

Långväga buss

- förutsättningar för konkurrens

Konkurrensverkets rapportserie 1996:2

Konkurrensverket augusti 1996
Utredare: Olof Pontusson och Claes Svensson
ISSN 1401-8438
Tryckgruppen, Stockholm, 1996

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
1 Inledning	8
2 Allmän beskrivning av persontransportmarknaden	10
3 Långväga busslinjetrafik	12
3.1 Marknaden	12
3.2 Företag	12
3.3 Trafikhuvudmännens länsgränsöverskridande trafik	13
4 Busstrafikens övriga delmarknader	14
4.1 Lokal och regional linjetrafik	14
4.2 Beställningstrafik med buss	14
4.3 Skolbuss och specialbuss (färdtjänst)	15
5 Den långväga busslinjetrafikens konkurrensförutsättningar	16
5.1 Resenärernas val av färdmedel	16
5.2 Lagstiftning på trafikområdet	17
5.2.1 1988 års trafikpolitiska beslut	17
5.2.2 1992 års trafikpolitiska beslut	19
5.3 Pågående utredningar	19
5.4 Tillståndsprovningen	20
5.5 Tågtrafikens utveckling	22
5.6 Prisjämförelse mellan långväga buss och tåg	23
5.7 Restider tåg - buss	25
5.8 Miljö- och energieffekter av olika trafikslag	26
5.8.1 Förväntade miljöeffekter vid en avreglering av den långväga busstrafiken	26
5.8.2 De enskilda trafikslagens miljöpåverkan	28
5.8.3 Slutsatser	30
6 Internationella förhållanden och erfarenheter	31
6.1 Inledning	31
6.2 Storbritannien	32
6.2.1 Lagstiftning	32
6.2.2 Marknaden för långväga busslinjetrafik	32
6.2.3 Konkurrens på trafikområdet	33

6.3	Norge	35
6.3.1	Lagstiftning	35
6.3.2	Marknaden för långväga busslinjetrafik	35
6.3.3	Konkurrens på trafikområdet	36
6.4	Danmark	38
6.4.1	Lagstiftning	38
6.4.2	Marknaden för långväga busslinjetrafik	39
6.4.3	Konkurrens på trafikområdet	39
6.5	Finland	41
6.5.1	Lagstiftning	41
6.5.2	Marknaden för långväga busslinjetrafik	42
6.5.3	Konkurrens på trafikområdet	42
6.6	Slutsatser	42
7	Analys av regleringen av den långväga busslinjetrafiken	44
7.1	Konkurrens mellan olika trafikslag - teoretisk utgångspunkt (A. Muren)	44
7.2	Motiv för regleringen av den långväga busslinjetrafiken	46
7.3	Bedömning av motiven för regleringen	48
7.3.1	Den samhällsekonomiska analysen (A. Muren)	48
7.3.2	Tar busstrafiken resenärer från tågtrafiken?	50
7.3.3	Medgivna busstillstånd	51
7.3.4	Pågående ombyggnader av bannätet	51
7.3.6	Trafikhuvudmännens länstrafik	52
7.4	Regleringens effekter på utbudet av busstrafik	53
7.5	Skäl för avreglering	54
7.5.1	Ett resalternativ hindras	54
7.5.2	En positiv miljöeffekt hindras	55
7.5.3	SJ:s prissättning	55
7.5.4	Pågående ombyggnader av bannätet avslutas inom kort	55
7.5.5	Resurskrävande administration i tillståndsprövningen	56
7.5.6	Snedvridning av konkurrenssituationen bussföretag - trafikhuvudmän	56
7.6	Sammanfattning av argument för respektive emot regleringen	57

7.7	Förväntade effekter vid en avreglering av den långväga busslinjetrafiken	58
8	Överväganden och förslag till åtgärder	62
8.1	Skadlighetsprövningen slopas	62
8.2	Trafikhuvudmännens långväga busslinjetrafik förbjuds	63
Bilaga 1	Samhällsekonomiska effekter av konkurrens mellan olika transportslag, speciellt tåg och buss (A. Muren)	64
Bilaga 2	Definitioner	80
Bilaga 3	Källor	81
Bilaga 4	Enkät till länstrafikbolag	84
Bilaga 5	Enkät till bussresenärer	87

Sammanfattning

Utvecklingen av den långväga busslinjetrafiken och därmed konkurrensen mellan olika trafikslag hindras av gällande reglering. Denna innebär att busstrafik kan förbjudas om den bedöms komma att i betydande mån skada förutsättningarna för järnvägstrafik eller lokal trafik inom ett län. Efter att ha gjort en bedömning av argumenten för respektive emot nuvarande reglering finner Konkurrensverket att skadlighetsprövningen bör slopas.

Konkurrensverkets slutsats baseras dels på en teoretisk analys av de samhällsekonomiska effekterna av konkurrens mellan olika trafikslag, dels på en genomgång av de motiv som legat till grund för regleringen samt en bedömning av effekterna av ett slopande av skadlighetsprövningen.

Ph.D. Astri Muren, universitetslektor på nationalekonomiska institutionen vid Stockholms universitet, har haft Konkurrensverkets uppdrag att göra den allmänna samhällsekonomiska analysen och att bedöma de framförda argumenten för att förbjuda busstrafik. Astri Muren konstaterar att det inte bör vara något överordnat mål att tågforetagets lönsamhet skall hållas på en viss nivå. Inte heller kan ett samhällsekonomiskt synsätt motivera något speciellt förräntningskrav på gjorda investeringar. I de fall då en ny bussförbindelse leder till att SJ går med ett kalkylmässigt underskott på en angränsande järnvägslinje så får denna förlust vägas mot de välfärdsvinster som bussförbindelsen ger upphov till. Det absoluta krav på förräntning av investeringar eller konkurrensskydd som formulerats stöds således inte av den samhällsekonomiska analysen.

Regleringen bygger på antagandet att busstrafiken tar kunder från tågtrafiken. Detta antagande är emellertid endast delvis korrekt. Av de enkäter som två bussföretag lät göra under april 1996 i samarbete med Konkurrensverket framgår att mer än hälften av bussresenärerna tidigare hade åkt aktuell sträcka per bil. Detta förhållande stöds även av en liknande undersökning i Norge. I underlaget till 1992 års trafikpolitiska proposition konstaterades att de tillkommande bussresenärerna till 70-80 procent beräknades bestå av tidigare bilresenärer.

Ett viktigt skäl till att regleringen inte slopades 1992 var de pågående ombyggnadsarbetena på vissa delar av bannätet. Ombyggnadsarbetena är nu inne i slutskedet och dessutom har SJ trots dessa arbeten kunnat utöka trafiken och förkorta restiderna på flera av banorna. Detta skäl för regleringen kvarstår således inte längre.

Bussresalternativet är billigare än tåg även om hänsyn tas till eventuella rabatter hos SJ. Å andra sidan är restiden vanligtvis längre med bussen. Flera resenärer synes föredra tåget av bekvämlighetsskäl. Genom regle-

ringen har dock ett stort antal resenärer hindrats från att genomföra resor utifrån sina individuella preferenser av pris, restid och bekvämlighet. Detta skall också ses mot bakgrund av att SJ i allt större utsträckning genom satsningen på X- 2000 kommit att höja den genomsnittliga prisnivån på tillgängliga resmöjligheter.

SJ tillämpade tidigare en kilometertaxa med i huvudsak enhetligt pris per kilometer över hela landet. Fr.o.m. januari 1996 tillämpar emellertid företaget en prissättning som innebär en anpassning till konkurrensen från andra trafikslag på olika delsträckor. SJ har ensamrätt på det långväga personresandet med tåg. SJ:s förändrade prissättningspolitik bör enligt Konkurrensverket leda till att SJ, om det till följd av sitt monopol väljer att ta ut högre priser på sträckor där konkurrensen är svag, måste utsättas för ökad konkurrens från andra trafikslag, som t.ex. bussen. Därigenom uppnås en effektivitetspress på SJ till nytta för resenärerna.

En avreglering kan även få en positiv effekt från miljö- och energisynpunkt med hänsyn till att flertalet bussresenärer är före detta bilresenärer. Jämfört med bilen är bussen både mindre energikrävande och har i huvudsak bättre värden från miljösynpunkt.

Genom att skadlighetsprövningen slopas kan dessutom betydande kostnader hos företaget och myndigheter för tillämpningen av regleringen undvikas.

Sammantaget finner Konkurrensverket att en avreglering skulle medföra en ökad valfrihet för resenärerna genom att ett resalternativ tillkommer, att konkurrensen från bussen skulle medverka till en lägre total samhälls-ekonomisk kostnad för det långväga personresandet samt att en positiv miljöeffekt kan uppnås.

1 Inledning

Långväga busslinjetrafik har förekommit i Sverige sedan 1930-talet då vissa järnvägsförvaltningar inrättade busstrafik som ett komplement till järnvägstrafik. Den första självständiga trafiken startade 1950 mellan Sundsvall och Luleå genom en organiserad samverkan mellan ett antal privata bussföretag. Den långväga busslinjetrafiken har främst utvecklats mellan orter där det inte funnits utbyggda järnvägsförbindelser.

Långväga busslinjetrafik ingår i det övergripande begreppet länsgräns-överskridande linjetrafik, som omfattar kortare eller längre sträckor in i angränsande län och som antingen ingår i trafikhuvudmans länstrafik eller bedrivs av företag på kommersiella villkor. Den långväga busslinjetrafiken omfattar linjer som är 10 mil eller längre. Den helt övervägande delen av sådan trafik bedrivs på kommersiella villkor och benämns i dagligt tal expressbusstrafik. Det är denna trafik som är huvudintresset för denna rapport.

Expressbusstrafiken drivs utan offentliga subventioner av bussföretag med tidtabellbundna linjer som vanligen startar eller slutar i någon av de tre storstäderna Stockholm, Göteborg eller Malmö.

För trafiken krävs tillstånd för respektive linje. Innan tillstånd medges prövas om sökt linjetrafiktillstånd kan komma att skada redan etablerad järnvägstrafik eller trafikhuvudmans trafik inom eget län.

Nuvarande reglering på marknaden för långväga busslinjetrafik ger SJ en skyddad ställning och begränsar konkurrensen på området för långväga persontransporter. Därigenom begränsas även resenärernas valmöjligheter och möjligheterna att uppnå de trafikpolitiska målen som riksdagen fastlagt år 1988 (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260) försvåras.

Enligt Konkurrensverket är en fungerande eller effektiv konkurrens en viktig förutsättning för ett effektivt utnyttjande av produktionsresurserna i samhället. Konkurrens gör det möjligt att bibehålla eller öka välfärden för medborgarna. Konkurrens är dock inte något självändamål utan ett medel för att uppnå vissa mål, t.ex. de trafikpolitiska målen.

Utvecklingen inom trafikområdet har gått mot avreglering och friare konkurrens inom flera branscher, t.ex. taxi- och flygområdena. Samtidigt tillämpas en i huvudsak oförändrad reglering på järnvägsområdet. Långväga busslinjetrafik är en jämförelsevis liten bransch, men regleringen av busstrafiken är av principiellt intresse då den visar på tendensen att en reglering på ett område (i detta fall järnvägstrafiken) ofta leder till en reglering på ett angränsande område (busstrafiken).

Konkurrensverket skall enligt sin instruktion bl.a. uppmärksamma regleringar som kan snedvrída konkurrensen. Verket skall föreslå åtgärder som leder till ökad konkurrens på marknaden. Konkurrensverket har därför beslutat att genomföra en utredning av den långväga busslinjetrafiken och av förväntade effekter för resenärerna vid en avreglering av denna marknad, med särskild inriktning på den s.k. expressbusstrafiken.

Utredningen inleds med en beskrivning av den långväga busslinjetrafiken som en del av den totala persontrafikmarknaden. I denna ingår en redovisning av busslinjetrafikens konkurrensförutsättningar, bl.a. som följd av lagstiftning och resenärernas färdmedelsval. Därefter följer en kortfattad beskrivning av förhållandena i England, Norge, Danmark och Finland. Med redovisade uppgifter som grund inleds analysavsnittet med en sammanfattning av Ph.D. Astri Murens, universitetslektor på nationalekonomiska institutionen vid Stockholms universitet, genomgång av samhälls-ekonomiska effekter av konkurrens mellan olika transportslag, speciellt tåg och buss. Regleringens effekter för bl.a. resenärernas valmöjligheter diskuteras och busstrafikens påverkan på SJ:s trafik kommenteras liksom även trafikhuvudmännens långväga busslinjetrafik. En bedömning av förväntade effekter vid en avreglering av den långväga busslinjetrafiken redovisas. Slutligen redovisas överväganden och förslag till åtgärder.

2 Allmän beskrivning av persontransportmarknaden

Det helt dominerande transportmedlet när det gäller persontransporter är personbilen. År 1994 svarade den för ca 66 procent av det totala resandet uttryckt i miljarder personkilometer. Detta framgår av nedanstående tabell.

Tabell 2.1 Persontransporter per färdmedel, miljarder personkm., 1994

	Miljarder personkm. 1994	Procent
Personbil (inkl. taxi)	82,2	66,3
Buss	10,7	8,6
Järnväg	4,6	3,7
Flyg	13,4	10,8
T-bana, spårvagn	2,7	2,2
Övrigt	10,4	8,4
Summa	124,0	100,0

Källa: Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Resvaneundersökningarna (RVU)

Den stora ökningen av bilresandet skedde under 1950- och 1960-talen. År 1950 svarade personbilen endast för 25 procent av det totala resandet. Under 1970- och 1980-talen ökade bilresandet ungefär lika mycket som det totala resandet. Samma förhållande har hittills gällt under 1990-talet.

Andelarna för olika färdmedel varierar med hänsyn till transportavståndet. Sålunda minskar andelen för bilresandet till under 50 procent vid sträckor längre än 50 mil, medan tågresandet och framför allt flyget har en större andel av de längre resorna.

Den procentuella fördelningen av det långväga resandet, som definieras som resor 10 mil eller längre, framgår av nedanstående tabell 2.2.

Tabell 2.2 Procentuell fördelning av det långväga resandet, resor 10 mil eller längre, på olika färdmedel, personkm., 1994

	Andel av totalt resande, miljarder personkm., 1994, %
Personbil	66
Tåg	13
Flyg	13
Buss	5
<i>därav långväga linjetrafik</i>	2
Övrigt	3
Summa	100

Källa: SIKA, RVU

Den långväga busslinjetrafiken består av resor 10 mil eller längre. Buss-
trafiken enligt ovan (5 procent) omfattar även skolbusstrafik och övrig
beställningstrafik samt lokal eller regional trafik över 10 mil. Den
långväga busslinjetrafiken i form av expressbusslinjer omfattar endast ca 2
procent av det totala långväga personresandet.

Räknat på totala marknaden för kollektiv linjetrafik över 10 mil, med tåg,
flyg eller buss, uppgick expressbusstrafikens marknadsandel till ca 7 pro-
cent medan flyget och järnvägen svarade för ca 45 respektive 48 procent
1994. Det långväga resandet med tåg var således volymmässigt ca sju
gångar större än motsvarande resande med buss.

3 Långväga busslinjetrafik

3.1 Marknaden

Vägverket genomförde under vintern 1995/96 en undersökning som omfattade samtliga företag som enligt Vägverkets register hade tillstånd att bedriva långväga busslinjetrafik. Enligt undersökningen fanns det ca 50 företag som bedrev sådan trafik på sammanlagt ca 175 olika linjesträckor. Drygt hälften av linjetillstånden, eller ca 90, gällde endast kortare linjer in i angränsande län (linjesträckor mindre än 10 mil) medan ca 85 linjer avsåg långväga busslinjetrafik (10 mil eller längre). Ungefär 20 privata/statliga företag bedrev långväga busstrafik på ca 65 av dessa 85 linjer. För trafiken på 18 linjer (vanligtvis kortare än 10 mil) ansvarade 17 tillståndshavare som var trafikhuvudmän eller av trafikhuvudmän ägda trafikbolag. Trafiken utfördes i regel av särskild operatör. SJ hade tillstånd för s.k. tågbusstrafik på 2 linjer, bl.a. linjen Eskilstuna - Stockholm.

Den sammanlagda omsättningen för länsgränsöverskridande busslinjetrafik uppgår till ca 300 miljoner kronor. Därav utgör trafik som utförs med stöd av tillstånd för trafikhuvudman ca 50 miljoner kronor. Renodlad långväga busslinjetrafik eller s.k. expressbusstrafik uppgår således till ca 250 miljoner kronor.

