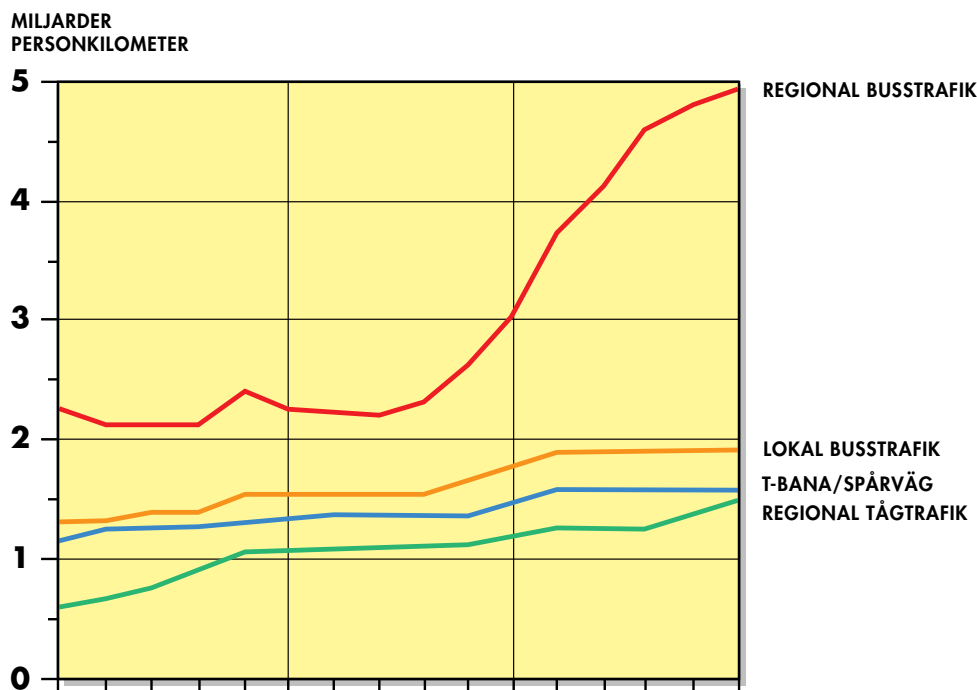
»länstrafikansvariga«. Sådana »länstrafikansvariga« skall finnas i varje län och skall ansvara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Ett förtydligande har också skett genom att det anges att de länstrafikansvarigas uppgifter handhas av en trafik huvudman, dvs. liksom tidigare antingen av ett kommunalförbund eller av ett aktieföretag. En nyhet är att landstinget och kommunerna kan komma överens om att antingen landstinget ensamt eller enbart kommunerna tillsammans skall vara länstrafikansvariga. Denna möjlighet till ändring har kommit att användas i Skåne län. I det länet har landstinget och samtliga 33 kommuner enats om att enbart landstinget skall vara ansvarigt för kollektivtrafiken i länet. I övriga län gäller fortfarande att länstrafikansvariga samverkar inom länet genom ett gemensamt huvudmannaskap (med undantag för tidigare gällande regler för Stockholms län och Gotlands län, där enbart landstinget, resp. kommunen är länstrafikansvarig).

7. Effekter av trafikhuvudmannareformen

Bildandet av trafikhuvudmän i alla län fick många positiva effekter såsom bättre planering av trafikutbudet och ökat resande. Trafiken kunde effektiviseras i form av bättre fordonsutnyttjande och högre beläggningsgrad i fordonen. Kostnader och intäkter påverkades också starkt.

Sådana effekter ägde i första hand rum under de första åren för tillkomsten av trafikhuvudmän, dvs. fram till mitten av 1980-talet. Därefter har förändringarna varit mer måttliga, fränsett de kraftiga minskningar av kostnaderna som blev följden av möjligheterna till marknadsmässig upphandling av linjetrafiken p.g.a. indragningen av trafikföretagens linjetrafiktillstånd.. Denna åtgärd som ägde rum 1 juli 1989 medförde ökad konkurrens vid trafikhuvudmännens upphandling av trafik och beskrivs närmare i avsnitt 8. I nu föreliggande avsnitt koncentreras beskrivningen till de förändringar som blev den omedelbara följden av trafikhuvudmannareformen som sådan, dvs. under åren 1980-1985.

Utvärderingar som gjorts visar att en kraftig förbättring av kollektivtrafiken ägde rum efter huvudmannaskapsreformen. Detta gäller i första hand i den regionala trafiken utanför de större tätorterna där kollektivtrafikstandarden tidigare inte var så hög. Totalt sett ökade trafikutbudet mätt i vagnkilometer för länshuvudmannatrafiken med 20 % och resandet mätt i personkilometer med ca 30 % under perioden 1980-1984. Särskilt snabb var utvecklingen av den regionala busstrafiken där trafikutbudet ökade med 30 % och resandet med 55 % vilket innebar ett väsentligt effektivare utnyttjande av fordonen. Frånräknas storstadsområdena var ökningen ännu större. I den lokala trafiken var ökningen under denna period mindre än 10 % för landet i sin helhet. Detta berodde på att tätortstrafiken var relativt väl utbyggd redan vid 1980-talets början.



Utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken 1970-1985. (I regional tågtrafik ingår endast sådan trafik som trafikhuvudmännen har ansvar för).

Källa: TPR-rapport 1986:17

Utbyggnaden av kollektivtrafiken inriktades i första hand på att utjämna trafikstandarden inom länen så att standarden i eftersatta områden kunde höjas. Många nya linjer inrättades med tyngdpunkt på arbetsresor. Dessutom sattes förstärkningsinsatser in på linjer där efterfrågan ökat till följd av lägre taxor. Efter dessa primära insatser skedde en mer marknadsinriktad utbudsökning som i högre utsträckning inriktades på att möta även andra resbehov. Utvecklingen underlättades av att det fanns en ansvarig instans för den lokala och regionala kollektivtrafiken med vilken överläggningar kunde äga rum rörande skolbarnsresor, arbetsresor m.m.

Under 1984 svarade den regionala trafiken för 60 % av den totala produktionen i trafik-huvudmännens trafik. Denna andel får bedömas som hög mot bakgrund av den dominans i trafikhänseende som stadstrafikföretagen tidigare hade i länen. Antalet resor i lokal trafik under 1984 var 63 miljoner och i regional trafik 37 miljoner. Eftersom reslängden är större i den regionala trafiken svarade denna för 65 % av antalet utförda personkm.