Geografiskt är trafiken koncentrerad till södra och mellersta Sverige samt utefter Norrlandskusten. Flertalet linjer går till/från de tre storstäderna Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Trafiken utförs huvudsakligen under veckoslut. Veckoslutstrafiken har medgivits av myndigheterna och accepterats av SJ mot bakgrund av att den bedöms utgöra en avlastning av tågtrafiken på linjer och tider då resursbrist föreligger. Trafik under någon av dagarna måndag - torsdag bedrivs bara (förutom huvudmannatrafik) på ett tjugotal linjer.

Marknaden för långväga busslinjetrafik har ökat i ungefär samma takt som övrigt personresande, förutom 1994/95 då regeringens beslut i ett antal överklagade ärenden ledde till en ca 10-procentig ökning av utbudet av expressbusstrafik. Däremot har antalet bussföretag som har fått tillstånd under de senaste åren varit på samma nivå och någon ökning har inte skett under 1994 eller 1995.

3.2 Företag

Marknaden för långväga busslinjetrafik domineras av Swebus AB som tillhör SJ-koncernen (genom AB SwedCarrier). Företaget har ca 33 procent av totala marknaden för länsgränsöverskridande busslinjetrafik

inklusive huvudmannatrafik. Exklusive den senare trafiken, som endast avser trafik in i angränsande län och vanligtvis avser en reslängd mindre än 10 mil, har företaget en marknadsandel om ca 40 procent av expressbusstrafiken. Svenska Buss ek.för., som är ett gemensamt marknadsföringsbolag för 10 bussföretag i södra Sverige, svarar för mellan 15 och 20 procent av expressbusstrafiken. SJ bedriver dessutom expressbusstrafik, s.k. tågbusstrafik, som är mer omfattande än var och en av övriga mindre bussföretags trafik.

Swebus blev störst på marknaden genom en sammanslagning av tidigare SJ Buss och GDG Biltrafik. Till SJ-koncernen hör även Wasatrafik AB som dock framhåller att man arbetar fristående gentemot Swebus på marknaden. I Swebus styrelse ingår bl.a. chefen för SJ Persontrafik. Swebus har varit jämförelsevis passivt när det gäller att söka nya linjetillstånd för långväga busslinjetrafik. Företaget har i stället expanderat trafiken på redan medgivna linjer. Swebus är, enligt beslut i SJ:s styrelse, utbudet till försäljning under 1996.

3.3 Trafikhuvudmännens länsgränsöverskridande trafik

Trafikhuvudmännen har sammanlagt en betydande volym länsgränsöverskridande busstrafik. Den utförs dock vanligtvis av anlitade entreprenörer. Linjelängden understiger i regel 10 mil, vilket innebär att det endast är fråga om trafik in i angränsande län och inte egentlig långväga busslinjetrafik. Linjerna ingår i den lokala eller regionala länstrafik som trafik- huvudmännen är ansvariga för. Oftast gäller det subventionerade pris som i övrigt gäller för denna trafik.

Ett tiotal linjer avser mer betydande trafik. Det förekommer att trafik- huvudmän bedriver långväga busstrafik med s.k. kopplade tillstånd. Genom att koppla ihop inomlänstrafik, som inte kräver tillstånd, uppnås en långväga busslinjetrafik mellan olika län. Föredragande departements- chefen framhöll dock i prop. 1987/88:78 i samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 att trafik- huvudmännen i princip inte skall bedriva långväga busstrafik. Skälet till detta var att den trafik som trafik- huvudmännen bedriver i huvudsak är subventionerad av allmänna medel. Det anfördes därför i propositionen att det från konkurrenssynpunkt kunde resas invändningar mot långväga busslinjetrafik i huvudmans regi.

Vissa trafik- huvudmän har också träffat avtal med bussföretag om att länstrafikbolagets biljetter även skall gälla på en långväga busslinje.

4 Busstrafikens övriga delmarknader

4.1 Lokal och regional linjetrafik

Genom lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik ålades trafikhuvudmännen i respektive län fr.o.m. 1981 ansvaret för den lokala och regionala busstrafiken. Huvudman är normalt landstingskommun och kommunerna i länet gemensamt. Fr.o.m. 1 juli 1989 fick trafikhuvudmännen rätt att driva busslinjetrafik utan särskilt trafiktillstånd.

Den lokala och regionala kollektiva persontrafiken med buss bedrivs med ca 7.000 bussar fördelade på totalt ca 350 privata och kommunala företag samt statliga Swebus AB. År 1994 uppgick kostnaderna för denna trafik inklusive lokal och regional spårtrafik till ca 14,5 miljarder kronor. Det är ungefär 50 gånger mer än vad omsättningen inom den långväga busslinjetrafiken uppgår till.

Marknaden för lokal och regional linjetrafik med buss domineras, förutom av de kommunala bussföretagen, av bussföretagen Swebus, som tillhör SJ-koncernen samt Linjebuss AB. De kommunala bussföretagen (27 stycken) hade 1994 sammanlagt 39 procent av marknaden. Swebus hade vid samma tidpunkt ca 29 procent och Linjebuss ca 16 procent av marknaden. Resterande 16 procent fördelades på övriga i huvudsak mindre privata bussföretag. År 1996 har antalet kommunägda bussföretag minskat till 20 stycken.

Den lokala och regionala linjetrafiken subventioneras med skattemedel till i genomsnitt ca 50 procent av kostnaderna.

4.2 Beställningstrafik med buss

Beställningstrafik med buss bedrivs på kommersiella villkor utan skatte-subvention. Beställningstrafiken avser icke linjelagd särskilt beställd trafik, t.ex. turisttrafik, utflykter etc. Trafiken utförs av ett stort antal vanligtvis mindre företag. Den kan också utgöra komplement till ett bussföretags linjetrafik. (Även skolbusstrafik är i rättslig mening beställningstrafik.)

Beställningstrafiken omfattar enligt branschuppgift ca 1.000 bussar av Sveriges totalt ca 14.000 bussar samt omsätter ca 1 miljard kronor årligen.

4.3 Skolbuss och specialbuss (färdtjänst)

Skolbuss och specialbuss (färdtjänst) upphandlas av kommunerna. Kostnaderna för skolresor, som både består av taxi- och bussresor, uppgår till mellan 2 och 4 miljarder kronor. Skolbuss torde svara för ca hälften av dessa belopp.

Färdtjänstkostnaderna i hela landet uppgår till ca 2 miljarder kronor, därav utgör färdtjänst med specialbuss uppskattningsvis 10 procent. Slutligen finns en mindre del sjukresor, vilka betalas av landstingen, som utförs med buss. Det är ej känt hur stora kostnaderna för dessa resor är.

5 Den långväga busslinjetrafikens konkurrensförutsättningar

5.1 Resenärernas val av färdmedel

Färdmedelsvalet styrs av flera olika faktorer som t.ex. pris, bekvämlighet och restid samt förekomst av alternativ och därvid särskilt tillgång till bil.

Det vanligaste skälet till att resenären väljer bussen är enligt en undersökning av Transportforskningsberedningen att denna uppfattas som det billigaste alternativet¹. En stor andel resenärer anför också att den är bekvämare än andra alternativ. Tågresenärerna väljer detta färdmedel främst av bekvämlighetskäl och för att det inte finns andra alternativ. Bekvämlighetsargumentet framhåller även bilresenärerna samt att bilen av flera anses vara snabbare än andra alternativ. Flyget väljer man främst av tidsskäl.

Prisrelationerna mellan de olika kollektiva färdmedlen är sådana att bussresan uppfattas som billigast. Prisnivån ligger enligt Konkurrensverket på ungefär halva prisnivån för tågresan (exklusive rabatter). Flygpriset är ungefär fyra gånger så högt som priset för motsvarande bussresa. Kostnaden för bilresan är beroende av flera olika faktorer och något marknadspris för privatresor med egen bil går inte att fastställa. Det förekommer dock att bensinkostnaden används vid jämförelser med andra trafikmedel (se under avsnitt Danmark sid 40). Det kan noteras att även om man enbart räknar med bensinkostnaderna så är bussresan i regel billigare än motsvarande bilresa med en person i bilen.

Bussresenären är vanligtvis en person med, som man säger, jämförelsevis låg tidsvärdering, dvs. restiden har inte högsta prioritet. Det är främst ungdomar och yngre pensionärer som reser med buss. Enligt Transportforskningsberedningens undersökning 1988 var 23 procent av resenärerna under 25 år och 26 procent mellan 65 och 74 år. Av totala befolkningen utgjorde dessa ålderskategorier samma år 15 respektive 14 procent.

Dessa förhållanden styrks i huvudsak av de undersökningar som två bussföretag gjort i samarbete med Konkurrensverket under 1996. Ramkvillabuss AB tillfrågade 134 resenärer på linjen Växjö - Stockholm under en vanlig vecka i april 1996². Av resenärerna var 27 procent pensionärer och 31 procent studerande. Y-Buss/Werner Westins Omnibus AB gjorde

¹ Expressbusstrafik på väg TFB-meddelande nr 51 1988

² Resvaneundersökning 1996, Ramkvillabuss AB/Svenska Buss.

en motsvarande undersökning i mars 1996 på linjen Stockholm - Örn-sköldsvik omfattande 176 resenärer³. Av dessa var 43 procent pensionärer medan 11 procent var studerande och 32 procent förvärsarbetande.

Av betydelse för valet av färdmedel är också syftet med resan respektive tillgången till bil. Enligt Ramkvillabuss enkät var ca 70 procent av resorna privatresor, främst besök av släkt och vänner. Motsvarande uppgift enligt Y-Buss enkät var ca 80 procent. Arbetsresor svarade bara för några procent av totala antalet resor trots att enkäten genomfördes under veckans vardagar.

Ungefär hälften av bussresenärerna på linjen Växjö - Stockholm hade inte tillgång till bil, vilket är en högre siffra än som gäller för befolkningen i sin helhet. Bland Y-Buss resenärer var siffran ännu högre, nämligen 58 procent.

Med hänsyn till prisförhållanden, bekvämlighet och restid kan bedömningen göras att den långväga busslinjetrafiken i huvudsak konkurrerar med bilresandet och tågtrafiken. Beträffande tågtrafiken gäller dock att snabbtåg X-2000, 1 klass, närmast konkurrerar med flyget.

5.2 Lagstiftning på trafikområdet

Det övergripande målet för den statliga trafikpolitiken är enligt 1979 års trafikpolitiska beslut att "trafikpolitiken skall erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad". För att uppnå detta mål förutsätts att det finns en väl utbyggd kollektivtrafik.

5.2.1 1988 års trafikpolitiska beslut

Under 1988 fattade riksdagen ett nytt trafikpolitiskt beslut som innebar en avreglering/omreglering av delar av den yrkesmässiga persontrafiken. Genom konkurrens på lika villkor skulle de trafikpolitiska målen uppnås på ett bättre sätt än vad som kunnat ske genom de tidigare regleringarna, som bl.a. innefattade ett system med linjekoncessioner för busstrafiken. För den långväga busslinjetrafik avskaffades behovsprövningen, dvs att ny busstrafik tilläts endast om det ansågs föreligga behov av sådan. I stället infördes en skadlighetsprövning gentemot etablerad järnvägstrafik och trafikhuvudmännens trafik.

Enligt yrkestrafiklagen (1988:263), som trädde i kraft den 1 januari 1989, skulle följande gälla:

³ Resvaneundersökning 1996, Y-Buss/Werner Westins Omnibuss AB.

"Tillstånd till linjetrafik får ges endast om den avsedda trafiken inte kan antas bli till skada för redan etablerad järnvägstrafik eller trafik som drivs enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik (lokal och regional trafik inom ett län, egen anm.). Tillstånd får dock ges, om sökanden gör sannolikt att en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås".

Genom lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik hade trafikhuvudmännen i respektive län fr.o.m. 1981 ålagts ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken inom respektive län. För denna trafik erfordras inget linjetillstånd. Tillståndsprövningen av linjer kom därigenom att gälla enbart den länsgränsöverskridande busslinjetrafiken.

Trafikhuvudman är normalt landstingskommunen och kommunerna i länet gemensamt. Skälet till att skadlighetsprövningen även omfattade eventuell påverkan på trafikhuvudmännens trafik angavs vara att huvudmännen inom sitt ansvarsområde har att svara för en omfattande olönsam trafik och att denna situation skulle kunna förvärras om eventuell lönsam trafik förlorades till annat företag.

Tillstånd att driva långväga busslinjetrafik beviljades av dåvarande Transportrådet. Denna myndighet konstaterade i rapporten Avreglering av busstrafik⁴ att avregleringen inte verkat på det sätt som avsetts beträffande den långväga busstrafiken. Järnvägstrafiken hade i alltför hög grad skyddats. En förbättrad trafikförsörjning hade inte värderats tillräckligt högt i förhållande till bortfall av ett mindre antal resenärer på tåg. Transportrådet föreslog därför att skadlighetsprövningen avskaffades eller ändrades väsentligt så att ny trafik kunde komma till stånd.

⁴ Transportrådet rapport 1990:13.

5.2.2 1992 års trafikpolitiska beslut

I propositionen 1991/92:130 om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken föreslog regeringen "i avvaktan på en fullständig avreglering av den långväga busslinjetrafiken", att skaderekvisitet mjukades upp genom att en omvänd bevisbörda infördes. I fortsättningen skulle det vara järnvägsföretaget eller trafikhuvudmannen som skulle göra sannolikt att de ekonomiska förutsättningarna att driva den berörda trafiken skadades i betydande mån om det sökta tillståndet beviljades. Riksdagen antog regeringens förslag och därigenom fick yrkestrafiklagen sin nuvarande lydelse beträffande aktuell trafik, nämligen

"Tillstånd till linjetrafik får inte ges om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva järnvägstrafik eller trafik enligt lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik. Tillstånd får alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås".

Förändringarna av yrkestrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 1993.

5.3 Pågående utredningar

Under 1994 beslöt regeringen att tillsätta en parlamentarisk kommitté (Kommittédirektiv 1994:140) med uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Av direktiven framgår att kommittén bl.a. skall analysera i vilken mån de trafikpolitiska målen i de beslut som riksdagen fattat 1988 och senare har uppfyllts. Kommittén skall också analysera vilka åtgärder - t.ex. för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft - som kan bidra till att uppnå de trafik-, miljö- och regionalpolitiska målen i högre grad än enbart åtgärder i infrastrukturen.

Kommittén skall lägga fram sitt slutbetänkande senast den 1 mars 1997. Kommittén lade fram ett delbetänkande i april 1996. Kommittén har inte särskilt behandlat regleringen av den långväga busslinjetrafiken.

Under 1994 beslöt regeringen även att utse en särskild utredare med uppdrag att se över yrkestrafiklagstiftningen och övrig författningsreglering för yrkestrafiken och utarbeta förslag till en ny sammanhållen författningsstruktur på detta område (Kommittédirektiv 1994:109). Utredaren skulle bl.a. uppmärksamma förhållandet att trafikhuvudmän etablerar långväga busstrafik genom att de knyter samman sina inom respektive län gällande trafikeringsrätter.

Utredningen avgav sitt slutbetänkande i maj 1996. Utredningsmannen föreslår i betänkandet Ny yrkestrafiklagstiftning (SOU 1996:93) att skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmännens länstrafik skall slopas. Vidare föreslås med anledning av de s.k. kopplade tillstånden att all länsgränsöverskridande trafik skall tillståndsprövas.

Kommunikationsdepartementet gav 1995 dåvarande Delegationen för prognos- och utvecklingsverksamhet inom transportsektorn (DPU), nuvarande Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), i uppdrag att medverka till en utvärdering av den ändrade regleringen i yrkestrafiklagen beträffande prövning av tillstånd till linjetrafik. Redovisning av uppdraget beräknas ske mot slutet av år 1996.

5.4 Tillståndsprövningen

De tillstånd som hade beviljats fram till 1 januari 1993 avsåg huvudsakligen veckoslutstrafik samt den dagliga trafik som Swebus övertagit från SJ Buss. Veckoslutstrafiken hade SJ inte motsatt sig eftersom man inte ansåg sig ha kapacitet att lönsamt driva motsvarande järnvägstrafik. Den långväga busslinjetrafiken på helgerna accepterades därför som ett komplement till SJ-trafiken.

Efter ändringen av yrkestrafiklagen 1993 inkom ett stort antal ansökningar om tillstånd att driva långväga busslinjetrafik till Trafiksäkerhetsverket, som fr.o.m. 1992 hade övertagit tillståndsprövningen från Transportrådet. Ansökningarna avsåg bl.a. daglig trafik eller trafik måndag och torsdag som komplement till tidigare beviljad veckoslutstrafik. Flertalet ansökningar beviljades av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket gjorde på basis av prop. 1991/92:130 bedömningen att skadlighetsprövningen endast kunde leda till stoppad busslinjetrafik i de för järnvägstrafiken och trafikhuvudmännen verkligt väsentliga fallen. Det ålåg därför den som ansvarade för järnvägstrafiken eller trafikhuvudmannen i ett län att för tillståndsmyndigheten prestera ett underlag för bedömningen av påstådd skada. Vidare skulle skadan vara mera betydande för att kunna beaktas. Vid bedömningen av den påstådda skadan skulle hänsyn tas såväl till uteblivna intäkter som ökade kostnader.

I de ärenden där önskat busstillstånd beviljades av Trafiksäkerhetsverket hade remissinstanserna (SJ eller berörda trafikhuvudmän) inte i tillräcklig utsträckning kunnat göra sannolikt att någon konkret skada skulle uppstå. Därav följde att skadan inte ansågs kunna vara betydande. Samtidigt bedömde Trafiksäkerhetsverket i många fall att en avsevärt förbättrad trafikförsörjning skulle komma att uppnås med en ökad busstrafik.

Ett trettiotal beviljade busstrafiktillstånd överklagades till regeringen av SJ. I ett fall hade även en trafikhuvudman överklagat Trafiksäkerhetsverkets beslut. Ungefär hälften av tillstånden avsåg begäran från bussföretag att få driva daglig trafik.

Regeringen fattade under sommaren 1994 beslut i ärendena. I flertalet fall avslögs SJ:s överklaganden helt eller delvis. Exempel på den senare typen av beslut är att bussföretaget ålades begränsningar i rätten att ta upp och släppa av trafikanter på viss delsträcka, t.ex. förbud att ta upp och lämna av trafikanter på delsträckan Stockholm - Örebro ingående i linjen Stock-

holm - Göteborg. På sträckan Malmö - Göteborg bifölls SJ:s överklagande fullt ut varför inte någon trafik tilläts förutom redan medgiven veckosluts- trafik.

Av totalt ca 85 expressbusslinjer kom trafik på vardagar måndag - torsdag genom regeringens beslut att medges på ett 10-tal linjer.

Den långväga busslinjetrafik på vardagar måndag - torsdag som kom att förbjudas helt eller med restriktioner beträffande på- och avstigning omfattade följande sträckor.

1. Malmö - Göteborg (Västkustbanan)
2. Stockholm - Örebro (Mäljarbanan)
3. Fellingsbro - Stockholm (Svealandsbanan)
4. Mora/Falun/Borlänge - Stockholm (Dalabanan)
5. Sundsvall - Stockholm (Ostkustbanan)
6. Bollnäs - Stockholm (Norra Stambanan)
7. Kristianstad - Karlskrona (Blekinge kustbana)

Regeringens beslut att ej medge viss långväga busslinjetrafik motiverades med att SJ befann sig i ett omstruktureringskede, som bl.a. innebar stora satsningar på snabbtågstrafik och väsentligt förbättrad tågtrafik i övrigt. Den omfattande ekonomiska satsningen som pågick borde enligt regeringen medföra att en fullständig avveckling av skadlighetsprövningen fick anstå en tid. Inte minst viktigt var att vid prövning av ansökningar om långväga busstrafik beakta var i landet järnvägens infrastruktur eller tåg- utbudet förbättrades.

Vägverket som fr.o.m. 1993 övertagit skadlighetsprövningen fick under 1994 och 1995 mellan 100 och 125 ansökningar om trafiktillstånd per år. Av de svenska länsgränsöverskridande ansökningarna avsåg ca 25 ansökningar utökningar eller ändringar av äldre tillstånd. Cirka 25 ansökningar per år avsåg helt nya linjer. Ungefär 50 ansökningar per år gällde svenska företags trafik till utlandet eller utländska företags trafik i Sverige. En hel del ansökningar rörde förfrågningar eller sådana ändringar som ej krävde ett nytt beslut av Vägverket.

De svenska linjetrafiktillstånden som Vägverket beviljar är vanligen inte tidsbegränsade. Om något företag får tillstånd till trafik på en viss linje beviljas dessutom automatiskt även andra sökande motsvarande tillstånd för att konkurrensen mellan bussföretagen inte skall snedvridas.

Vägverket följer den praxis som regeringens beslut 1994 innebar och har inte fått några indikationer från regeringen på att Vägverket bör tillämpa en annan bedömning i tillståndsprövningen.

5.5 Tågtrafikens utveckling

SJ:s totala trafik i egen regi uttryckt i miljoner personkilometer minskade fram till och med år 1992, men har därefter ökat varje år. Trafiken ökade med 14 procent mellan 1992 och 1995. SJ:s totala rörelseintäkter för persontrafikdivisionen uppgick till 6.208 miljoner kronor 1995.

Under hela tiden då trafiken ökat i volym har bansystemet varit föremål för omfattande ombyggnader. Banverket fick i regleringsbrev 1993-06-17 regeringens uppdrag att upprätta en plan för stombanjärnvägar för perioden 1994 - 2003. Den skulle omfatta prioriterade investeringar för totalt 32 miljarder kronor.

Våren 1993 lämnade regeringen ett förslag till riksdagen (proposition 1992/93:176) om investeringar i trafikens infrastruktur. Järnvägsinvesteringarna skulle bl.a. ha följande inriktning:

- Det är viktigt att järnvägssystemet får emot vägnätet motsvarande upprustning till modern standard.
- Utbyggnader av järnvägen bör inriktas mot en generell upprustning till snabbtågsstandard.
- Persontrafiknätet år 2003 skall binda samman stora delar av landet med snabbtåg längs de viktigaste stråken.

Riksdagen godkände regeringens proposition och regeringen beslutade i mars 1994 att godkänna Banverkets stommönsplan.

De banutbyggnader som har lett till att långväga busslinjetrafik har förbjudits på vardagar (måndag - torsdag) gäller Västkustbanan, Mäljarbanan, Svealandsbanan, Dalabanen, Norra Stambanan, Blekinge kustbana och Ostkustbanan.

Olika delar av Västkustbanan har byggts ut under i stort sett hela tiden sedan mitten av 1980-talet. Enligt aktuella planeringsförutsättningar är hela banan utbyggd till dubbelspår omkring år 2000. Den kortaste restiden mellan Göteborg och Malmö, som 1994 var 3 timmar och 15 minuter, kommer att minska till 2 timmar när banan är helt utbyggd. Restiden med buss är f.n. ca 4 timmar (veckoslutstrafik). SJ har förbättrat järnvägstrafiken under hela tiden som busstrafik mellan Göteborg och Malmö har varit förbjuden på vardagar. År 1994 fanns det nio avgångar på vardagar från Göteborg. Under 1996 har antalet ökat till 15, varav tre är snabbtåg med X-2000. Restiden på flera regionaltåg har samtidigt minskat. Detta har inneburit att den genomsnittliga restiden har minskat från 3 timmar och 56 minuter till 3 timmar och 38 minuter.

Utbyggnaden av Mäljarbanan beräknas bli helt klar årsskiftet 2000/2001. SJ beräknar dock att trafiken kommer att förbättras kraftigt redan oktober

1997 . När hela banan står färdig får Mälardalenregionen en dubbelspårig bana från Stockholm till Kolbäck. Restiden på sträckan Örebro - Stockholm blir ca 1 timme och 40 minuter. Dagens restid uppgår till ca 3 timmar. Dagens restid med buss uppgår också till ca 3 timmar (under veckoslut), men av- och påstigning under vardagar (måndag-torsdag) mellan dessa orter är inte tillåten. Antalet resmöjligheter på vardagar med tåg från Örebro har ökat från 7 till 9 mellan 1994 och 1996. Den genomsnittliga restiden med tåg har dock förlängts några minuter till dagens ca 3 timmar.

Svealandbanan beräknas bli klar 1997. I juni 1997 startar SJ en ny kraftigt förbättrad trafik på sträckan Stockholm - Eskilstuna. Restiden Eskilstuna - Stockholm beräknas bli 59 minuter. De nuvarande restiderna ligger inom intervallet 1 tim 50 min och 2 tim 20 min.

Ombyggnaderna på Dalabanan på sträckan Uppsala - Borlänge beräknas bli klara under 1997. Restiden kommer att förkortas med 15 minuter mellan Borlänge och Uppsala. Restiden är f.n. ca 3 timmar mellan Falun och Stockholm. Restiden med buss är också ca 3 timmar mellan dessa orter. Bussresor är endast tillåtna under veckoslut fredag - söndag. Antalet resmöjligheter med tåg under vardagar mellan Falun och Stockholm är oförändrat 1996 jämfört med 1994. Den genomsnittliga restiden har förlängts något genom att ett snabbtåg X-2000 har tagits bort på vardagar.

Ostkustbanan beräknas enligt gällande stamnätsplan vara utbyggd år 2000. När alla utbyggnader är klara beräknas restiden mellan Stockholm och Sundsvall minska till ca 3 timmar från dagens 4 timmar och 45 minuter i genomsnitt. SJ har förbättrat trafiken mellan Sundsvall och Stockholm under senare år, då förbud mot av- och påstigning under vardagar gällt för bussresenärer. SJ hade 5 avgångar från Sundsvall under vardagar 1994. Dessa har under 1996 ökat till 8, varav 2 är snabbtåg X-2000. De senare med en restid om ca 4 timmar. Den genomsnittliga restiden har minskat mellan 1994 och 1996. Bussrestiden Sundsvall - Stockholm (under veckoslut) är ca 5 timmar.

5.6 Prisjämförelse mellan långväga buss och tåg

En vanlig uppfattning är att priset på bussresan är lägre än motsvarande tågbiljett till normalpris. Detta bekräftas av den prisjämförelse som Konkurrensverket gjort. För 14 av de mest trafikerade resrelationerna där det förekommer långväga busslinjetrafik var priset på bussresan ungefär hälften av motsvarande tågbiljettpris (normalpris). Detta framgår av nedanstående tabell 5.1.

Tabell 5.1 Biljettpris på resor med tåg respektive buss, enkel resa, kr, inkl. moms, 1 april 1996

	Resrelationer	Tåg ¹	Buss ¹	Buss i förh. till tåg, procent
1.	Sundsvall - Stockholm	435	195	45
2.	Falun - Stockholm	290	100	34
3.	Karlstad - Stockholm	360	95-100	26-28
4.	Gävle - Stockholm	225	100	44
5.	Göteborg - Stockholm	480	200-230	42-48
6.	Malmö - Stockholm	557	260-290	47-52
7.	Växjö - Stockholm	495	230-240	46-48
8.	Norrköping - Stockholm	205	150	73
9.	Kalmar - Stockholm	549	230	42
10.	Malmö - Göteborg	375	160	43
11.	Jönköping - Göteborg	190	130	68
12.	Karlstad - Göteborg	270 ²	95-100	35-37
13.	Halmstad - Göteborg	195	115	59
14.	Växjö - Malmö	235	170	72
	Genomsnitt	347	159-165	46-48

1. Tåg: Intercity 2 kl. normalpris. Buss: normalpris inkl. ev obligatorisk bokningsavgift.

2. SJ har i april 1996 sänkt priset till 135 kr för vuxen person och till 95 kronor för ungdom.

Källa: SJ, Svenska Buss, Swebus

Bussföretagen tillämpar studeranderabatter men i övrigt vanligtvis inga rabatter. SJ har, förutom studeranderabatter, flera olika typer av rabatter som förutsätter inköp av s.k. Reslustkort, vilket kostar 150 kronor (för pensionärer 50 kronor). Med Reslustkortet får resenären tillgång till ett begränsat antal Reslustplatser i X 2000. Antalet rabatterade platser varierar på olika linjer och avgångar. Med Reslustkortet kan resenären resa med 25 procents rabatt på InterCity- och InterRegio-tåg på tisdag, onsdag, torsdag och lördag.

Reslustkortet är också en förutsättning för att få tillgång till rabatten om 50 procent på s.k. Röda avgångar. Dessa avser vanligen sådana avgångar som har jämförelsevis få resenärer. SJ har inte lämnat uppgift om genomsnittlig rabattstorlek på ovan angivna resrelationer. Enligt SJ påverkar dock rabatterna i stor utsträckning det genomsnittliga pris som SJ debiterar kunderna. Den genomsnittliga rabattnivån totalt inom landet i 1:a och 2:a klass är enligt SJ ungefär 35 procent.

Den rabatt som resenären erhåller motsvaras dock oftast av en mer eller mindre upplevd upppoffring från kundens sida, t.ex. att tvingas resa på en tid som inte passar helt och hållet. Reslustrabatten om 25 procent gäller endast vissa dagar och Röda avgångar på sådan tid på dygnet då efterfrågan är begränsad. Utgiften för Reslustkortet är dessutom, som en engångsutgift, av den storleksordningen att den i många fall överstiger hela priset för bussbiljetten. Nackdelen med att mäta prisnivån inklusive eventuella rabatter är bl.a. att den uppmätta prisnivån blir beroende av andelen resenärer med olika rabattnivåer som reser under den tidsperiod

som undersöks. Ökar t.ex. andelen resenärer med höga rabatter registreras detta som en sänkning av prisnivån utan att några sänkningar av de nominella priserna har skett.

Mot bakgrund av ovanstående har Konkurrensverket valt att göra prisjämförelsen utan hänsyn till eventuella rabatter. Även med beaktande av den genomsnittliga rabattnivån som SJ har angett framstår bussalternativet som lägre i pris.

5.7 Restider tåg - buss

Förutom priset är även restiden av stor betydelse vid färdmedelsvalet. Som ovan berörts är restiden vanligtvis kortare vid tågresa jämfört med motsvarande bussresa. Detta framgår av följande exempel

Tabell 5.2 Genomsnittlig restid timmar och minuter, april 1996

Resrelation	Tåg	Buss
Falun - Stockholm	3 tim.	3 tim. 10 min.
Karlstad - Göteborg	3 tim.	3 tim. 25 min.
Malmö - Göteborg	3 tim. 38 min.	4 tim. 10 min.
Sundsvall - Stockholm	4 tim. 45 min.	5 tim.
Göteborg - Stockholm	4 tim. 20 min.	6 tim. 15 min.

Vanligtvis ökar tågets fördel från tidssynpunkt med resans längd. Särskilt tydligt är detta på sträckan Göteborg - Stockholm, medan skillnaden i restid mellan tåg och buss vid resa mellan Stockholm och Falun inte är mer än 10 minuter.

Bussens konkurrensfördel gentemot andra färdmedel (tåg och bil) anses av branschfolk ligga på reseavstånd upp till 40 mil, vilka kräver restider mellan 4 och 5 timmar. Det kan noteras att alla de linjesträckor där på- och avstigning med buss förbjudits på vardagar, som t.ex. Göteborg - Malmö, ligger inom intervallet högst 40 mil.

Fördelen från kostnadssynpunkt för bussen är att resor av denna kategori vanligtvis endast kräver en chaufför. För längre resor krävs dubbelbemanning.

5.8 Miljö- och energieffekter av olika trafikslag

Vid förslag som leder till en förändring av transportslagens fördelning vad avser långväga persontransporter utgör påverkan på miljön en viktig beslutsparameter. Det är därvid viktigt att belysa miljöeffekterna såväl

utifrån ett tänkbart scenario vid en avreglering som de enskilda trafikslagens påverkan på miljön.

Nedan redovisas material företrädesvis framtaget av Statens Väg- och Trafikforskningsinstitutet (VTI) som åskådliggör ovan nämnda förhållanden.

5.8.1 Förväntade miljöeffekter vid en avreglering av den långväga busstrafiken

På uppdrag av Kommunikationsdepartementet gjordes under 1991 en undersökning av vilka effekter en avreglering av den långväga busstrafiken skulle få på resandevolymer och färdmedelsfördelningen⁵. Av rapporten framgår bl.a. att bussens resenärer i första hand skulle komma från bilen (mellan 70 - 80 procent beroende på scenario, se nedan).