Rabatterade länskort för kollektivtrafiken infördes nästan omedelbart utom i tre län i Norrland där det i stället infördes rabatterade linjekort med möjlighet till byte mellan linjerna.

Utvärderingen visar att de totala kostnaderna för kollektivtrafiken ökade inledningsvis i takt med utbyggnaden av trafiken och att intäkterna begränsades till följd av rabatteringen. Kostnadsökningen för trafikproduktionen, mätt i kr/vagnkm, översteg dock inte ändringar i konsumentprisindex och understeg klart index för konsumtionsområdet transport och samfärdsl. Ungefär hälften av underskottet hänförde sig till tätortstrafiken som av tradition – långt före huvudmannaskapsreformen – bedrivits med kommunala subventioner. Underskottet i länstrafiken hänger också samman med transfereringar inom den kommunala sektorn. Genom samordning med den regionala trafiken omvandlades sålunda en betydande del av kommunernas tidigare utgifter för skolskjutsar till underskott i trafikhuvudmännens verksamhet. Självfinansieringsgraden ökade trots detta från 38 till 42 % under perioden 1980-1984. Sedan dess har självfinansieringsgraden ökat ytterligare och är enligt Vägverket i dess rapport om kollektivtrafikutvecklingen 1995-2000 55 % för år 2000. Denna förbättring får i första hand tillskrivas den ökade konkurrens som blivit följd av den marknadsmässiga upphandlingen av trafiken (se följande avsnitt).

8. Upphandling av kollektivtrafik under konkurrens

Redan vid mitten av 1980-talet började resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken att stagnera. Under slutet av decenniet noterades minskningar i resandet med ca 1,5 % per år. Från trafikhuvudmännens sida hävdades att man av staten visserligen fått det politiska och ekonomiska ansvaret för trafiken men långtifrån de verktyg som behövdes för att kunna sköta den på ett effektivt sätt.

Vad man vände sig emot var att man vid avtalsförhandlingar om trafik med trafikutövarna var hänvisad till i stort sett enbart en bussägare per linje. Denne hade i princip monopol på sträckan och någon konkurrens fanns således inte. Det var i regel heller inte möjligt att flytta över en »ledig buss« från en linje till en annan. Detta medförde i sin tur att en onödigt stor fordonspark byggts upp i länen. Linjetrafiktillstånden var ofta tillkomna lång tid tillbaka då bebyggelse, samhällsstruktur och trafikbehov skilde sig från vad som gällde vid början av 1980-talet. Det kunde således vara svårt att åstadkomma rationella, genomgående busslinjer inom områden där flera tillståndshavare var verksamma liksom att över huvud taget åstadkomma busslinjer med linjesträckningar som var anpassade till bebyggelsestrukturen. Ett annat problem var att garage och verkstäder inte alltid hade från trafiksynpunkt fördelaktiga lägen. Detta kunde lätt medföra onödiga tomkörningar och väntetider liksom långa resor för förarna före och efter arbetspassen, vilket naturligtvis bidrog till att höja kostnaden för trafiken.

En brist med det dåvarande systemet för ersättning till entreprenörerna var att det ofta saknades incitament att rationalisera. Entreprenörerna hade i allmänhet avtal som gav kostnadstäckning för verksamheten mot att trafikintäkterna levererades till trafikhuvudmannen. Detta medförde att mindre effektivt skötta företag kunde leva vidare i relativ trygghet samtidigt som välskötta företag inte kunde dra tillräcklig nytta av att de drevs effektivt.

Förhandlingarna om avtalsersättningen drog ofta ut på tiden och kunde ibland sträcka sig över flera år, särskilt i de fall då någon av parterna vänt sig till Kollektivtrafiknämnden, en nämnd som fungerade som ett slags skiljemannainstitut med befogenhet att bestämma ersättningens storlek.

Den gällande koncessionslagstiftningen utgjorde också ett i hög grad komplicerat rättssystem. Handläggningen av dessa typer av yrkestrafikärenden medförde ett betydande administrativt arbete för i första hand länsstyrelserna men också för trafikhuvudmän och trafikföretag.

Efter utredning inom Kommunikationsdepartementet och remissbehandling beslöt regeringen våren 1985 om proposition 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg. Utgångspunkten var att utforma sådana regler för trafiken, som gav trafikhuvudmännen möjligheter till en obunden trafikplanering och ett fritt utnyttjande av tillgängliga resurser. Samtidigt borde trafikhuvudmännen få upphandla trafiktjänster under marknadsmässiga former.

Förslaget till reformering av yrkestrafiklagstiftningen innebar att trafikhuvudmännen gavs trafikeringsrätten för den trafik som de hade det politiska och ekonomiska ansvaret för. Samtidigt upphörde tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla. Trafikhuvudmännen gavs härigenom stora möjligheter till samordning och effektivisering av trafiken. Myndigheterna, främst länsstyrelserna, avlastades administrativt arbete. Att trafikhuvudmännen gavs trafikeringsrätten innebar inte att de därmed förutsattes övergå till att driva trafiken i egen regi. Tvärtom uppnåddes genom reformen större fördelar än tidigare genom att utnyttja entreprenörer, eftersom upphandlingen av trafiktjänsterna kunde ske med ett väsentligt ökat inslag av konkurrens. Entreprenörssystemet kunde därmed vidareutvecklas till gagn för såväl huvudmännen som entreprenörerna själva.

För de trafikutövare, som miste sina linjetrafiktillstånd och inte ville konkurrera på linjemarknaden om körningar åt huvudmännen, infördes en rätt till inlösen av fordon och andra i rörelsen använda tillgångar. Reglerna för inlösen motsvarade de som redan fanns vid övertagande av trafiktillstånd. Huvudprincipen var att tillgångarna (fordonet, verkstaden etc.) skulle uppskattas till det värde som kunde påräknas vid försäljning under normala förhållanden. Löseskillingen kunde dock jämkas om värderingen ledde till uppenbart obilliga resultat. Den myndighet som skulle pröva frågan om inlösen och ersättnings storlek skulle även fortsättningsvis vara Buss- och taxivärderingsnämnden.

I propositionen avvisades tanken om att trafikutövaren skulle kunna få ersättning för själva trafiktillståndet som sådant. Någon sådan rätt kunde enligt regeringen inte åberopas eftersom trafiken regelmässigt gick med underskott. Trafiken byggde därför på ekonomiskt stöd från samhället och skulle knappast kunnat upprätthållas utan ett sådant stöd. Trafiktillstånden hade därför i allmänhet ett begränsat värde för bussföretagen – det var i stället samhällets beslut att stödja trafiken som utgjorde bussägarens trygghet.

För reformens genomförande beslutades om en fyraårig övergångstid, som löpte ut vid halvårsskiftet 1989. Den långa övergångstiden valdes bl.a. för att ge huvudmän och trafikutövare goda möjligheter att gemensamt planlägga den framtida trafiken.

Inför avregleringen 1 juli 1989 var det många som trodde att ett stort antal bussägare skulle ta chansen att kräva inlösen av sina tillgångar, något som i sin tur skulle kunna medföra ekonomiska problem för trafikhuvudmännen. Det är emellertid intressant att notera att det i slutändan var ytterligt få bussföretag som valde att inte längre vara trafikutövare inom linjetrafiken i länen. I stället stannade det stora flertalet kvar, beredda att konkurrera på en öppen marknad. Den 1 juli 1988 – sista tidpunkt för anmälan om inlösen – hade till Buss- och taxivärderingsnämnden kommit in 27 inlösningsärenden, varav sju från kommunägda trafikföretag. Flertalet ärenden återtog, bl.a. samtliga från de kommunala trafikbolagen.

Endast två större ärenden gick till inlösen. I båda fallen handlade det om statliga företag. Ett av dem var GDG inom Dalarnas län, där trafikhuvudmannen blev inlösensskyldig. I Östergötlands län fick trafikhuvudmannen lösa in ett större antal bussar som tillhörde Statens järnvägars busstrafik. I övrigt var det ett fåtal små bussföretag med en till två bussar i linjetrafik som blev inlösta.

Slutligen bör omnämnas att det beslut om marknadsmässig upphandling som togs av Sveriges riksdag år 1985 ligger i linje med det förslag till »kontrollerad konkurrens« som EU-kommissionen nyligen – först 15 år senare – har utarbetat i syfte att stärka kollektivtrafikens attraktivitet. Det kan dock konstateras att Kommissionens förslag innehåller en del märkliga undantag som sannolikt gör det möjligt för trafikföretag, särskilt offentligt ägda, att bibehålla sin monopolliknande ställning på transportmarknaden.

9. Hittillsvarande resultat av upphandlingen

För linjetrafiken i länen fanns år 1999 ca 630 avtal, tecknade mellan trafikhuvudmän och entreprenörer. Av dessa löper 50 % under 4-5 år och 12 % under ännu längre tid. Före avregleringen var det däremot vanligt med ett-åriga avtal, vilket naturligtvis försvårade planeringen för både trafikhuvudmän och trafikutövare.

Sättet att handla upp trafiken har skiljt sig mellan länen. En del trafikhuvudmän valde att redan under det första trafikåret efter avregleringens ikraftträdande handla upp praktiskt taget all trafik i länet. Härigenom uppnåddes stora kostnadsminskningar redan inledningsvis. Andra län valde att under en längre tidsperiod handla upp en begränsad del av trafiken i taget, t.ex. 10 % per år under en 10-årsperiod, vilket var ett sätt att söka behålla så många anbudsgivare som möjligt och därmed säkerställa konkurrensen. En annan tendens var att under de första åren göra undantag för tätortstrafiken.

Trafikhuvudmännen har ca 7 800 bussar i turlistesatt trafik och numera är så gott som all busstrafik i landet upphandlad. Av de turlistesatta bussarna var i november 1998 91 % anbudsupphandlade i konkurrens. Sedan dess har även t.ex. trafikhuvudmannen i Stockholms län genomfört upphandling för hela sin busstrafik, vilket torde vara fallet också i övriga län i landet. Den regionala tågtrafiken är upphandlad i sin helhet.

De första upphandlingarna under konkurrens medförde kostnadsänkningar på 10-15 %. I många län var minskningarna ännu större, 15-20 %. Konkurrensen har varit hård, särskilt i tätortstrafik. Även i fall då en tidigare entreprenör sänkt sitt pris med upp till 20 % har annan anbudsgivare vunnit. Även vid en andra upphandlingsomgång har betydande kostnadsminskningar uppnåtts men det finns naturligtvis en gräns för hur långt minskningarna kan gå. Det finns exempel på att båda parter har enats om att i förtid säga upp avtalet, eftersom operatören fått svårigheter att kunna upprätthålla den kvalitet i trafiken som avtalet anger.

Det finns inte några samlade beräkningar för hela landet av de ekonomiska effekterna av den marknadsmässiga upphandlingen under 1990-talet. Nettoresultatet är svårt att beräkna eftersom även andra förändringar har inträffat under 10-årsperioden som påverkat det ekonomiska resultatet för trafikhuvudmännen. Dessa kan under perioden t.ex. fått merkostnader för införskaffande av bussar med höga krav för miljön, trafiksäkerheten och tillgängligheten för funktionshindrade. Helt klart är att det årliga bidraget från kommun och landsting sjunkit under 10-årsperioden. I vilken utsträckning som just konkurrensupphandling har medverkat till detta kan förvisso diskuteras. Men en avgörande faktor har den varit. Ett exempel kan tas från Stockholms län som svarar för uppemot hälften av all kollektivtrafik i landet, räknat i trafikeringskostnader. AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) anger i sin årsredovisning för år 1999 att SL under 1990-talet har, som ett resultat av genomförda trafikupphandlingar, pressat driftskostnaderna. »Det har minskat behovet av skattefinansiering med mer än 1 miljard kronor per år. Samtidigt har trafikutbudet ökat med ca 20 %.«

Anbudsupphandlingarna har medfört också nackdelar i form av minskad lönsamhet i busstrafiknäringen som lett till att en del bussföretag fått svårigheter att leva upp till villkoren i avtalen. Flera konkurser i näringen kan hänföras till olönsamma linjetrafikkontrakt. Det förefaller också som avsättningsmöjligheterna för begagnade bussar har försämrats under de senaste åren. De ökade kraven på miljö- och handikappanpassning har lett till att bussar som bara är 5-6 år gamla inte längre går att använda i linjetrafik.