I slutet av 1991 gavs VTI i uppdrag av Kommunikationsdepartementet att belysa miljökonsekvenserna av de förändringar som prognostiserats i den tidigare rapporten. VTI har i rapporten Avreglering av långväga busstrafik - miljöeffekter vid ändrad färdmedelsfördelning⁶ prognostiserat förväntade effekter på miljön vid olika scenarier av utbyggd busstrafik och järnvägens planerade utbyggnader. Denna plan var mindre omfattande än nu gällande stornätsplan. Den avreglerade busstrafiken förutsattes komma att leda till utbyggd (daglig) busstrafik på 13 linjer, däribland Stockholm - Sundsvall, Stockholm - Borlänge, Stockholm - Örebro och Göteborg - Malmö. De scenarier som beskrivs i rapporten Avreglering av långväga busstrafik framgår av tabell 5.3.

⁵ Avreglering av långväga busstrafik - resultat enligt transportrådets prognosystem, Kjellman, P., rapport på uppdrag av Kommunikationsdepartementet 1991.

⁶ VTI meddelande nr 681 1992.

Tabell 5.3 Olika scenarier i VTI:s rapport

År/Scenario	Beskrivning
89/1000 =	Basår, speglar privatresandet enligt Transportrådet för år 1989
89/1001 =	Bussscenario "plus", dvs. privatresande med utökat bussutbud.
89/1011 =	Bussscenario "plus" och med 10 % prisred. på långväga bussresor.
95/1000 =	Basår omräknat till 1995 års resandevolymer.
95/2102 =	Basår 95 med förbättrad tågtrafik, jvg95.
95/1002 =	Basår 95 med bussscenario "plus" och jvg95.
00/1000 =	Basår omräknat till resandevolymer för år 2000.
00/2103 =	Basår 2000 med förbättrad tågtrafik, jvg00.
00/1003 =	Basår 2000 med bussscenario "plus" och jvg00.

Källa: VTI

Utifrån de scenarier som skisserats ovan skall med utgångspunkt från 1989 års resandevolymer förväntade miljöeffekter beskrivas dels med oförändrat trafikutbud, dels med avreglerad busstrafik såväl vid oförändrad prisnivå som vid en tioprocentig prisreduktion på långväga bussresor. Dessutom beskrivs beräkningsåren 1995 och 2000 med oförändrat trafikutbud och med förbättrat trafikutbud för buss och tåg samt vid enbart förbättrad tågtrafik.

Miljökonsekvenserna har belysts som förändringar i dels energiåtgång, dels avgasemissioner. Energiförbrukningen för de olika scenarierna framgår av tabell 5.4.

Tabell 5.4 Energiförbrukning enligt VTI:s scenarier

År/Scenario	Energiförbrukning för långväga transporter (miljarder kWh/år)
95/1000 =	14,49
95/2102 =	14,32
95/1002 =	14,25
00/1000 =	16,91
00/2103 =	16,40
00/1003 =	16,45

Källa: VTI

Vid en avreglerad busstrafik och en utbyggnad av järnvägen enligt de planer som fanns vid rapportens färdigställande skulle energiförbrukningen minska med ca 1,6 procent år 1995 och ca 2,7 procent år 2000.

Vad avser avgasutsläppen omfattade undersökningen årliga beräknade emissioner av kolväten (HC), kolmonoxid (CO), kväveoxider (NO_x) och

koldioxid (CO₂). Förändringarna av avgasemissionerna för de olika scenarierna framgår av tabell 5.5.

Tabell 5.5 Förändringar av årliga emissioner på riksnivå av föroreningar från långväga persontransporter

Scenario	HC (%)	CO (%)	NO _x (%)	CO ₂ (%)
<i>1989</i>				
1001	-0,9	-1,0	1,1	-0,3
1011	-0,9	-1,1	1,3	-0,3
<i>1995</i>				
2102	-1,2	-1,2	-1,5	-1,4
1002	-1,7	-2,1	-0,7	-1,7
<i>2000</i>				
2103	-3,4	-3,5	-3,6	-2,9
1003	-3,1	-4,1	-0,7	-3,2

Källa: VTI

Av VTI:s undersökning framgår att en avreglerad busstrafik i kombination med en fortsatt utbyggd järnvägstrafik, jämfört med ett oförändrat trafikutbud, för 1995 skulle inneburit att emissionerna av kolväten, kolmonoxid och koldioxid skulle minskat med ca 2 procent medan emissionen av kväveoxid skulle minskat med knappt 1 procent. För år 2000 är motsvarande förändringar en minskning med mellan 3 och 4 procent för de tre förstnämnda emissionerna och knappt 1 procent för kväveoxidutsläppen.

5.8.2 De enskilda trafikslagens miljöpåverkan

VTI redovisar även miljökonsekvenser för skilda transportslag och transporttyper⁷. Även här är miljökonsekvenserna beräknade som aktuell och framtida energiförbrukning och avgasemission. För att möjliggöra jämförelser mellan transportslagen redovisar VTI ekvivalentvärden, dvs. energi- och avgasfaktorer som funktion av utfört transportarbete. Av tabell 5.6 nedan framgår såväl avgasemission som energiförbrukning för de enskilda fordonsslagen.

⁷ VTI meddelande nr 718 1993.

Tabell 5.6 Långväga persontransporter. Avgasekvivalenter (gram/personkilometer) och energiekvivalenter (kWh/personkilometer) avseende år 1993

Fordonsslag	HC	CO	NO _x	CO ₂	Energi
<i>Personbil:</i>					
Bilpark -93	0,25	2,67	0,48	87	0,32
Ej kat (A10)	0,52	5,64	0,96	89	0,33
Kat. (A12)	0,02	0,24	0,08	86	0,32
<i>Långväga buss:</i>					
Högtrafik (80 %)	0,05	0,07	0,37	22	0,08
Medelbelägg.	0,08	0,11	0,57	34	0,13
Lågtrafik (25 %)	0,16	0,22	1,14	68	0,26
<i>Järnväg:</i>					
X2000	-	0,002	0,02	6,8 ¹	0,19 ²
Intercity	-	0,001	0,01	3,4 ¹	0,10
Persontåg	-	0,002	0,02	5,1	0,14
<i>Flyg:</i>					
Kort (200 km)	0,06	0,56	0,60	196	0,74
Mellan (300 km)	0,13	0,59	0,91	209	0,79
Lång (500 km)	0,22	0,70	1,63	243	0,92
Affärsjet (200 km)	4,90	8,60	2,00	1017	3,85

1. Enligt SJ mellan 1 och 2

2. Enligt SJ 0,1

Källa: VTI

Av tabellen framgår att bilen framstår, med undantag för flyget, som det mest energikrävande transportslaget. Energiåtgången för buss och järnväg är tämligen likartad.

Avgasekvivalenterna för den eldrivna järnvägstrafiken är genomgående lägre än för buss och bil. Vid en jämförelse mellan bilen och bussen framgår att avgasekvivalenterna för katalysatorrenade och för ej katalysatorrenade bilar var lägre respektive högre än för bussen. Görs jämförelsen med utgångspunkt från sammansättningen av fordonstyperna i bilparken 1993 kan utläsas att avgasekvivalenterna, med undantag för kväveoxider, för bussen var betydligt lägre än för bilparken 1993. Bussmotorernas skadliga utsläpp har minskat under de senaste fem åren

Med utgångspunkt i framtida kravnivåer och fordonsparkens förväntade framtida sammansättning redovisar VTI även avgasemissioner och energiförbrukning för 1995, 2000 och 2010. Resultaten visar på samma inbördes förhållanden mellan trafikslagen men på en lägre nivå än för år 1993.

5.8.3 Slutsatser

Det har hävdats att en avreglering av den långväga busslinjetrafiken skulle leda till ett ökat antal persontransporter på väg och därmed en ökning av utsläppen av miljöfarliga ämnen. Detta resonemang bygger på att bussens resenärer i första hand skulle överföras från järnväg. Resultaten av studier och prognoser gjorda i såväl Sverige som utomlands (se ovan och kap 6) tyder emellertid på att en majoritet av bussens resenärer kan antas komma från bilen eller utgör ett nyresande.

Både energiförbrukningen (kWh/personkm) och avgasemissionerna, med undantag för kväveoxiderna, är lägre för bussen än för bilen. Detta är skälet till att resultaten från VTI:s rapport pekar på att en avreglering av den långväga busstrafiken skulle kunna leda till en positiv effekt på miljön och energiförbrukningen.

6 Internationella förhållanden och erfarenheter

6.1 Inledning

Lagstiftningen på transportområdet uppvisar stora olikheter mellan de europeiska länderna. Det finns dock en del drag som är gemensamma, bl.a. vad avser långväga busslinjetrafik. Med undantag för Storbritannien krävs tillstånd för att bedriva sådan trafik.

Inom EU finns det inte några direktiv eller motsvarande som explicit reglerar hur den nationella långväga busslinjetrafiken skall organiseras utan detta överlämnas till medlemsstaternas nationella lagstiftning. Däremot återfinns en gemensam lagstiftning vad avser den länderöverskridande busslinjetrafiken. I Rådets förordning nr 684/92 läggs de gemensamma riktlinjerna fast för den internationella trafiken med buss. Av denna framgår bl.a. att förordningen omfattar trafik inom EU och vid trafik mellan EU-land och tredje land den del av resan som företas inom EU. För att bedriva trafik av det här slaget krävs tillstånd från Kommissionen. En operatör kan nekas tillstånd om han inte tidigare fullgjort sina plikter mot någon av de medlemsstater där trafiken avses bedrivas, om den sökta trafiken kan antas störa redan existerande tillståndsgiven trafik (såvida inte det enbart funnits en tidigare operatör på linjen ifråga), om trafiken kan antas störa redan befintlig järnvägstrafik eller om den sökta trafiken kan antas utgöra den lönsammaste delen av en redan existerande linjesträckning (artikel 7 stycke 4.a. b). Av förordningen framgår vidare att det faktum att en operatör avser att hålla ett lägre pris eller att det finns tidigare operatörer på linjen ifråga i sig inte utgör skäl för avslag.

För närvarande pågår även ett arbete inom EU som syftar till att ta fram gemensamma riktlinjer för villkor för att ett transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande⁸.

⁸ Ersätter Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i annan medlemsstat än den där de är hemmahörande som upphävdes av domstolen i dess domslut av den 1 juni 1994 (mål C-388/92, parlamentet mot rådet) med anledning av ett fel i det lagförfarande som har föreskrivits för dess antagande.

6.2 Storbritannien

6.2.1 Lagstiftning

Bestämmelserna i 1930-års Road Traffic Act innebar en kvantitativ utbudskontroll av den tidtabellagda busstrafiken. Detta skedde genom att de olika linjerna omfattades av ett tillståndsförfarande. Förutom en kvantitativ kontroll fanns dessutom en mängd kvalitativa krav införda i lagen, såsom krav på säkerhet och standard på bussarna, särskilda krav på förarna och konduktörerna. I lagstiftningen definierades fyra olika typer av yrkesmässig personbefordran på väg. Dessa var Stage carriage (lokal busstrafik enligt tidtabell), Express (tidtabellagda längre busslinjer), Excursions and tours (icke tidtabellagd trafik för fritidsändamål; beställningstrafik) och Private hire (fordon som hyrs av en grupp för ett särskilt ändamål). Det var endast de två förstnämnda typerna som omfattades av den kvantitativa kontrollen. Lagen förhindrade inte i sig konkurrens från busstrafik gentemot järnvägstrafik utan avsikten var att kontrollera det totala transportutbudet. Även innan avregleringen 1980 hade Storbritannien ett av det mest utbyggda och frekventa busslinjesystemen i Europa.

Genom Transport Act 1980 kom den tidtabellagda långväga busslinjetrafiken (Express) att avregleras. Den kvantitativa kontrollen avlägsnades och ersattes med ett anmälningförfarande. För att bedriva tidtabellagd långväga busslinjetrafik krävs endast att den planerade linjestäckningen anmäls till Transport Commission innan dess att trafiken avses påbörjas. Ovan nämnda kvalitativa kriterier kvarstår även i Transport Act 1980.

Sedermåra kom även den tidtabellagda lokala busstrafiken att avregleras genom Transport Act 1985.

6.2.2 Marknaden för långväga busslinjetrafik

I slutet av 1960-talet skapades på ett statligt initiativ genom sammanslagningar av ett flertal mindre offentligt och privat ägda företag två statligt ägda bussföretag i Storbritannien. National Bus Company (NBC) och Scottish Bus Group (SBG) som avsågs att i huvudsak trafikera England och Wales respektive Skottland.

NBC privatiserades i samband med avregleringen av den lokala busstrafiken 1985. Under senare delen av 1980-talet genomförde NBC ett flertal företagsköp och ombildades i början på 1990-talet till National Express Group Ltd (NEG). Den långväga busslinjetrafiken bedrivs inom ramen för dotterbolaget National Express Ltd (NEL).

SBG var det statligt ägda Scottish Transport Group (STG) division för lokal och långväga buss. Som ett resultat av en omorganisation av SBC i

mitten av 1980-talet skapades Scottish Coach Link Ltd (SCC) med ansvar för den långväga busslinjetrafiken. SCC förvärvades 1993 av NEL.

NEG är, genom sitt dotterbolag NEL, den dominerande aktören av tidtabellagd långväga busstrafik i Storbritannien. Företaget driver ett nätverk av linjer genom hela Storbritannien som efter förvärvet av SCC omfattar ca 200 linjer till 1 200 destinationer.

Utöver NEG finns det en stor mängd aktörer på den brittiska marknaden för långväga busslinjetrafik. Av dessa var det 1993 uppskattningsvis 27 aktörer, utöver NEG, som bedrev en större mängd linjer. Det är emellertid endast NEG som bedriver nationell linjetrafik, medan övriga företag i princip bedriver regional trafik. Av tabell 6.1 nedan framgår marknadsandelarna för de 28 största operatörerna på den långväga busslinjetrafiken i Storbritannien mätt i vagnkilometer (vehicle miles)

Tabell 6.1 Marknadsandel för de 28 största långväga busslinjeföretagen i Storbritannien

Företag	Andel, procent
NEG (NEL + SCC)	77
<i>Andra</i>	
De fem största	13
De fem näst största	5
Resterande 17	5
Totalt	100

Källa: Monopolies and Mergers Commission (MMC)

NEL äger, till skillnad från sina konkurrenter, inga bussar. NEL sköter bokning, tidtabeller och marknadsföring, men kontrakterar fristående bussoperatörer (ungefär 40 stycken) för trafiken. Dessa operatörer bedriver även egen trafik men denna konkurrerar inte med NEL.

6.2.3 Konkurrens på trafikområdet

Vid bedömning av konkurrensen mellan de kollektiva transportslagen har den långväga busslinjetrafiken rollen som huvudkonkurrent till järnvägen. Den hårdaste konkurrensen är framförallt på fritidsresor. Med beaktande av såväl restid som reskostnad anses inte långväga bussen konkurrera med flyget. De kollektiva trafikslagen, framförallt den långväga busslinjetrafiken och järnvägen, möter samtidigt kraftig konkurrens från bilen.

Före avregleringen 1980 hade British Rail (BR) genom statens utbudskontroll i princip varit skyddat från konkurrens från den långväga busslinjetrafiken även om en kraftig utbyggnad av busstrafik medgivits.

Avregleringen kom att påverka såväl konkurrensen mellan operatörer som bedrev långväga busslinjetrafik som mellan den långväga busslinjetrafiken, järnvägen och bilen.

Enligt TransportForskningsKommissionen (TFK)⁹ kan effekterna av avregleringen sammanfattas i följande fyra punkter.

- Nya företag fortsatte att komma in på marknaden och gamla lämnade den.
- God anpassning av National Express.
- Förluster av resenärer för BR under en övergångsperiod.
- En större marknad för det långväga resandet.

Av de nya företag som uppträdde på marknaden hade flertalet formen av konsortier bestående av ett flertal mindre sedan tidigare etablerade företag. Konsortiernas huvudsakliga uppgift var att tillhandahålla en gemensam marknadsföring m.m. Det mest omfattande försöket att etablera en konkurrent till NEG var British Coachways. Då konkurrensen från både BR och NEG blev för hård upphörde emellertid konsortiet 1983.

Effekten av avregleringen var betydande. Priserna på bussresor sjönk kraftigt, i vissa fall över 50 procent. Samtidigt ökade det kollektiva resandet i motsvarande grad. Servicen på bussarna, främst på de mest trafikerade linjerna förbättrades. Som ett resultat av avregleringen utökade NEL antalet avgångar, framförallt till och från London. I konkurrensen med järnvägen är NEL:s strategi att biljettpriserna skall vara minst ca 30 procent lägre än BR:s på konkurrerande linjer. Samtidigt skall priserna vara konkurrenskraftiga i förhållande till andra bussföretag.