En annan negativ konsekvens av det hittillsvarande upphandlingssystemet kan vara att trafikutövaren inte har något eget ekonomiskt intresse av att medverka till en god service inom kollektivtrafiken. En ökning av antalet resenärer ses bara som en nackdel. Detta har att göra med att de flesta avtalen är utformade som s.k. bruttoavtal, dvs. trafikintäkterna går oavkortade till trafikhuvudmannen, alltså inte till operatören. Ett utvecklingsarbete har därför inletts av Svenska Lokaltrafikförbundet (SLTF) och Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) i syfte att söka utforma avtal som gör operatören intresserad av att öka antalet resenärer. Detta kan ske genom s.k. nettoavtal, där en viss del av intäkterna stannar hos operatören. Ju mer resandet i trafiken ökar, desto större blir tillskottet till trafikutövaren. Sådana avtal finns nu i fem städer med tätortstrafik (Helsingborg, Sundsvall, Östersund, Boden och Varberg) samt i Blekinge län. Nettoavtalen omfattade år 2000 ca 3 % av trafiken i landet, men har ökat i omfattning sedan dess. Försök pågår också med ekonomiska incitament, kopplade till hur nöjda kunderna är med den tjänst operatören erbjuder. Den operatör som lyckas öka andelen nöjda kunder får bonus.

En annan effekt av upphandlingen är dramatiska förändringar i storlek hos bussföretagen samt en ändrad ägarestruktur. Processen är sannolikt ännu inte avslutad. Tendenserna är dock klara: de stora bussföretagen har blivit allt större, de privata bussföretagen har fått en allt större marknadsandel medan de offentligt ägda minskat i omfattning.

De tre största bussföretagen, Swebus, Linjebuss och Busslink, innehar nu ca hälften av antalet bussar i yrkestrafik. Swebus (Concordia) och Linjebuss (CGEA) är privatägda, Busslink ägs till 90 % av Storstockholms Lokaltrafik (SL) och resterande av Länstrafiken Örebro/Sörmland. Under början av 1990-talet fanns 80 % av antalet bussar i offentlig ägo, numera råder omvända proportioner. Det finns inte längre någon trafikhuvudman som bedriver hela sin trafik i egen regi. Däremot äger ett fåtal trafikhuvudmän dotterföretag som verkar på samma villkor som övriga operatörer. Resultatet av konkurrensupphandlingen blev också att många kommunägda företag förlorade trafik i anbudsupphandling eller såldes. En orsak kan vara att särskilt de medelstora bussföretagen hade svårt att klara sig, och i denna storlekskategori fanns många kommunägda företag. Fortfarande är det så att bland de 1 630 företagen med tillstånd till yrkesmässig trafik utgör 92 % av dem företag som har färre än 10 bussar. De har i flera fall varit framgångsrika vid upphandlingen genom att lägga anbud i samverkan. Exempel på sådana företag är Buss i Väst AB och Busspoolen i Västerbottens län. Det sistnämnda företaget ägs av 30 bussföretag och har sammanlagt 200 bussar i avtalstrafik i länet.

Beträffande de kommunala trafikföretagens möjlighet att ha uppdrag om trafik i annan kommun än den egna, se avsnitt 10.

Trafikhuvudmännen har överlag varit angelägna att kunna använda upphandlingsförfarandet för att uppnå andra samhällliga mål än enbart målet om en god trafikförsörjning till rimliga kostnader. Det gäller bl.a. målen om en god miljö och god tillgänglighet för funktionshindrade.

Dieselbussar som körs i trafikhuvudmännens trafik tillhör en fordonspark som torde vara den renaste i världen, bl.a. på grund av användningen av dieselolja miljöklass 1. Vagnparken är också relativt ny med en stor andel Euro 2 fordon. Av de 7 800 bussar som kontrakterats av trafikhuvudmännen vid årsskiftet 1999/2000 var inte mindre än 695 drivna av etanol, naturgas eller biogas. Motsvarande siffror för 1995 var 312 fordon. Över 2 000 bussar (en femtedel) i huvudmannatrafik är utrustade med katalytiska partikelfilter (1999/2000).

Vid upphandlingen har ställts krav också på god tillgänglighet för funktionshindrade. Kraven är betydligt mera långtgående än de krav som följer av Transportrådets (numera Vägverkets) tvingande

föreskrifter om handikappanpassning av bussar. Som exempel kan nämnas krav på lågt insteg i bussen. Den tekniska lösning som numera används är låggolvbussar eller lågentrébussar. Andelen sådana bussar i tätortstrafik var år 1998 60 % men andelen ökar successivt. 1998-1999 införskaffades ca 700 sådana bussar. Även bussar som går i s.k. servicelinjetrafik får genom anbudsupphandlingarna allt bättre tillgänglighet.

Kraven på bussar med goda miljöegenskaper och god tillgänglighet för funktionshindrade har fått stora kostnadskonsekvenser för de upphandlingar som gjordes omkring årsskiftet 2000-2001. Störst effekt har emellertid de högre drivmedelspriserna och de ökade lönekostnaderna fått. Detta har lett till att kostnaderna för entreprenadtrafiken har ökat med 15-25 %. Den högre kostnadsnivån kan ses som en reaktion på att de gamla avtalen hade en föråldrad konstruktion som inte i tillräcklig utsträckning tog hänsyn till ökade kostnader för drivmedel och löner. En ändrad ålderssammansättning hos fordonsparken har naturligtvis också haft sin betydelse för kostnadshöjningen. Denna höjning är dock delvis av engångskaraktär och torde därför inte slå igenom i samma utsträckning vid kommande upphandlingar.

10. De kommunala trafikföretagen och deras möjlighet att ha uppdrag om trafik i annan kommun

I samband med att riksdagen år 1985 beslöt om att linjetrafiktillstånden för busstrafiken inom länen skulle upphöra att gälla fr.o.m. den 1 juli 1989 gjordes inte något formellt undantag för de kommunala trafikföretagen. Alla trafiktillstånd för inomlänstrafiken skulle dras in, således även de som tidigare innehades av de kommunalt ägda företagen.

En annan viktig omständighet är att lagen om offentlig upphandling medför att kommunerna och landstingen inte kan anlita sina egna företag direkt utan upphandling för att bedriva kollektivtrafik. Trafiken måste upphandlas under marknadsmässiga former.

De kommunala trafikföretagen har emellertid en särställning, och då i negativ bemärkelse, när de skall agera på en konkurrensutsatt marknad. Detta hänger samman med att de är av hänsyn till den kommunalrättsliga lokaliseringsprincipen förhindrade att erbjuda sina tjänster utanför sitt eget geografiska område.

Denna konkurrensnackdel, jämfört med hur privata operatörer kan agera, har lett till att när de kommunala bussföretagen förlorat i en anbudstävling har de inte någon rättslig möjlighet att kompensera sig genom att söka sig till andra marknader utanför den egna kommunen. Det finns alltså en uppenbar risk för att de kommunalt ägda kollektivtrafikföretagen förr eller senare tvingas att upphöra med sin verksamhet. Detta är naturligtvis till nackdel för trafikhuvudmännen som redan upplever att antalet potentiella anbudsgivare blir allt färre och att konkurrensen minskar med kostnadshöjningar som följd.

SLTF har följt frågan och uppmärksammat regeringen på problemen. Regeringen beslöt genom proposition 1995/97:167 att uppdragsverksamhet inom annan kommun än den egna skulle få bedrivas på försök av kommunalt ägda trafikbolag. Försökslagen trädde i kraft år 1996 och gäller till utgången av år 2002. Uppdraget skall avse verksamhet på uppdrag av annan kommun, ett landsting eller en trafikhuvudman.

Regeringen har nyligen beslutat att försöksperioden skall pågå ytterligare tre år, d.v.s. till utgången av år 2005 (Prop. 2000/01:84, Kommunal uppdragsverksamhet). Det finns enligt regeringen två huvudskäl till förlängningen. Den ena är att det är alltför få företag som hitills utnyttjat möjligheten att ha uppdrag om kollektivtrafik utanför det egna kommunområdet, vilket medför att det är svårt att dra några bestämda slutsatser beträffande behovet av en permanent lagstiftning på området. Det andra skälet är att de kommunala trafikföretag som nu bedriver uppdragsverksamhet inom kollektivtrafiken skulle drabbas hårt om inte försöksperioden förlängs. Regeringen hänvisar särskilt till trafiken i Göteborgsområdet. Nya avtal som ingås med stöd av lagen får dock inte sträcka sig längre än till försöksperiodens utgång.

I försökslagen preciseras det nuvarande villkoret om särredovisning av intäkterna, kostnaderna och resultatet av uppdragsverksamheten.

11. Samordning av länstrafiken med den långväga persontrafiken med tåg »Tågplus«

I föregående avsnitt har beskrivits hur kollektivtrafiken har samordnats inom länen och vilka fördelar detta har medfört för resenärerna. Samordningen har också inneburit att trafiken kunnat effektiviseras och att andra samhällsliga mål i form av ökad tillgänglighet och bättre miljö kunnat uppnås.

En nackdel för resenärerna som uppstod initialt var att samordningen mellan länstrafiken och den långväga tågtrafiken i många fall blev avsevärt sämre. Det gällde framför allt den tidigare samordningen mellan SJ:s Tågtrafik och SJ:s busstrafik. Det blev exempelvis inte längre möjligt att köpa samtrafikbiljetter tåg-buss. Någon information till resenärerna om anslutningsmöjligheter mellan tåg och buss lämnades inte längre av SJ-personalen, liksom heller inte garantier för anslutningen. Andra exempel på försämrade service var att det inte längre gick att pollettera resgods vid kombinerad resa med tåg och buss.

För att komma till rätta med dessa problem inleddes vid mitten av 1980-talet ett utvecklingsarbete gemensamt för Svenska Lokaltrafikföreningen och SJ:s Persontrafikdivision. Arbetet utmynnade 1989 i en överenskommelse om en samtrafiktaxa, som skulle göra det möjligt för en resenär att köpa biljett för en hel reskedja, bestående av en eller flera länstrafiksträckor med buss eller tåg och en eller flera järnvägssträckor, trafikerade med SJ tåg. En gemensam avtalsmall utarbetades, som år 1991 låg till grund för undertecknande av avtal mellan SJ och samtliga trafikhuvudmän. Den gemensamma rikstaxan benämndes »Tågplus«, en samarbetsform som utvecklats starkt under åren och som torde vara unik bland länder i Europa, möjligtvis med undantag för Schweiz.

Sedan 1993 marknadsförs och utvecklas »Tågplus« av Samtrafiken i Sverige AB. De ursprungliga ägarna till detta företag var SJ och trafikhuvudmännen i landet, men kretsen av ägare har därefter utökats med Destination Gotland AB, som ombesörjer färjetrafiken mellan ön Gotland och fastlandet, samt ytterligare fyra tågoperatörer, nämligen Tågkompaniet, BK Tåg, Arlanda Express och Bergslagståget. Det innebär att ett stort antal trafikföretag integrerats i en samverkan för biljett- och kundservice och information åt resenärerna samt för planering av trafiken i syfte att uppnå ett sammanhängande kollektivtrafiksystem för Sverige.

Tågplus är således ett samarbete mellan

- samtliga tågföretag med persontrafik
- samtliga trafikhuvudmän
- ett stort antal rederier med inrikes båttrafik

Syftet är att underlätta för resenärer som behöver byta mellan olika färdmedel (tåg, buss eller båt) eller mellan olika trafikföretag. Målet är att uppnå:

- välplanerade anslutningar med korta gångavstånd och lagom långa bytestider
- information på ett ställe om tider och priser för hela reskedjan
- köp av hela reskedjan på ett ställe och allt samlat på en biljett eller ett biljettsat
- enhetliga taxebestämmelser och resevillkor under hela resan

Genom Tågplus sammanbinds ca 2 000 orter i Sverige (alla kommuncentra, alla tätorter, betydelsefulla knutpunkter, turistorter på fastlandet, men också i skärgårdsområden).

Resenärer som gör en anslutningsresa till fjärrtågen får en rabatt på länstrafiksträckan med 15 % på den del av priset som överstiger 20 kronor. Trafikföretagen inom Tågplus samarbetar för en trygg resa ända fram och har tagit på sig ett gemensamt ansvar för att lösa eventuella problem som uppstår vid trafikstörningar. Manualer har utarbetats till ledning för trafikpersonalen i samband med t.ex. förseningar, så att resenären snabbt skall få möjlighet att använda sig av en annan resförbindelse än den som brutits.

Av stor betydelse för samarbetet inom Tågplus är också att man har gemensamma biljettregler för åldersgränser hos resenärerna, för trafikrabatter, handbagage m.m.

Antalet resenärer med Tågplus har ökat varje år sedan tillkomsten. Under t.ex. trafikåret 1999/2000 ökade antalet resor med 15 %. Totalt genomfördes 1,43 miljoner resor med Tågplus under verksamhetsåret. Räknat i personkilometer svarade Tågplusresandet för drygt 10 % av allt fjärrtågsresande i landet. För sex år sedan var andelen ca 5 %.

Till grund för trafikdata i alla sälj- och informationssystem ligger Riksdatabasen för tåg, buss och båt, vilken Samtrafiken uppdaterar dagligen.