Effekten på BR av avregleringen blev inledningsvis att ett stort antal resenärer förlorades. BR bemötte därefter konkurrensen med en förändrad prispolitik, framförallt introducerades en mängd nya rabatter. Effekten av denna politik blev en tillströmning av nya resenärer men även att tidigare resenärer kunde resa billigare. Skattningar visade på att resandet på vissa järnvägslinjer först sjönk men att BR efter några år hade tagit igen förlusterna i antal resande. Samtidigt ökade emellertid det totala resandet ännu mer, bl.a. till följd av ökningen av expressbussresandet.

I tabell 6.2 visas en jämförelse av fördelning av det långväga resandet inom Storbritannien 1980 och 1991. Som jämförelse har motsvarande siffror för Sverige medtagits.

⁹Utvecklingen av den långväga busstrafiken - samordning och konkurrens (rapport 1987:8).

Tabell 6.2 Det långväga resandet inom Storbritannien fördelat på trafikslag 1980 och 1991 och Sverige 1994 (procent)

	GB 1980	GB 1991	Sverige 1994
Långväga buss	2	2	2
Järnväg	14	11	13
Bil	78	80	66
Annat	6	7	16
Totalt	100	100	100

Källa: MMC, TFK och SIKA

Avslutningsvis kan nämnas att den brittiska staten under slutet av 1995 påbörjade privatiseringen av järnvägen.

6.3 Norge

6.3.1 Lagstiftning

Bestämmelser avseende långväga busslinjetrafik återfinns i Lov om samferdsel (4 juni 1976 nr. 63). I lagstiftningen definieras inte långväga busslinjetrafik utan lagen behandlar linjetrafik med motorfordon eller fartyg i allmänhet. Genom praxis är huvudregeln att med långväga busslinjetrafik avses fasta linjer som överskrider minst en länsgräns oavsett antal körda kilometer. I geografiskt stora län omfattas begreppet även linjer inom länet.

Som linjetrafik betraktas genom 3 § p. 2 i denna lag transporter när dessa går mellan bestämda städer vid vissa bestämda tidpunkter, transporten står öppen för alla resenärer eller grupper av resenärer och då resenärerna inte har någon bestämmanderätt över framförslan av transportmedlet ifråga. Av 3 § p.1 samma lag framgår att för att få bedriva linjetrafik med motorfordon (motorvogn) som går igenom två eller flera län (fylke) krävs tillstånd från regeringen (Samferdselsdepartementet).

6.3.2 Marknaden för långväga busslinjetrafik

Den norska marknaden för långväga busslinjetrafik domineras av Nor-Way Bussekspress A/S. Företaget är ett paraplyföretag som arbetar efter franchiseprincipen med totalt 41 underleverantörer. Dessa är som regel de största bussföretagen i olika regioner/län. Det är bussföretagen som är tillståndsinnehavare för de olika linjerna. Nor-Way Bussekspress svarar för utarbetandet av tidtabeller, marknadsföring, tar fram riktlinjer för kvaliteten på bussarna samt svarar för prissättning och rabattsystem. Tax-

orna skall godkännas av Samferdseldepartementet. De olika operatörernas alla linjestreckningar omfattas inte av samarbetet. Nor-Way Bussekspress svarar för ca 60 procent av det totala resandet med långväga busstrafik i Norge.

6.3.3 Konkurrens på trafikområdet

Det långväga resandet i Norge domineras kraftigt av bilen. De kollektiva färdmedlen buss, järnväg och båt svarar bara för en knapp femtedel av totala resandet. I tabell 6.3 visas fördelningen av det totala resandet uppdelat på de olika trafikslagen.

Tabell 6.3 Antal personresor överstigande 100 kilometer i Norge 1994 och Sverige 1994 fördelat på transportslag (procentuell fördelning)

Transportslag	Norge	Sverige
Buss	5	2
Järnväg	7	13
Bil	80	66
Övrigt (flyg och båt)	8	16
Totalt	100	100

Källa: Konkurrensutskottet och SIKKA

Samferdselsdepartementet har i samarbete med Nor-Way Ekspressbuss genomfört en kartläggning av varifrån Nor-Way Ekspressbuss resenärer kommer. I studien definierades fyra typfall.

1. Expressbuss som går parallellt med järnväg
2. Expressbuss som går parallellt med järnväg men på långt avstånd från denna.
3. Expressbuss som har samma ändhållplatser som järnväg men som ej kör parallellt.
4. Expressbusstrafik som inte alls går parallellt med järnväg.

Resultatet från studien visas i tabell 6.4 nedan.

Tabell 6.4 Ursprunget för Nor-Way Bussekspress resenärer i Norge (1000-tal)

Typfall	Resenärer till expressbuss från		Nya	Totalt
	Bil	Tåg		
1	22,0	5,5	38,0	65,5
2	118,5	16,0	177,8	312,3
3	61,4	5,0	161,5	227,9
4	460,2	-	693,0	1153,2
Totalt	662,1	26,5	1070,3	1758,9

Källa: Samferdselsdepartementet

Kartläggningen visade att enbart ett mindre antal resenärer hade bytt från tåg till buss. Det var i stället kollektivtrafiken som sådan som ökade genom den nya trafiken då närmare 700 000 resenärer ändrade sina resvanor från bil till långväga buss. Till detta skall läggas ett ännu större antal resenärer som överhuvudtaget inte rest tidigare på de aktuella sträckorna.

I studien gjordes även en kartläggning av bussresenärernas ålder, sysselsättning m.m. Åldersgrupperna 20-29 år och 60 år och äldre dominerade med ungefär en fjärdedel vardera av totala antalet resenärer.

Under 1994 genomfördes även på uppdrag av Samferdselsdepartementet en utvärdering av konkurrensen mellan tåg och expressbuss på tre utvalda linjer i Norge. De utvalda linjerna framgår av tabell 6.5.

Tabell 6.5 Resrelationer i studien

Resrelation	Tåg	Ekspressbuss
Oslo - Gjøvik	Gjøvikbanen (NSB)	Totenekspressen
Oslo - Gol	Bergensbanen (NSB)	Førdeekspressen
Oslo - Kongsberg	Sørlandsbanen (NSB)	Rjukanekspressen

Källa: Samferdselsdepartementet

Studien genomfördes på så sätt att långväga bussens tidtabeller tilläts utökas medan tågens var oförändrade. Då det enbart skedde mindre förändringar av avgångarna på Førdeekspressen medtogs inte resultaten från denna resrelation i undersökningen. Tabell 6.6 nedan visar fördelningen av tillkommande resenärer för de två återstående resrelationerna.

Tabell 6.6 Procentuell fördelning av tillkommande resenärer

Buslinje	Resenärer från		
	Tåg	Bil	Nya
Totenekspressen	13	8	69
Rjukanekspressen	31	15	54

Källa: Samferdselsdepartementet

Av resultaten från studien framgår att av ökningen av resenärer som valde långväga buss utgjordes merparten av resenärer som inte rest tidigare.

6.4 Danmark

6.4.1 Lagstiftning

Den långväga busslinjetrafiken i Danmark regleras i Lovbekendtgørelse om buskørsel (1992-05-06 nr 323), allmänt benämnd Busloven.

Av 1 kap. 1 § Busloven framgår att det krävs tillstånd från Persontrafikrådet för att få bedriva näringsmässig personbefordran med ett danskregistrerat motorfordon med plats för mer än nio personer. Ett näringstillstånd är nödvändigt men inte tillräckligt för att få bedriva långväga busslinjetrafik. Av 2 kap. 3 § framgår att för att bedriva långväga busslinjetrafik krävs tillstånd från motsvarande länsnivå (amter) eller Persontrafikrådet beroende på om trafiken avser att bedrivas i två eller flera län. Vid tillståndsgivningen skall den berörda myndigheten i enlighet med 4 § göra en behovsprövning med beaktande av övrig kollektivtrafik. Tillstånden löper enligt 5 § på minst fem år och tillståndsinnehavaren är skyldig att bedriva trafik under hela perioden. Av 5 § framgår vidare att trafiktillstånden även innehåller detaljerade bestämmelser vad avser linjesträckningar, upptagnings- och avstigningsplatser samt biljettpris. Med stöd av 7 § och med hänsyn till en samordning av järnvägs- och busstrafiken kan DSB (De danske statsbaner; motsv. SJ) och i aktuellt område övriga privata aktörer ("privatbaner") till den tillståndsgivande myndigheten föreslå förändringar i tillstånden.

Av 2 kap. 2 § framgår att med linjetrafik (rutekørsel) avses en regelmässig befordran av personer i en bestämd trafikförbindelse, där av- och påstigning kan ske på i förhand bestämda platser.

6.4.2 Marknaden för långväga busslinjetrafik

På den danska marknaden för långväga busslinjetrafik finns endast ett begränsat antal operatörer. Marknaden kan delas in i dels de före-

tag/huvudmän som bedriver trafik enligt tillstånd från Persontrafikrådet, dels de län (amt) som samarbetar om en gemensam trafik. Den danska långväga busslinjetrafiken är uppdelad på i princip fyra nät av linjer.

- De Jylländska länen bedriver som huvudmän det jyske E-busnet. Linjerna som är dagliga är lokaliserade till Jylland.
- Tre privata företag - Thinggaard, Abildskou och Søndergaard - som driver trafik enligt tillstånd från Persontrafikrådet med fyra linjer.
- Ovannämnda företag driver genom det gemensamt ägda företaget DANBUS fyra linjer på försök mellan västra och östra Danmark över Stora Bält.
- IC-bus 800 drivs genom entreprenadavtal av Fyns Amt och Storströms Amts Trafikselskab.

Vidare driver Gråhundsbusserne A/S linjen Köbenhavn-Ystad-Rønne.

6.4.3 Konkurrens på trafikområdet

Generellt kan sägas att konkurrensen mellan de tre kollektiva transportslagen tåg, flyg och buss är begränsad i Danmark. Då exempelvis villkoren för den privata busslinjetrafiken i stort utformas i tillstånden, bl.a. vad gäller prissättning och turtäthet, är det Persontrafikrådet som bestämmer möjligheterna för konkurrens mellan dessa trafikslag. Trafikpolitiken i Danmark synes i första hand vara inriktad på att stärka de kollektiva trafikslagen gentemot bilresandet.

Av en studie¹⁰ genomförd av Trafikministeriet över det långväga resandet i Danmark framgår att det största antalet resor 1993 gjordes med bil, följt av tåg och flyg. Det långväga resandet med buss svarade endast för en mindre andel. Av tabell 6.7 framgår fördelningen.

¹⁰Studien omfattade 35 städer. Av dessa var 13 regionala centra eller "portar" till utlandet. De övriga 22 utgjordes av städer med mer än 20 000 invånare. De senare valdes även så att hela Danmark skulle täckas. Antalet resrelationer mellan de olika städerna uppgick till 480.

Tabell 6.7 Antal personresor överstigande 100 kilometer i Danmark i genomsnitt under 1993/94 och Sverige 1994 fördelade på transportslag (procentuell fördelning)

	Danmark Antal resor, miljoner	Andel, procent	Sverige 1994
Buss	1,5	2,5	2
Järnväg	8,0	15,0	13
Bil	40,7	79,0	66
Flyg	1,8	3,5	16
Övrigt	-	-	3
Totalt	52,0	100,0	100

Källa: Trafikministeriet och SIKA

Den största andelen eller 75 procent av dessa resor utgörs av fritidsresor. Av resorna företagna med buss, järnväg eller bil är andelen fritidsresor 80 procent. För flyget är förhållandet det omvända, dvs. nästan 80 procent av resorna är arbetsresor.

I studien gjordes en jämförelse av ett antal konkurrensparametrar mellan de olika trafikslagen. Dessa var antalet resrelationer, turtäthet (dagliga förbindelser), restid och biljettpris.

Vid en jämförelse av restiden för de olika transportslagen konstaterades att flyget hade nästan dubbel reshastighet i jämförelse med bilen och nästan tredubbel hastighet i förhållande till tåget och bussen. Restiden avsåg tiden från dörr-till-dörr i de olika resrelationerna.

Prisjämförelsen mellan de olika transportslagen utgick ifrån ordinarie priser¹¹ och gjordes på ett antal utvalda resrelationer. På de relationer där alla de fyra transportslagen fanns representerade konstaterades att flyget var det snabbaste men samtidigt det dyraste färdmedlet. Bussen var det billigaste men samtidigt det långsammaste, dock endast något långsammare än tåget. Tåget hade emellertid flest avgångar, med undantag av bilen. I tabell 6.8 nedan åskådliggörs jämförelsen.

¹¹I prisuppgifterna avseende bilen ingår enbart kostnaden för bensen.

Tabell 6.8 Jämförelse av restid och pris på ett antal utvalda resrelationer.

Resrelation	Restid, minuter				Pris, Dkr			
	Buss	Tåg	Flyg	Bil	Buss	Tåg	Flyg	Bil
København - Århus	315	305	140	264	140	231	673	394
København - Aalborg	415	396	120	323	175	249	755	437
København - Odense	-	204	95	185	-	160	663	338
København - Vejle	-	252	120	222	-	207	773	366
Århus - Esbjerg	205	183	-	125	132	160	-	63
Aalborg - Vejle	224	177	-	111	152	172	-	72
Esbjerg - Fredrikshavn	320	330	-	219	180	231	-	110

Källa: Trafikministeriet

Sammanfattningsvis gjordes i studien en jämförelse mellan de tre kollektiva trafikslagen tåg, flyg och buss och bil på samtliga resrelationer som trafikerades.

Vid en jämförelse mellan *tåg* och *bil* konstaterades att tågresan alltid tar längre tid än motsvarande bilresa. Om färjeöverfart inte ingår är tåget även dyrare än bilen (tvärtom då färjeöverfart ingår).

En liknande konkurrensbild fanns mellan *buss* och *bil*. Det är här åtta relationer (av 42) där bussen är billigare än bilen. Samtidigt är bussen endast något långsammare än bilen. De åtta relationerna är de som trafikeras av de privata bolagen.

Mellan *flyg* och *bil* är förhållandet att restiden är betydligt kortare med flyget. Samtidigt är flyget dyrare.

6.5 Finland

6.5.1 Lagstiftning

I lagen om ändring av lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (nr. 662/1994) definieras busslinjetrafiken som tillståndspliktig persontrafik, som är regelbunden, vars tjänster kan utnyttjas allmänt, vars rutt trafikmyndigheten fastställer och som inte bedrivs på basis av ett köpeavtal (2 §). Av den finska bussbranschen indelas linjetrafiken i snabbturstrafik, lokaltrafik, avtalstrafik och landsbygdstrafik. Med långväga busslinjetrafik kan då avses snabbturstrafiken och en del av landsbygdstrafiken.

Det företag som önskar bedriva långväga busslinjetrafik behöver både ett kollektivtrafiktillstånd, som beviljas av länsstyrelsen, och ett linjetrafiktillstånd, som beviljas av länsstyrelsen eller Trafikministeriet (8 §). Kollektivtrafiktillståndet behövs alltid för att bedriva busstrafik och baseras på sökandens kvalifikationer (9 §).

Linjetrafiktillstånd beviljas enligt behovsprövning (9a §); då beaktas efterfrågan av trafiktjänster m.m. I Finland ställs emellertid ingen behovsprövning mot negativa effekter på järnvägstrafiken eller andra transportslag, utan vid beviljandet av tillstånd beaktas befintliga busstrafiktjänster. Bussbranschen, genom bussföretagarförbundet Linjaautoliito, har rätt att yttra sig över tillståndsansökningar.

6.5.2 Marknaden för långväga busslinjetrafik

Den totala marknaden för busstrafik består av ca 400 företag med ungefär 6000 bussar. Av de senare beräknas ca 350 vara avsedda enbart för långväga busslinjetrafik.

I Finland dominerar marknaden för långväga busslinjetrafik av Express-Bus som är ett samarbete mellan 30 bussföretag med tillsammans ungefär 60 procent av den långväga busslinjetrafiken. Det antal linjer som omfattas av samarbetet är 100 som trafikeras av 210 bussar.