En viktig förklaringsgrund till resandeökningen inom Tågplus är det faktum att endast omkring hälften av landets befolkning bor i orter med fjärrtågsförbindelser. Den andra hälften har tillgång till enbart länstrafik eller bor i ren glesbygd utan kollektivtrafik. Marknaden för Tågplusresandet är med andra ord stor. Betydande marknadsföringsresurser har också satts in, liksom en utbyggnad av avancerade sälj- och informationssystem. För både resenärer och säljare finns exempelvis tillgång till »Tågplus-Guiden« på Internet som ger möjlighet till sökningar efter tidtabellsinformation. Som exempel kan nämnas att under år 2000 gjordes i genomsnitt drygt 8 000 tidtabellssökningar per dag jämfört med 5 000 per dag året tidigare.

Finansieringen av Tågplus med dess olika samverkansinsatser bygger bl.a. på att Tågplus skapat ett merresande, till nytta både för fjärrtrafikföretagen och länstrafiken. Genom att resor med Tågplus mera sällan sker i ren rusningstrafik är behovet av ökade trafikeringsinsatser däremot marginellt. Systemet bygger på att man i allt väsentligt utnyttjar redan befintliga trafikresurser.

12. Ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst

I avsnitt 4 har beskrivits hur trafik huvudmännens ansvarsområde successivt har ökat. Ansvaret gäller numera all lokal och regional linjetrafik för persontransporter. Sedan år 1998 har trafik huvudmännen också möjlighet – men inte skyldighet – att också svara för färdtjänst och riksfärdtjänst. En förutsättning härför är att man kommit överens med berörd kommun och med landstinget i länet om en överföring av uppgiften.

Det finns ca en miljon personer i Sverige som har sådana funktionshinder att de har stora svårigheter att resa med den ordinarie kollektivtrafiken. Undersökningar som gjorts visar dock att många av dessa personer har goda möjligheter att resa kollektivt, förutsatt att färdmedlen och olika slag av stationer och hållplatser blir bättre anpassade till deras behov.

Sverige fick redan år 1979 en lagstiftning om handikappanpassad kollektivtrafik. Tvingande föreskrifter om en sådan anpassning kom i början av år 1982 med ikraftträdande fr.o.m. år 1985. Av olika skäl avstannade arbetet med att utfärda föreskrifter under slutet av 1980-talet, men en skärpning av kraven har nu inletts genom Vägverkets försorg, bl.a. på grundval av EU:s direktiv om typgodkännande av bussar. En viktig del i dessa direktiv är regler om god tillgänglighet för funktionshindrade i bussar.

I riksdagens beslut hösten 2000 med anledning av regeringens proposition (1999/2000:79) om en nationell handlingsplan för handikappolitiken stryks under att tillgängligheten till transportsystemet bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel och trafik. Arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig för funktionshindrade år 2010.

Gällande föreskrifter om tillgänglighet till färdmedel skall enligt riksdagsbeslutet ses över och skärpas. När det gäller färdmedel som används i den lokala och regionala kollektivtrafiken är utgångspunkten för översynen att huvuddelen av färdmedlen skall vara tillgängliga fr.o.m. år 2003.

Funktionshindrade personer använder sig också av färdtjänst och riksfärdtjänst, som hittills setts som en del av socialtjänsten. Riksdagens beslut år 1997 syftar till att integrera dessa transportformer i kollektivtrafiken som skall bli mer tillgänglig för funktionshindrade. Vidare är syftet att kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst skall begränsas genom ändrat resande, främst genom fler resor i linjetrafiken och genom ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor.

Antalet personer som har tillstånd till färdtjänst är ca 405 000, dvs. 4,6 % av landets befolkning. Dessa personer gör vardera ca 35 resor per år i genomsnitt. Flertalet resor sker med taxi eller olika slag av specialfordon. På de orter i landet där kollektivtrafiken är särskilt bra handikappanpassad väljer dock ända upp till hälften av dem som har rätt till färdtjänst att åka kollektivt, t.ex. med bussar i servicelinjetrafik. Sådan linjetrafik är en uppskattad reseform bland funktionshindrade.

Denna trafik har också visat sig kostnadseffektiv, jämfört med traditionell färdtjänst med taxi. I många län kostar de offentligt betalda resorna med taxi eller specialfordon, främst färdtjänst och sjukresor, mer för kommunerna och landstingen än den linjetrafik som sker med buss eller tåg.

Kostnaderna för färdtjänsten har kontinuerligt ökat men har genom effektiviseringar minskat under de allra senaste åren. Kostnaderna uppgår till drygt 1,8 miljarder kronor per år. Nettokostnaderna, alltså med resenärens egenavgift frånräknad, uppgår till ca 1,4 miljarder kronor.

Inte något land i Europa har en så omfattande färdtjänst som Sverige. En närmast unik transportform är också riksfärdtjänsten. Syftet med riksfärdtjänsten är att ge personer med svåra

och bestående funktionshinder möjligheten att göra längre resor över hela landet till normala kostnader. Resorna kan ske med flyg, tåg och andra allmänna kommunikationer samt med taxi eller specialfordon. Det är funktionshindrets svårighetsgrad som skall ligga till grund för valet av transportform. Resenärens egenavgift ska motsvara respriset med tåg, 2 klass.

Antalet personer som har tillstånd till riksfärdtjänst är ca 23 000, dvs. långt färre än antalet personer med färdtjänst. Den årliga kostnaden för kommunerna är ca 100 miljoner kronor per år.

Genom nya lagar om färdtjänst och om riksfärdtjänst, beslutade av riksdagen år 1997, kan som nämnts, en överföring av uppgiften ske från kommuner till trafikhuvudmannen. Härigenom skapas en drivkraft för en överföring av dyrbara taxiresor till kollektivtrafiken. Det blir ekonomiskt intressant för trafikhuvudmannen att genom olika slag av anpassningsåtgärder göra den ordinarie kollektivtrafiken mera tillgänglig för funktionshindrade. Kostnaderna för dessa åtgärder ökar visserligen men kompenseras mer än väl av minskade färdtjänstkostnader.

För att påskynda tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken har riksdagen, efter förslag av regeringen, beslutat om ett statligt stimulansbidrag på 1,5 miljarder kronor för perioden 1998-2002.

Åtgärderna kan bl. a. avse:

- Kollektivtrafikfordon (bussar, minibussar, taxifordon, järnvägsvagnar, spårvagnar, skärgårdsfartyg m.m.)
- Terminaler, stationer
- Hållplatser
- Anläggningar i anslutning till dessa som ökar tillgängligheten
- Informationsanläggningar och annan information som underlättar funktionshindrades resor

För att få bidrag skall åtgärderna vara mer långtgående än vad som följer av de föreskrifter som Vägverket har meddelat om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen. Bidrag ges alltså bara till extra kostnader utöver vad som obligatoriskt skall göras enligt gällande bestämmelser.