6.5.3 Konkurrens på trafikområdet

Antalet resenärer i snabbturstrafik var 5,9 miljoner år 1993, vilket motsvarar 2,7 procent av den totala busstrafiken. Uppgifter om den delen av landsbygdstrafiken som kan räknas med i långväga busstrafiken saknas. Dess betydelse torde dock vara liten. Järnvägstrafiken (inkl. lokaltrafiken) hade år 1994 43,9 miljoner och inhemska flygtrafiken 4,1 miljoner resenärer.

6.6 Slutsatser

Det enda land i Europa som helt har avreglerat den långväga busslinjetrafiken är England. Även om det inte går att göra några direkta jämförelser med Sverige med hänsyn till skillnaderna i geografiska och befolkningsmässiga förhållanden kan vissa förhållanden lyftas fram som torde gälla även i Sverige. Det totala resandet med tåg och buss ökade till följd av avregleringen och den förstärkta konkurrensen mellan dessa trafikslag. British Rail (BR) förlorade först resenärer men en mer ändamålsenlig organisation och aktiv marknadsföring ledde till att BR kunde återta förlorade kunder från bussföretagen. Samtidigt ökade dock bilresandet liksom flygresorna.

I de övriga nordiska länderna synes regleringen av den långväga busslinjetrafiken vara mer långtgående än i Sverige. I Norge har dock vissa linjer tillåtits i konkurrens med tåget och samtidigt har en uppföljning av effekterna genomförts. Effekterna på tågresandet visar sig vara begränsade eftersom endast en mindre del av bussresenärerna är före detta tågresenärer.

7 Analys av regleringen av den långväga busslinjetrafiken

I det följande redovisar Konkurrensverket motiven för regleringen och gör en bedömning av dessa i relation till utvecklingen sedan 1992 års trafikpolitiska beslut trädde i kraft. Först sammanfattas emellertid en promemoria författad av Ph.D. Astri Muren, universitetslektor på nationalekonomiska institutionen vid Stockholms universitet. A. Muren har på uppdrag av Konkurrensverket dels analyserat den teoretiska utgångspunkten för konkurrens mellan olika trafikslag, dels kommenterat de argument som i olika sammanhang har framförts mot att tillåta utökad busstrafik. A. Muren har inte haft i uppdrag att utvärdera regleringen i sig. Promemorian återfinns i sin helhet i bilaga 1.

7.1 Konkurrens mellan olika trafikslag - teoretisk utgångspunkt (A. Muren)

Nedan redovisas en sammanfattning av A. Murens analys som också utgör en allmän ram och stöd för Konkurrensverkets bedömning av gällande reglering.

Den frågeställning som behandlas i A. Murens promemoria är vilka samhällsekonomiska effekter som konkurrens mellan buss, tåg och bil kan få.

Identifieringen av möjliga effekter kan enligt A. Muren utgöra underlag för en bedömning av de totala välfärdseffekterna av att tillåta busskonkurrens på specifika sträckor.

I princip är det fråga om tre olika marknader eller marknaden för tre olika produkter som är aktuella; marknaden för järnvägstrafik, marknaden för busstrafik och marknaden för trafik med andra transportmedel, främst personbilen.

De produkter som tillhandahålls på de tre marknaderna är imperfekta substitut till varandra, dvs. de fyller en liknande funktion men de har delvis olika egenskaper. De olika egenskaperna hos produkterna är ett skäl till att priserna kan vara olika för de tre produkterna.

Den situation som är aktuell är att busstrafik införs på en viss sträcka där det också finns tågtrafik. I princip blir effekterna på tåg- och bilmarknaderna likartade som vid en prissänkning på bussmarknaden. Om och i så fall hur mycket en prissänkning på bussmarknaden påverkar efterfrågan på övriga marknader kan variera från sträcka till sträcka och kräver ett empiriskt underlag från fall till fall. Det går således inte att beräkna effekterna generellt utan de måste bedömas i varje enskilt fall.

Den eventuellt lägre efterfrågan på tågmarknaden kan i sin tur påverka prissättningen på denna marknad beroende på hur denna marknad fungerar. Priset på biltransportmarknaden antas inte påverkas av införandet av bussresalternativet. Däremot kan en sänkt kostnad för bilresandet leda till att efterfrågan på buss- och tågresor minskar.

SJ antas vara ett vinstmaximerande företag som har fallande styckkostnader med hänsyn till volymen. Stordriftsfördelarna antas vara mer tydliga för järnvägstrafik än för busstrafik.

Vid införandet av en ny busslinje antas en välfärdsökning som är lika stor som konsumentöverskottet som uppstår på bussmarknaden. En antagen efterfrågeminskning på tågmarknaden antas leda till en prissänkning. Välfärdseffekten på tågmarknaden blir vinst plus konsumentöverskott före efterfrågeminskningen minus vinst plus konsumentöverskott efter minskningen. På biltransportmarknaden minskar efterfrågan men priset antas vara konstant.

Den totala samhällsekonomiska effekten av införandet av en ny bussförbindelse erhålles genom att summera välfärdseffekterna på bussmarknaden, bilmarknaden och tågmarknaden.

Muren utvecklar därefter analysen genom att även föra in frågan om eventuella subsidier som kan behöva tillföras SJ för drift av icke lönsam trafik. Tillhandahållandet av sådana subsidier är förenat med särskilda kostnader eftersom subventionsmedlen måste tillföras statskassan via skatter som i sig medför välfärd förluster.

Muren noterar även att modellen bör beakta att ett eller flera av trafikslagen eventuellt inte helt bär sina samhällsekonomiska kostnader. Framst brukar man därvid tänka på att biltrafiken leder till negativa externa effekter i form av olyckor, miljöbelastning och i tätorter trängsel. En minskad efterfrågan på marknaden för bilresor kan därvid innebära en samhällsekonomisk vinst. Detta kan inträffa om de externa kostnaderna för biltrafik är höga.

Muren kommenterar även de argument som framförts från bl.a. SJ:s sida mot att tillåta utökad busstrafik. Dessa kommentarer återfinns nedan i avsnitt 7.3.1.

En viktig lärdom av Murens genomgång är att analysen bör ta hänsyn både till eventuella förändringar av SJ:s intäkts- och kostnadssituation och till förändring av konsumentnyttan samt eventuella negativa externa effekter, t.ex. i form av miljöeffekter.

7.2 Motiv för regleringen av den långväga busslinjetrafiken

I 1988 års trafikpolitiska beslut motiverades regleringen med behovet av att skydda det nationella nätet av järnvägstrafik. År 1992 skedde en upp-
mjukning av regleringen genom att uppgiften att visa att skada skulle upp-
komma om sökt busstrafik medgavs ålades SJ eller berörda trafikhuvud-
män.

Regeringens beslut avseende ett 30-tal överklaganden innebar att viss
ytterligare busstrafik tilläts, bl.a. daglig trafik på ett antal linjer. Den buss-
trafik som fortfarande bedömdes vara skadlig för SJ var huvudsakligen
sådan trafik som konkurrerade med SJ och där banarbeten pågick. Risken
bedömdes vara stor att SJ skulle förlora resenärer till bussen under bygg-
nadstiden. Den fullständiga avvecklingen av skadlighetsprövningen fick
därför anstå en tid.

Skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmännens länstrafik motive-
rades ursprungligen (1988) med att trafikhuvudmännen hade att ansvara
för en omfattande olönsam trafik och att denna situation skulle kunna för-
värras om lönsamma delar av länstrafiken förlorades till annat företag.
Man befarade att bussföretagen skulle komma att "plocka russinerna ur
kakan", dvs. etablera konkurrerande länstrafik på de tyngre stråken.

SJ har i en promemoria till Kommunikationsdepartementet den 29 mars
1996 framfört synpunkter på regleringen och hävdar att regleringen enligt
SJ bör kvarstå och dessutom förstärkas. Nedan följer en sammanfattning
av SJ:s synpunkter.

1. SJ hävdar att tillämpningen av regelverket har inneburit att SJ inte har
givits tillräckliga förutsättningar för sin verksamhet.
2. Enligt propositionen 1991/92:130 skulle den långväga busslinjetrafi-
ken kunna avhjälpa brister i form av en ojämnt utbyggd kollektivtrafik
i landet. Enligt SJ har inga nya fjärrförbindelser med buss etablerats i
mindre attraktiva resrelationer. Fjärrbusslinjerna har inte byggts upp
för att ansluta till tåg.
3. Enligt SJ har möjligheterna enligt lagstiftningen att begränsa upptag-
ning och avlämning av resande utnyttjats endast i begränsad omfatt-
ning.
4. Inte ens en gemensamt framförd syn från SJ och berörda trafikhuvud-
män har enligt SJ kunnat påverka tillståndsgivningen i en för SJ gyn-
sam riktning.
5. SJ uppfattar en skälig omfattning av busstrafiken som ett komplement
till tågtrafiken. Den kompletteringstrafik som fanns när trafikpolitiken
ändrades 1992 bedöms av SJ som tillräcklig varför nytillkommen

busstrafik därefter har inneburit en "dränering" av den befintliga tågtrafikens intäkter.

6. Vid skadlighetsprövningen måste hänsyn tas till den aggregerade effekten, dvs. en ny bussoperatör bör inte automatiskt få tillstånd därför att ett tidigare tillstånd för annan bussoperatör redan finns utfärdat på aktuell linje. Sådana parallella tillstånd innebär skadeeffekter för SJ på en aggregerad nivå.
7. Enligt SJ gäller att direkttrafik med buss mellan å ena sidan storstadsregionerna och å andra sidan platser inom hittillsvarande matarområden för SJ-trafik får karaktären av "gräddskumning". Medan några resenärer får en ytterligare kollektiv resmöjlighet med en ny direktbusslinje, minskar kollektivresandet via närmaste omstigningsstation med negativ påverkan på järnvägstrafiken. Detta påverkar numera även ekonomin för det mellan SJ och trafikhuvudmännen etablerade bolaget Samtrafiken i Sverige AB (tågplus).
8. Ingen parallell busstrafik bör enligt SJ byggas ut i stråk där omfattande satsningar görs på infrastruktur och trafik. Exempel på sådana stråk är bl.a.
 - Ostkustbanan
 - Västkustbanan
 - Värmland - Göteborg
 - Småland - Östergötland - Stockholm
 - Mälardalen

SJ framhåller dock att befintlig busstrafik bör få fortsätta under en övergångsperiod, för att ge berörda företag möjlighet till nedtrappning och avveckling av berörd trafik.

Ingen parallell busstrafik bör heller byggas ut som konkurrerar med järnvägstrafik som kräver bidrag från staten, trafikhuvudmän eller kommun.

Beträffande SJ:s kritik av uppmjukningen av tillståndsprövningen 1992 kan dock sägas att bussföretagen ofta har valt att lägga sina linjer i sådana stråk som saknar utbyggd järnvägstrafik och att man därigenom har åstadkommit en förbättrad kollektivtrafik för mindre eller medelstora orter som inte ligger utefter de större järnvägsstråken. Ett exempel på detta är den nystartade linjen Växjö - Stockholm med daglig trafik fr.o.m. 1994. Denna trafik försörjer orter i Småland som inte ligger utefter stambanan till Stockholm. Trafiken har medfört att ett ombyte av färdmedel har kunnat undvikas. Det är inte rimligt att expressbusstrafiken skall agera som matartrafik till SJ.

7.3 Bedömning av motiven för regleringen

7.3.1 Den samhällsekonomiska analysen (A. Muren)

Muren kommenterar i sin rapport även de argument som framförts från bl.a. SJ:s sida mot att tillåta utökad busstrafik. Följande frågeställningar behandlas.

- a) Är det ett samhällsintresse att se till att SJ inte drabbas av intäktsförluster?
- b) Skall det faktum att ett tillstånd givits till en bussoperatör också medföra att andra bussföretag mer eller mindre automatiskt ges tillstånd?
- c) Leder en ny bussförbindelse till minskat bilåkande eller bara minskat tågåkande?

Beträffande lönsamhetsargumentet framhåller Muren mot bakgrund av sitt inledande modellresonemang att det inte bör vara något överordnat mål att tågforetagets finansiella netto skall hållas på en viss nivå. Inte heller kan ett samhällsekonomiskt synsätt motivera något speciellt förräntningskrav på gjorda investeringar.

Slutsatsen blir enligt detta synsätt att i de fall då en bussförbindelse leder till att SJ går med förlust på den aktuella sträckan, eller att ett existerande underskott blir större, så får denna förlust vägas mot de välfärdsvinster som bussförbindelsen ger upphov till. Ett absolut krav på förräntning av investeringar eller konkurrensskydd för SJ stöds således inte av den samhällsekonomiska analysen.

Det andra argumentet mot ytterligare busstrafik, den s.k. aggregerade effekten av flera bussföretags trafik samtidigt, kan enligt Muren inte avgöras generellt. Effekten beror bl.a. på graden av konkurrens på bussmarknaden. Om flera operatörer släpps in på marknaden ökar konkurrensen och priset minskar. Effekterna på tågmarknaden och bilmarknaden blir därmed större. Välfärdseffekterna på alla tre marknaderna blir mer omfattande. Nettoutfallet kan bli antingen positivt eller negativt.

Den tredje frågeställningen om en ny bussförbindelse leder till minskat bilåkande eller bara minskat tågåkande kan inte heller besvaras generellt utan den måste enligt Muren bedömas från fall till fall. Effekten beror på de förhållanden som råder i varje enskilt fall, liksom på hur den planerade bussförbindelsen läggs. (Frågan om i vilken utsträckning bussen tar resenärer från tåget behandlas senare i avsnitt 7.3.2.)

Konkurrensverkets kommentarer

En av slutsatserna av Murens analys är att egentligen borde den tillståndsprövande myndigheten göra en samhällsekonomisk analys vid varje prövning av ny busstrafik. Denna skulle i så fall innehålla både effekter på tåg- och bilresandet och konsumenternas upplevda nytta av den nya resituationen. Att utföra en sådan analys är dock förenat med betydande svårigheter. Den tillståndsprövning som har genomförts indikerar att hänsyn har tagits inte bara till SJ:s förväntade intäkts- och kostnadsförändringar utan även till den konsumentnytta som förväntas uppstå vid ny busstrafik. För att neka tillstånd har den tillståndsprövande myndigheten krävt av SJ att detta företag skall göra det sannolikt att de ekonomiska förutsättningarna att driva den berörda trafiken skadas i betydande mån om det sökta tillståndet beviljas. Tillstånd har getts om en avsevärt bättre trafikförsörjning beräknas uppnås även om SJ har anfört att skada skulle uppstå för företaget.

Enligt Konkurrensverket ger Murens analys inte stöd för ett konkurrenskydd av järnvägstrafiken. Investeringar i banan eller nya tåg är inte tillräckliga argument för att förbjuda ny busstrafik.

I detta sammanhang kan också noteras att det skydd av statens intäkter i form av banavgifter som skulle kunna uppnås, om konkurrerande busstrafik förbjuds, är av mycket begränsad omfattning. Banavgifterna är inte direkt relaterade till antalet resande och de baseras i liten utsträckning på aktuell persontrafik.

Den långväga busslinjetrafiken konkurrerar med sådan järnvägstrafik som enligt statsmakternas beslut skall drivas på normala företagsekonomiska villkor utan subventioner. Det konkurrenstryck som enligt modellens antagande uppstår vid tillkomst av en busslinje kan i sin tur resultera i lägre tågbiljettpriser och därigenom bidra till en större konsumentnytta. Samtidigt ökar konkurrensen kravet på SJ att effektivisera verksamheten. Därigenom kan det totala välfärdsnettot öka ytterligare. Skulle SJ inte kunna möta prissänkningen med ökad effektivitet kan frågan om samhällets köp av icke lönsam persontrafik på stornätet bli aktuell. Sådant köp skall föregås av en upphandling som kan leda till att någon annan operatör än SJ kan lägga ett anbud som täcker företagets kostnader vid den lägre prisnivån.

Beträffande statens upphandling av olönsam stornätstrafik har den potentiella konkurrensen medverkat till att kostnaderna för denna trafik har minskats. År 1991 uppgick kostnaderna till 548 miljoner kronor, 1994 hade kostnaderna minskat till 437 miljoner kronor, trots att turutbudet och standarden har höjts bl.a. genom ny vagnmaterial. Uppenbarligen har det funnits en rationaliseringspotential hos SJ.

Det går slutligen enligt Konkurrensverket inte att säga generellt att två parallella alternativa transportsystem - tåg och buss - med viss turtäthet för respektive färdmedel och med olika prisnivåer skulle ge ett lägre välfärdsnetto än ett transportsystem (tåg) med högre turtäthet men också högre priser för alla resenärer.

Orsaken till att tillståndsmyndigheten näst intill automatiskt medger tillstånd till företag för busstrafik på viss linje om annat företag redan erhållit sådant tillstånd är kravet att upprätthålla konkurrensneutralitet mellan olika bussföretag. Detta är viktigt enligt Konkurrensverket.

Muren berör i sin analys en av de viktigaste faktorerna för bedömningen av busskonkurrensens effekter, nämligen frågan om varifrån bussen tar sina kunder. Kommer de från tåget, från bilen eller är de helt nya resenärer? Denna frågeställning berörs närmare i följande avsnitt.

7.3.2 Tar busstrafiken resenärer från tågtrafiken?

Regleringen bygger bl.a. på antagandet att busstrafiken tar kunder från tågtrafiken. I själva verket är detta ett antagande som endast delvis stämmer överens med gjorda studier.

Redan i underlaget¹² till 1992 års trafikpolitiska beslut (prop 1991/92:130) konstaterades att de tillkommande bussresenärerna till 70-80 procent beräknades bestå av tidigare bilresenärer. Att huvuddelen av bussresenärerna inte är tidigare tågresenärer styrks även av de tidigare nämnda enkäterna som två bussföretag lät göra under april 1996. Den enkät som Ramkvillabuss/Svenska Buss lät göra visade på att mer än hälften av resenärerna tidigare hade åkt aktuell sträcka per bil. Enligt Y-Buss var ca 60 procent av bussresenärerna tidigare bilresenärer. Även om de två enkäternas underlag är statistiskt begränsat och det således inte går att dra några säkra slutsatser så pekar de ändå på att de flesta av bussresenärerna inte är tidigare tågresenärer utan tidigare bilresenärer. Argumentet för regleringen till skydd för tågtrafiken försvagas därigenom kraftigt. Dessutom pekar nämnda källor även på det förhållandet att ny busslinjetrafik delvis erhåller sina kunder från ett nyresande. Av företagsenkäterna framgår att omkring 10 procent av bussresenärerna var personer som ej tidigare hade rest den aktuella sträckan över huvud taget. Den undersökning som gjorts i Norge visar på liknande resultat, nämligen att bussresenärerna i huvudsak är tidigare bilresenärer och sådana som inte rest på den aktuella sträckan tidigare (se avsnitt 6.3).

¹²Avreglering av långväga busstrafik - resultat enligt transportrådets prognosystem; Kjellman, Per

7.3.3 Medgivna busstillstånd

Det förhållandet att flertalet av bussresenärerna inte kommer från tåget kan vara ett av skälen till att SJ inte har tvingats dra ned på trafiken på de linjer där busstrafik tillåts. Ett annat skäl kan vara att SJ valt att möta konkurrensen från bussen med en förbättrad tågtrafik.

En av de linjer där regeringen gick emot SJ och tillät daglig trafik 1994 var sträckan Växjö - Stockholm. Mellan Växjö och Stockholm har därefter antalet avgångar på vardagar ökat från 7 till 8. Den genomsnittliga restiden (via Nässjö) har minskat från 5 timmar och 7 minuter till 3 timmar och 45 minuter tack vare tillkomsten av snabbtåg X-2000.

Även på sträckan Örnköldsvik - Stockholm tilläts, i strid mot SJ:s önskemål, trafik på vardagar, dock med restriktioner för på- och avstigande mellan Sundsvall och Stockholm. Antalet avgångar från Örnköldsvik (tågplus) har ökat från 4 till 5 medan den genomsnittliga restiden är oförändrad ca 8 timmar och 30 minuter.

De båda linjerna användes av SJ som typexempel på den omfattande förlust som skulle uppstå för företaget om busstrafik tilläts.

SJ har inte lämnat uppgifter till Konkurrensverket om resandeutvecklingen på sträckorna, varför det är svårt att bedöma effekterna av de tillkommande busslinjerna. Företagets utbudsökningar av trafik tyder emellertid inte på att SJ har förlorat kunder till den långväga busslinjetrafiken i någon nämnvärd omfattning.

7.3.4 Pågående ombyggnader av bannätet

I regeringens beslut sommaren 1994 om att förhindra viss busstrafik hänvisades bl.a. till de stora investeringarna i olika banor. Detta motiverade under en övergångstid en viss restriktivitet i tillståndsprövningen. De stora ombyggnadsarbetena, som i vissa fall pågått sedan mitten av 1980-talet, befinner sig nu i slutskedet. Ombyggnaden av Dalabanan beräknas bli helt klar 1997, övriga banor kring sekelskiftet. Under 1996 kunde emellertid SJ nästan fördubbla trafiken på Västkustbanan och 1997 skall kraftigt förbättrad trafik sättas in på Mälardalsbanan och Svealandsbanan.

SJ har således under pågående byggnadsarbeten kunnat öka ut och förbättra trafiken på de aktuella banorna. Både antalet avgångar har kunnat ökas och restiden på flera sträckor har kunnat minskas. Som exempel fanns det 9 avgångar på vardagar från Göteborg till Malmö under 1994. Under 1996 har antalet ökat till 15 avgångar. Den genomsnittliga restiden har förkortats från 3 timmar och 56 minuter till 3 timmar och 38 minuter, delvis tack vare insättandet av snabbtåg X-2000 men även beroende på kortare restid med vanliga InterCity-tåg. Restidsförkortningen kan förklaras med att byggnationen har skett på en delsträcka i taget, och förbät-

ringen av restiden på denna delsträcka har mer än väl kompenserat för restidsfördröjningen på nästa delsträcka som byggs om.

Både det förhållandet att SJ har byggt ut trafiken med fler resmöjligheter och förkortat restiderna tyder på att tåg företaget inte har förlorat resenärer på dessa sträckor. Det totala resandet på SJ:s egna banor har, som tidigare nämnts, ökat kraftigt mellan 1992 och 1995.

I vilken utsträckning en medgiven busstrafik skulle ha minskat den positiva resandeutvecklingen är svårt att bedöma. Flertalet banor närmar sig nu slutskedet i byggnadsarbetet och SJ planerar kraftigt utökad tågtrafik på vissa banor under 1997. Som tidigare nämnts hävdar SJ att all parallell busstrafik i stråk där omfattande satsningar görs på infrastrukturen bör förbjudas på sikt. Tvärt emot SJ:s framförda uppfattning finns det enligt Konkurrensverket anledning att förmoda att SJ fr.o.m. nästa år väl skulle kunna möta en utökad konkurrens från busstrafiken.

7.3.6 Trafikhuvudmännens länstrafik

Trafikhuvudmännens länstrafik ansågs ursprungligen i 1988 års trafikpolitiska beslut behöva skyddas från konkurrens från den långväga busslinjetrafiken. Detta behov av skydd har även framförts i svaren på den enkät som länsstyrelserna i sju län har genomfört i samarbete med Konkurrensverket hos trafik huvudmännen i dessa län. Trafikhuvudmännen har valt ut med hänsyn till erfarenheter av länsgränsöverskridande busstrafik och med avsikt att uppnå en geografisk täckning av olika delar av landet. Länsstyrelserna har intervjuat trafik huvudmännen i respektive län.

Flera av trafik huvudmännen befarar att ett frisläppande av den långväga busstrafiken skulle leda till att bussföretagen skulle komma att ta över de lönsamma delarna av länstrafiken eller "plocka russinen ur kakan". Ungefär samma resonemang framförs, som tidigare nämns, i SJ:s promemoria till Kommunikationsdepartementet där SJ framför att ny direktbusstrafik närmast har karaktären av "gräddskumning".

Innan detta resonemang synas närmare kan det konstateras att den länstrafik som trafik huvudmännen har ansvar för är skattesubventionerad i genomsnitt till ca 50 procent. Det betyder i sin tur en helt annan och lägre prisnivå än vad expressbussföretagen kan erbjuda. Länstrafiken har till uppgift att tillgodose behovet av lokala och regionala resor. Det innebär bl.a. många upphåll för av- och påstigning som förlänger den totala restiden. Det är en helt annan marknad än den som den långväga busslinjetrafiken tillgodoser. Denna drivs helt på kommersiella villkor utan skattesubventioner och kräver jämförelsevis få uppehåll. Å andra sidan finns det möjlighet - även i en avreglerad situation - för trafik huvudmännen om de så önskar, att träffa avtal med bussföretagen om att dessa skall utföra viss länstrafik, t.ex. reservera ett visst antal platser för inomlänstrafik. Sådana avtal finns idag i flera län.

SJ:s resonemang om att förbjuda viss direktbusstrafik därför att den innebär s.k. gräddskumning skulle kunna få orimliga konsekvenser då det i princip innebär att bekvämare och snabbare resor för personer som inte bor utefter de stora järnvägsstråken skulle förbjudas. Resonemanget bygger på principen att all länstrafik skall mata till järnvägen för de långväga resorna. Uppfattningen kan ses som ett exempel på det inledningsvis påtalade förhållandet att en reglering på en marknad (järnvägstrafiken) lätt leder till krav på reglering av angränsande marknader.

Bussföretagen önskar för sin del att i samarbete med trafikhuvudmännen dels kunna lägga busshållplatser vid större omstigningsstationer för länstrafiken, dels anpassa avgångstiderna så långt som möjligt till länstrafikens tider.

Trafikhuvudmännen har i liten utsträckning motsatt sig expressbusstrafik genom sina län. Exempelvis var det bara en trafikhuvudman som hade överklagat Trafiksäkerhetsverkets beslut bland de 30-tal överklagade beslut som regeringen avgjorde sommaren 1994.

Som tidigare nämnts föreslås att skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmännens länstrafik slopas helt.

7.4 Regleringens effekter på utbudet av busstrafik

Genom 1992 års trafikpolitiska beslut och de beslut i överklagade ärenden som regeringen tog 1994 har enligt SJ regleringen på marknaden på långväga buss mildrats betydligt. De enda områden där hinder för långväga busslinjetrafik fortfarande föreligger är enligt SJ de tidigare nämnda sträckorna

Malmö - Göteborg
 Örebro - Stockholm
 Fellingsbro - Stockholm
 Bollnäs - Stockholm
 Kristianstad - Karlskrona
 Mora/Falun/Borlänge - Stockholm och
 Sundsvall - Stockholm

SJ hävdar att busstrafik på dessa sträckor även fortsättningsvis bör förbjudas och att i princip all busstrafik som SJ motsatt sig men som tillåtits efter 1992 års trafikpolitiska beslut åter bör förbjudas.

Från bussbranschhåll har å andra sidan framhållits att nämnda linjesträckningar är mycket betydelsefulla för expressbusstrafikens utveckling. Det är i samtliga fall sådana sträckor där bussen har fördelar från konkurrens- och kostnadssynpunkt. Det finns också andra sträckor där bussföretagen önskat etablera trafik men som de hindrats från att göra. Framför allt innebär dock regleringen en konkurrenssnedvridning till busstrafikens nackdel

som drabbar resenärerna. Enligt företrädare för bussbranschen har regleringen inte bara hållit tillbaka bussföretagen på ovan nämnda sträckor utan även lagt hinder för att etablera busstrafiken som ett verkligt alternativ för resenärerna. För detta krävs en regelbundenhet i trafiken med resmöjligheter under veckans alla dagar och med flera avgångar per dag på de trafik-tunga linjerna. Denna nivåhöjning av busstrafiken har förhindrats genom regleringen. Därigenom har även möjligheten för bussföretagen att sänka kostnaderna tack vare större volym försvårats. Enligt utsago från flera bussföretag skulle t.ex. sträckan Göteborg - Malmö gott och väl kunna bära daglig trafik i båda riktningarna med god lönsamhet om den tilläts.

Enligt Konkurrensverket har regleringen hindrat en volymmässig ökning av den långväga busslinjetrafiken. Hur stor denna ökning skulle ha kunnat bli är svårt att uttala sig om, men en fördubbling av trafiken framstår inte som orimlig. Det är troligt att huvuddelen av ökningen skulle bestå av tidigare bilresenärer eller helt nya resenärer.

7.5 Skäl för avreglering

7.5.1 Ett resalternativ hindras

Av tidigare redovisning framgår att bussresalternativet är ca 50 procent billigare än tåg räknat på fullt pris i båda fallen. Även om hänsyn tas till eventuella rabatter hos SJ så är bussresan i genomsnitt billigare än tågalternativet. Å andra sidan är restiden vanligtvis längre med bussen. Flera resenärer synes också föredra tåget av bekvämlighets skull. Genom regleringen har emellertid ett stort antal resenärer hindrats från att genomföra resor utifrån sina individuella preferenser av pris, restid och bekvämlighet. Dessutom tillkommer de resenärer som i dagsläget helt avstår från att resa på grund av priset. Erfarenheterna visar att de dynamiska effekterna i form av ett ökat totalt resande är stora när nya resalternativ tillkommer. För många människor handlar det om möjligheten att resa eller inte resa alls. För dessa personer kan bussresan erbjuda ett prisbilligt alternativ. Av tidigare nämnda företagsenkäter framgår att omkring 10 procent av bussresenärerna var personer som ej tidigare hade rest den aktuella sträckan. Utan att ta siffran allt för bokstavligt pekar den ändå på att tillkomsten av busslinjer skapade nya resmöjligheter för personer som inte valt eller inte kunnat resa aktuell sträcka. Detta skulle också ses mot bakgrund av att SJ i allt större utsträckning genom satsningen på X-2000 kommit att höja den genomsnittliga prisnivån på tillgängliga resmöjligheter med tåg.

För några resenärer uppfattas bussen som ett mer tillgängligt resalternativ, främst i de fall det går att åka med samma buss ända fram till destinationsorten. I dessa fall kan även restiden bli gynnsammare än resan läns- trafik plus tåg.

7.5.2 En positiv miljöeffekt hindras

Av avsnitt 5.8 framgår att järnvägstrafik har lägre energiförbrukning och mindre avgasutsläpp än både bilen och bussen.

Huvuddelen av busstrafikanterna är emellertid tidigare bilresenärer. Därför finns det anledning att jämföra bussen med bilen när effekterna av en avreglering för miljön och energiförbrukningen skall bedömas. Av VTI:s tidigare refererade undersökningar framgår att energiförbrukningen per personkilometer är lägre för bussen än för bilen. När det gäller avgasemissionerna har bussen högre värden för utsläppen av kväveoxid medan utsläppen av koloxid, koldioxid och kolväten är lägre. Sammantaget fann VTI att en utbyggd busstrafik till följd av en avreglering och den samtidigt förutsedda utbyggnaden av järnvägstrafiken skulle få positiva effekter på miljön.

7.5.3 SJ:s prissättning

SJ tillämpade tidigare en kilometertaxa med i huvudsak enhetligt pris per kilometer över hela landet. Fr.o.m. januari 1996 tillämpar emellertid företaget en prissättning som innebär en anpassning till konkurrensen från andra trafikslag på olika delsträckor. SJ har ensamrätt på det långväga personresandet med tåg. I och med att SJ valt att bedriva en mer aktiv prissättning kan det hävdas att en annan situation har inträtt jämfört med förhållandena då 1992 års trafikpolitiska beslut fattades. SJ:s förändrade prissättningspolitik bör enligt Konkurrensverket leda till att SJ, om det till följd av sitt monopol väljer att ta ut högre priser på sträckor där konkurrensen är svag, måste utsättas för ökad konkurrens från andra trafikslag, som t.ex. bussen. Därigenom uppnås en effektivitetspress på SJ till nytta för resenärerna.

7.5.4 Pågående ombyggnader av bannätet avslutas inom kort

Ett viktigt skäl till att regleringen inte slopades 1992 var de pågående ombyggnadsarbetena på vissa delar av bannätet. Ombyggnadsarbetena är nu inne i slutskedet och dessutom har SJ trots dessa arbeten kunnat utöka trafiken och förkorta restiderna på flera av banorna. Nästa år förbättras tågtrafiken kraftigt på vissa banor. Angivna skäl för regleringen kvarstår således inte längre.

7.5.5 Resurskrävande administration i tillståndsprovningen

Tillståndsprovningen innebär en omfattande skriftväxling med bl.a. yttranden från olika intressenter. Nytt beslut krävs för varje ändring t.ex. beträffande avresedag eller ort för på- eller avstigning. De totala kostna-

derna för företag och myndigheter beträffande hanteringen av tillståndsprövningen är betydande.

Förbuden att ta upp eller släppa av resenärer på vissa sträckor har också fått för resenärerna svårförståeliga effekter. Sålunda gäller för den resenär som åker från Sundsvall på fredag att vid hemkomst på måndag avstigning inte får ske i Sundsvall utan först 15 kilometer norr om Sundsvall, i Timrå.