Statsbidrag ges med 50 % av bidragsberättigade kostnader för åtgärder inom lokal och regional kollektivtrafik som trafikhuvudmannen i länet ansvarar för. Om det finns särskilda skäl kan bidrag ges med 75 %.

En utvärdering av effekterna av den nya lagstiftningen och av statsbidragsgivningen gjordes 2001 och ligger till grund för nya överväganden om behovet av ökad samordning och ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Det kan nämnas att redan vid slutet av år 2000 har Statskontoret (rapport 2000:51) och Vägverket (publ 2000:13) överlämnat till regeringen underlagsmaterial till grund för utvärderingen.

Hittills gäller att av landets kommuner har samtliga kommuner i Blekinge och i Örebro län beslutat att överlåta ansvaret för färdtjänsten till trafikhuvudmannen i länet. En motsvarande överföring har beslutats av ett antal kommuner i Värmlands län. Sedan länge är det trafikhuvudmannen i Stockholms län (landstinget) som beslutar om färdtjänst i detta län. I övriga län är det sammantaget en majoritet av kommunerna som överväger att överföra uppgifterna om färdtjänst till trafikhuvudmannen.

13. Sjukresor

Landstingen är sedan den 1 januari 1992 ekonomiskt ansvariga för sjukresorna. Ansvaret innebär att med utgångspunkt i lagen (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresor fastställa grunder för sjukreseersättning. Landstingen administrerar också patienternas återbäring av erlagda resekostnader, minus den av landstinget beslutade egenavgiften, som resenären skall betala.

Antalet sjukresor per år var år 1999 8,7 miljoner. Något över hälften skedde med taxifordon och 28 % med egen bil. Andelen sjukresor med kollektivtrafik var 4,5 % . Många av dessa resor gjordes över längre avstånd, särskilt med flyg. Samreseutredningen föreslog i sitt betänkande (SOU 1995:70) Allmänna kommunikationer – för alla? att inte bara färdtjänst och riksfärdtjänst utan också sjukresorna skulle ansvarsmässigt överföras till trafikhuvudmännen. Motivet härför var att samordningen av de olika transporterna behövde förbättras, likaså beställningsverksamheten och upphandlingen av trafiktjänster.

I departementspromemorian (Ds 1996:69) Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken gjordes emellertid undantag för sjukresorna. Anledningen till att sjukresorna inte borde ingå i ett gemensamt huvudmannaskap var att sjukresorna i många fall har ett samband med den egentliga sjukvården och därför kan behöva planeras i förhållande till de tidslägen som kan gälla för denna.

Det kan tilläggas att landstingen enligt nuvarande bestämmelser inte har ett formellt ansvar att rent fysiskt anordna sjukresor. När det däremot gäller färdtjänst och kollektivtrafik har kommunerna, resp. trafikhuvudmännen en i lag fastlagd skyldighet att svara för att resmöjligheter verkligen finns. Även denna skillnad var ett motiv för att regeringen i sin proposition (1996/97:115) gjorde undantag för sjukresorna när det gällde möjligheten för trafikhuvudmännen att genom lag ta över nya ansvarsområden.

I propositionen betonas emellertid vikten av samverkan med andra huvudmän. Landstingen har således ett egenintresse av att sjukreseverksamheten bedrivs på ett effektivt sätt, t.ex. genom att samordna resorna. Detta kan ske genom att fler personer samtidigt reser i fordonet och genom att resorna planeras så att taxibilarnas tomgångskörning mellan uppdragen minskar. Det hänvisades också till att samordning av sjukresor i fordon som går i linjelagd kollektivtrafik hade visat sig lönsam. Minskade kostnader kan också uppnås genom samverkan med andra huvudmän vid upphandling av transporter. Så t.ex. får nu vartannat landsting hjälp av trafikhuvudmännen med att upphandla taxitjänster. I något län har trafikhuvudmännen tagit på sig hela ansvaret för sjukresorna, i andra län, såsom i Kronobergs län, Örebro län, Gävleborgs län och Norrbottens län svarar trafikhuvudmannen för beställningscentraler varvid samordning sker med färdtjänstresorna. I en fjärdedel av landets kommuner får färdtjänsten användas också för sjukresor.

I ökad utsträckning medverkar trafikhuvudmannen för själva driften av sjukresorna. I den mån landstinget har inrättat särskilda sjukreselinjer har trafikhuvudmannen i åtskilliga fall därefter tagit över ansvaret att driva sådana linjer, varvid trafiken då också öppnats för övrigt resande. Trafikutbudet kan härmed öka samtidigt som de sammanlagda kostnaderna kan begränsas genom att resor med linjetrafiken ersätter resor med taxi på hela eller del av sträckan. Genom att bussar som går i linjelagd trafik får allt bättre tillgänglighet för funktionshindrade ökar därmed möjligheterna för att kostnadskrävande sjukresor med taxi kan överföras till kollektivtrafiken.

14. Bussgods

Godstransporter med buss har bedrivits i Sverige långt före tillkomsten av trafikhuvudmannareformen. När busstrafiken på landsbygden började utvecklas på 1920-talet skapades därmed ökade möjligheter för mera omfattande godstransporter. Släpvagnar medfördes på de längre linjerna och takbagage med stege baktill på bussen och cykelhängare i fronten blev allt vanligare. Postverket drev en egen diligenstrafik långt ut i den norrländska glesbygden, inte bara för postdistribution utan också för annat gods och med möjligheter för passagerare att resa med.

Busstrafiken utvecklades sedan kraftigt under 1930-talet och fick ett nytt uppsving efter andra världskriget. Post befordrades och gods levererades till allt fler orter. Godstransporter och passagerarbefordran sågs länge som komplement till varandra och är det i stor utsträckning fortfarande. Godset gav underlag för resande också till och från mera avlägset belägna orter. Omvänt gav busstrafik som var i första hand till för personresande möjlighet till ett merutnyttjande av bussarna också för godstransporter.

Efterhand har en marknadsmässig differentiering av transporterna skett. Det har således blivit allt viktigare att kunna tillhandahålla en snabb busstrafik som är attraktiv för passagerare, särskilt på längre sträckor. Att t.ex. lasta på och av mjölk på en mängd hållplatser och terminaler motverkar en sådan strävan. Posten har sedan början av 1990-talet avvecklat sin diligensrörelse och anlitar inte heller i någon större utsträckning andra bussar i linjetrafik för sin distribution. Det gods som nu går i trafikhuvudmännens busslinjetrafik är i regel högvärdigt gods, vars varuägare ställer krav på snabba och säkra transporter vid frakt av t.ex. apoteksvaror, reservdelar, bröd, tidningar m.m. En typisk sådan vara är också filmrullar till biografer, där det verkligen handlar om leverans »just in time«. Varorna är i allmänhet inte mera skrymmande än att de kan transporteras i det godsutrymme som finns under bussens golv. I vad mån den ökande användningen av läggolvbussar också i landsbygdstrafik kan innebära en mera allvarig restriktion för bussgodset är ännu för tidigt att uttala sig om.

Det mera lågvärdiga och skrymmande godset transporteras i stället med särskilda lastfordon genom transportförmedlingsföretagen eller med t.ex. livsmedelskedjornas egna fordon. Men fortfarande går inemot 100 mycket stora och lastdryga bussar i trafikhuvudmännens linjetrafik, framför allt i norra Sverige. Sådana bussar används för passagerartrafik men hälften eller ännu mer av utrymmet är avdelat för styckegods och har i en del fall också kylutrymme. Trafikhuvudmännen marknadsför bussgodsverksamheten genom den ekonomiska föreningen Bussgods Sverige som också organiserar bussgodstransporter mellan länen. En särskild samverkansgrupp, Bussgods Norr, finns för länen i norra Sverige, där behovet av godstransporter med buss är särskilt stort. En motsvarande samverkansgrupp finns i södra Sverige genom Bussgods Syd.

Syftet med Bussgods Sverige är att kunna erbjuda företag och privatpersoner prisvärda, snabba och säkra styckegodstransporter. Detta skall kunna ske genom att merutnyttja bussar i linjetrafik och därvid tillgodose behovet av sådana transporter över hela länet och mellan länen. Tanken är också att godstransporterna skall ge ett ekonomiskt överskott som gynnar kollektivtrafiken. För transporterna används godsutrymmesbussar som går i huvudmännens regi men också ett större antal expressbussar i interregional trafik och då genom avtal med trafikföretagen, t.ex. Swebus Express.

För att illustrera verksamheten inom föreningen Bussgods Norr kan nämnas att under år 1999 ombesörjdes drygt 1,2 miljoner frakter, vilket genererade intäkter med 137 miljoner kronor.

Marknadsandelen av den totala styckegodsmarknaden är naturligtvis inte särskilt stor, men frakterna tillgodoser ett regionalpolitiskt viktigt behov för varuförsörjningen. Inom verksamhetsområdet finns ett betydande antal godsterminaler, sammanlagt 68, varav enbart i Västerbotten och Norrbotten 41 terminaler. Härtill kommer 310 godsombud inom Bussgods Norr. En strävan finns i både Bussgods Norr och Bussgods Syd att ytterligare utveckla godstransporterna och ta vara på de möjligheter som finns hos linjetrafiken att utforma uppdrag som blir kommersiellt lönsamma. För det ändamålet finns nu långtgående planer att omvandla den ekonomiska föreningen Bussgods Syd till ett aktiebolag.

KÄLLFÖRTECKNING

- Proposition (1977/78:92) Om åtgärder för att förbättra lokal och regional persontrafik.
- Proposition (1978:79:99) Ny trafikpolitik.
- Riksdagens betänkande (TU 1978/79:18) Ny trafikpolitik.
- Proposition (1982/83:100 bilaga 8) Budgetproposition för 1983/84.
- Proposition (1984/85:168) Om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg.
- Proposition (1987/88:50) Trafikpolitiken inför 90-talet.
- Proposition (1987/88:78) Avreglering av yrkestrafiken.
- Proposition (1995/96:167) Kommunal uppdragsverksamhet avseende kollektivtrafik m.m.
- Proposition (1996/97:115) Mer tillgänglig kollektivtrafik.
- Proposition (1997/98:56) Transportpolitik för en hållbar utveckling.
- Proposition (1999/2000:79) Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken.
- Proposition (2000/01:1) Budgetproposition för år 2000, utgiftsområde 22, Kommunikationer.
- Proposition (2000/01:84) Kommunal uppdragsverksamhet.
- Proposition (2001/02:20) Infrastruktur för ett hållbart transportsystem.
- SOU 1976:43 Länskort i kollektivtrafiken. Betänkande av Utredningen avseende regionalt gällande trafikrabatter.
- SOU 1995:70 Allmänna kommunikationer – för alla? Betänkande av Samreseutredningen.
- Kommunikationsdepartementet (Ds K 1984:3) Busslinjetrafiken. Förslag till ändringar i lagstiftningen.
- Kommunikationsdepartementet (Ds K 1996:69) Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken.
- Socialstyrelsen 1997:3 Att resa med färdtjänst.
- Transportrådet 1986:17 Den lokala och regionala kollektivtrafiken – utvärdering av länshuvudmannaförmen.
- Statskontoret 2000:51 Hela resan är målet. En utvärdering av handikappolitiken inom transportområdet.
- Vägverket 2000-10-30. Regeringsuppdrag. Redovisning av kollektivtrafikutveckling 1995-2000.
- Vägverket 2000:103 Utvärdering av ny lagstiftning för färdtjänst och riksfärdtjänst: ett producentperspektiv.
- Landstingsförbundet 2000-05-18 Sjukresor 1999/00. Sammanställning av enkätsvar.
- Svenska Kommunförbundet 1999. Färdtjänsthandbok: Handboken om färdtjänst och riksfärdtjänst.
- Svenska Lokaltrafikföreningen 1995. SLTF 90 år.
- Svenska Lokaltrafikföreningen och SJ Persontrafikdivision 1991-03-21. Avtalsmall för rikstaxan – »Tågplus«.

Samtrafiken i Sverige AB. 1992-II-16. Konsortialavtal avseende samverkan i Samtrafiken i Sverige AB.

Årsredovisningar från Svenska Lokaltrafikföreningen, Länstrafikföretag, Waxholms Ångfartygs AB, Samtrafiken i Sverige AB.

Branschstatistik från Svenska Lokaltrafikföreningen.

Sammanställningar från Bussgods Sverige och Bussgods Syd.

Finnveden, Bengt. Improvement of the Environment by Purchasing Bus Transport Services.

Conference Proceedings by OECD, Budapest 1994.

DET ÄR GENIALT ATT ÅKA TILLSAMMANS



Svenska Lokaltrafikföreningen

Mäster Samuelsgatan 49, 2 trappor. Box 1108, 111 81 Stockholm.
Tel: 08-788 08 60. Fax: 08-788 08 78. www.slutf.se