7.5.6 Snedvridning av konkurrensituationen bussföretag - trafikhuvudmän

Som tidigare redovisats förekommer det att trafikhuvudmän bedriver långväga busslinjetrafik utan att ha tillstånd till detta genom att koppla ihop länstrafiken mellan olika län.

Redan inför 1988 års trafikpolitiska beslut framhöll departementschefen det olämpliga i att trafikhuvudmän bedriver långväga busslinjetrafik i egen regi eftersom det leder till en snedvridning av konkurrensen. Skälet till detta var att trafikhuvudmännens verksamhet i egen regi är skattesubventionerad.

Den utredningsman som har haft regeringens uppdrag att se över trafiklagstiftningen föreslår att all länsgränsöverskridande busstrafik skall kräva särskilt tillstånd. Därigenom skall även sådan långväga busstrafik som består av hopkopplad länstrafik kräva särskilt tillstånd.

Bortsett från en nyligen beslutad försöksverksamhet beträffande trafik i annat län har trafikhuvudmännen enligt kommunallagen inte rätt att bedriva trafik utanför sin kommun- eller länsgräns. Däremot har trafikhuvudmännen ett ansvar för att samordna länstrafiken med det långväga resandet.

7.6 Sammanfattning av argument för respektive emot regleringen

Nedan redovisas en sammanställning av argumenten för respektive emot aktuell reglering.

Argument för reglering

1. Ett nationellt järnvägsnät underlättas.
Regleringen behövs för utnyttjandet av tågets stordriftsfördelar

2. Matartrafik till SJ förstärker länstrafiken.

3. Busstrafiken tar över de lönsamma delarna av länstrafiken.

4. Ytterligare busstrafik leder till behov av offentliga subventioner.

5. Busstrafik innebär "dränering" av tågtrafikens intäkter.

Kommentarer och argument mot reglering

Busstrafiken påverkar i liten utsträckning järnvägstrafiken men kan hindra monopolbeteende hos järnvägsföretaget. Det kollektiva resandet främjas av konkurrens mellan olika transportmedel. Genomförda kraftiga investeringar i tåg och bannät ger tillräckligt stöd åt järnvägstrafiken att utnyttja stordriftsfördelarna

Regleringen hindrar direktlinjer som efterfrågas av många resenärer.

Busstrafiken kan inte och önskar normalt inte arbeta på marknaden för länstrafik. Om så skulle vara fallet krävs avtal med trafik huvudman.

Regleringen hindrar busstrafik som kan tillgodose efterfrågan på interregional kollektivtrafik. Genom konkurrens i upphandlingen har de statliga subventionerna för olönsam järnvägstrafik kunnat sänkas.

Ny busstrafik kan innebära en större konsumentnytta som uppväger eventuella minskade intäkter för tåg företaget. Bussresenärerna är till större delen tidigare bilresenärer. SJ har inte visat att beviljad busstrafik har medfört färre tågresenärer.

- | | |
|--|--|
| 6. Stora infrastrukturinvesteringar kräver skydd under en övergångsperiod. | SJ har ökat trafiken under byggnadstiden. Ytterligare utökad trafik planeras under 1997. Totala tågresandet ökar. Den samhällsekonomiska analysen stöder inte kravet på skydd. |
| 7. Järnvägstrafik är miljövänlig och energisnål. | Busstrafik bör jämföras med biltrafik. Bussen är energisnålare och i huvudsak miljövänligare än bilen. |
| 8. ----- | Ett resalternativ hindras. |
| 9. ----- | Kostnader hos företag och myndigheter för en resurskrävande administration av regleringen kan slopas. |

Konkurrensverket finner vid en bedömning av argumentet för och emot fortsatt reglering att övervägande skäl talar emot en fortsatt reglering. De viktigaste skälen för detta ställningstagande är att valfriheten för resenärerna ökar genom att ett resalternativ tillkommer, att konkurrensen från bussen kan medverka till en lägre total samhällsekonomisk kostnad för det långväga personresandet och att en positiv miljöeffekt kan uppnås. Vid bedömningen har hänsyn även tagits till risken för minskade stordriftsfördelar hos järnvägsföretaget.

7.7 Förväntade effekter vid en avreglering av den långväga busslinjetrafiken

För att göra en bedömning av förväntade effekter vid en tänkt framtida avreglering kan det vara lämpligt att först ge en sammanfattande bild av dagens situation.

Den långväga busslinjetrafiken är en jämförelsevis liten bransch som endast svarar för ca 2 procent av det totala resandet eller ca 7 procent av resandet med kollektiva färdmedel på sträckor över 10 mil. Järnvägstrafiken och bilresandet svarar för betydligt större andelar av det totala personresandet. SJ har ökat sin trafik och förbättrat sin konkurrenskraft både gentemot bussen och flyget. Samtidigt har regleringen hämmat buss- trafikens utveckling dels på enskilda sträckor, dels generellt genom att en sådan volym som behövs för att den skall bli ett reellt alternativ till tåget eller bilen har förhindrats. Bussresandet vänder sig främst till vissa kategorier resenärer som särskilt uppskattar det jämförelsevis låga priset. Bussresenärerna är till stor del tidigare bilresenärer (bilförare eller passagerare) vilkas övergång till bussresande innebär en positiv effekt både från miljö- och energi-

synpunkt. Bussresenärerna betalar fullt pris utan subventioner och trafiken konkurrerar därför inte med den subventionerade länstrafiken.

Om regleringen slopas genom att skadlighetsprövningen tas bort torde trafiken på vissa linjer och då särskilt de linjer som ansluter till någon av de tre storstäderna Stockholm, Göteborg eller Malmö komma att öka.

Ett exempel på detta är sträckan Göteborg - Malmö. På denna sträcka fördelar sig resandet enligt följande.

Tabell 7.1 Procentuell fördelning antal resande per färdmedel, Göteborg - Malmö, 1996

Färdmedel	Andel resande
Bil	92
Buss	1
Tåg	8
Summa	100

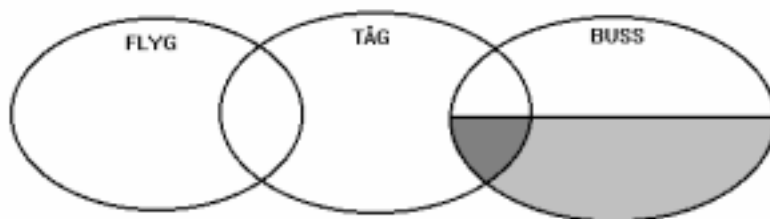
Källa: Swebus

Bilen är helt dominerande. Bussens låga andel är bl.a. beroende av att endast veckoslutstrafik är tillåten.

En fri etablering av busstrafik skulle enligt bussföretag troligtvis leda till att daglig trafik tillkom med åtminstone två avgångar per dag i vardera riktningen. En prisnivå på mellan 100 och 150 kronor enkel resa jämfört med dagens tågbiljett 375 kronor (fullt pris) är inte otänkbart. Restiden skulle kunna bli ca 3 timmar, vilket är kortare än dagens genomsnittliga tågresa, dock längre tid än den framtida tågresa (2 timmar). Med tanke på de förbättringar av tågtrafiken som genomförts och kommer att genomföras torde effekterna på SJ:s trafik komma att bli begränsade. I stället kommer busstrafiken att attrahera främst tidigare bilresenärer och resenärer som inte tidigare rest den aktuella sträckan.

Daglig trafik skulle komma att införas även på andra linjer. Även om trafiken på sikt skulle komma att öka 100 procent så kommer busstrafikens andel av det totala persontrafikarbetet ändå inte att uppgå till mer än 4 procent. Det mest troliga är att busstrafiken ökar avsevärt med daglig trafik på några av de linjer som för närvarande har på- och avstigningsförbud.

Konkurrensytorna mellan flyg, tåg och buss kan schematiskt beskrivas enligt följande.



Flyget konkurrerar främst med tåget som i sin tur konkurrerar med bussen. Bilen konkurrerar med såväl flyget som tåget och bussen. Diagrammet avser att visa hur en ökning av busstrafiken kan påverka tågresandet (den mörkare ytan). Den största delen av den tillkommande konkurrensytan berör bilresandet och nya resenärer (den gråa ytan) medan den mindre delen av den ökande konkurrensytan innebär en större valmöjlighet för konsumenterna men om det sker en verklig överströmning av resenärer från t.ex. tåg till buss är beroende av vilka åtgärder som vidtas av tågtrafikens operatör.

En utökad busstrafik skulle leda till att konsumentnyttan i form av låga respriser skulle öka och resenärer, som vid dagens respriser inte velat eller kunnat resa skulle tillkomma. På enskilda linjer skulle SJ kunna komma att tappa resenärer om företaget väljer eller inte förmår att möta konkurrensen. Om SJ vidtager motåtgärder kan emellertid dessa kundförluster begränsas eller t.o.m. leda till ett ökat resande. Som vinnare i denna konkurrens står konsumenterna som får ett större utbud av resmöjligheter till varierande pris- och kvalitetsnivåer. Detta ger bl.a. effekterna av inträffat "priskrig" på sträckan Göteborg - Karlstad belägg för. Om SJ väljer att möta denna konkurrens genom prissänkning kan ytterligare ökad konsumentnyttan uppnås samtidigt som kravet på SJ att effektivisera verksamheten ökar. Om å andra sidan SJ ej förmår att effektivisera trafiken motsvarande prissänkningen kan, om trafiken anses samhällsekonomiskt/regionalekonomiskt motiverad, en upphandling av aktuell trafik leda till att en annan operatör kan erbjuda ett gentemot busstrafiken konkurrenskraftigt pris.

Den dominerande bilden är dock att de kraftiga satsningarna på bana och rullande material som genomförs kommer att ge SJ en mycket stark konkurrensfördel gentemot bussen (och för den delen även bilen). Ett exempel på detta är det samarbete som SJ träffat med samtliga trafikhuvudmän i Mälardalen om pendeltågstrafik runt Mälaren. Det är en stor kollektivtrafiksatsning som kommer att ge SJ en mycket stark ställning som ensam operatör av järnvägstrafiken runt Mälaren.

En avreglering skulle dessutom göra den för företag och myndigheter resurskrävande hanteringen av tillståndsprovningen onödig. Den typ av svårförståeliga effekter som t.ex. resenärer från Sundsvall får uppleva idag, nämligen att hemresan inte kan avslutas i Sundsvall utan 15 kilometer norr därom, skulle upphöra.

8 Överväganden och förslag till åtgärder

Av personresandet ökar framför allt det långväga resandet. Kollektivtrafiken i form av flyg, tåg och buss utgör en betydande del av detta resande. För en utveckling av kollektivtrafiken krävs att den kan erbjuda en tillräcklig kapacitet men också ett väl differentierat utbud för att svara mot resenärernas varierade efterfrågan. Ett sådant differentierat utbud kan bäst erhållas om resenärernas värderingar ges möjlighet att så direkt som möjligt påverka utbudet. Därvid utgör olika former av utbudsregleringar hinder som riskerar att försvåra en anpassning till resenärernas efterfrågan och begränsa en fungerande konkurrens.

8.1 Skadlighetsprövningen slopas

Konkurrensverket anser att en avveckling av regleringen för den långväga busstrafiken bör genomföras.

En sådan avveckling kan i princip ske stegvis eller i ett steg. Det kan sägas att en stegvis avreglering redan har påbörjats genom 1992 års trafikpolitiska beslut. Därför bör nästa steg kunna ske i en omgång. För att uppnå konkurrensneutrala villkor mellan olika företag bör tydliga spelregler för avvecklingen upprättas. Efter en tid bör en uppföljning av avregleringen genomföras, exempelvis av Vägverket.

Även skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmännens länstrafik bör slopas. Eventuellt kan en samrådsskyldighet mellan bussföretagen och trafikhuvudmännen behöva finnas kvar. Denna kan vara till nytta både för bussföretagen och trafikhuvudmännen, t.ex. avseende tillgången på buss hållplatser för den långväga busslinjetrafiken vid större omstigningsstationer. Om bussföretag skall utföra inomlänstrafik åt trafikhuvudmän på en långväga busslinje skall det finnas möjlighet för bussföretaget och trafikhuvudmannen att i särskilda avtal komma överens om priser, antal platser m.m.

Den tillståndsprövning som all yrkesmässig trafik måste underkasta sig enligt yrkestrafiklagen avseende säkerhet, miljökrav, ekonomiska förhållanden etc. bör naturligtvis finnas kvar för den långväga busstrafiken även efter en genomförd avreglering.

8.2 Trafikhuvudmännens långväga busslinjetrafik förbjuds

Även vid ett slopande av regleringen bör naturligtvis kommunallagens bestämmelser gälla, vilka i princip (bortsett för viss försöksverksamhet) förbjuder att trafikhuvudmännen etablerar långväga länsgränsöverskridande busslinjetrafik i egen regi. Motivet bakom detta restriktiva synsätt är att en av trafikhuvudmännen bedriven skattesubventionerad trafik skulle komma att snedvrider konkurrensen gentemot andra operatörer.

Bilaga 1 Samhällsekonomiska effekter av konkurrens mellan olika transportslag, speciellt tåg och buss (A. Muren)

Astri Muren

960428

1. INLEDNING

Den frågeställning som behandlas i detta papper är vilka samhällsekonomiska effekter som konkurrens mellan buss och tåg kan få. Identifikationen av möjliga effekter kan utgöra underlag för en bedömning av de totala välfärdseffekterna av att tillåta sådan konkurrens på specifika sträckor. För en fullständig bedömning krävs empirisk information om storleksordningen av förändringar i passagerarantal och andra variabler. Sådana enskilda fall behandlas inte här -- istället görs en principiell genomgång.

Bakgrunden till frågeställningen är den i Sverige rådande situationen att före etablering av busslinjetrafik ska en skadlighetsprövning göras gentemot järnvägstrafik. Genom proposition 1991/92:130 har skadlighetsprövningen gjorts mindre strikt genom att bevisbördan flyttats, så att SJ enligt nuvarande ordning ska göra sannolikt att förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik i betydande mån skulle komma att skadas av den nya linjetrafiken. Skadlighetsprövningen kvarstår alltså, även om den gjorts mindre restriktiv.

Motivet till skadlighetsprövningens fortsatta existens har av dåvarande kommunikationsminister Mats Odell (t.ex. i brev 96-06-16 till Folkkrörelserådet Hela Sverige ska leva) formulerats som att "...de omfattande ekonomiska satsningar som gjordes på järnvägstrafiken borde medföra att en fullständig avveckling av skadlighetsprövningen gentemot järnvägstrafiken fick anstå någon tid." Vidare nämns "...de ekonomiska förutsättningarna att driva den berörda trafiken..." och omfattningen av en eventuell långväga busstrafiks "...resultateffekt på SJ:s ekonomi." Uppenbarligen är SJ:s ekonomi viktig i sammanhanget, och en rimlig tolkning är att man är angelägen att undvika att öka, eller t.o.m. att minska, omfattningen att den finansiella överföringen från den övriga offentliga sektorn till järnvägssektorn.

Statsmakternas mål att begränsa de ekonomiska effekterna på järnvägssektorn framstår dock inte som absolut, utan kan överflyglas av positiva effekter av busstrafik. Genom proposition 1991/92:130 infördes nämligen också formuleringen: "Tillstånd får alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås." i Yrkestrafiklagens åttonde paragraf.

I det följande ska en enkel modell presenteras, där ett antal möjliga effekter av busstrafik i konkurrens med järnvägstrafik går igenom. Därpå görs den enkla modellen mer realistisk genom att ett antal komplikationer som är speciellt relevanta för den föreliggande situationen införs. Härvid diskuteras hur effekterna av en bussförbindelse kan värderas, mot bakgrund av de mål som lagstiftaren uppställt enligt ovan. Slutligen

diskuteras en del av de argument som framförts, framför allt av SJ, i samband med överklagande av vissa beslut av Vägverket att bevilja busstrafik på vissa sträckor. (Beslut i dessa frågor fattas av Vägverket. Besluten kan sedan överklagas till Kommunikations- departementet.)

2. EN MODELL FÖR KONKURRENS MELLAN DIFFERENTIERADE MARKNADER

Vi tänker oss en situation där man överväger att ge tillstånd till linjebusstrafik på en viss sträcka, och där järnvägstrafik på samma eller delvis samma sträcka berörs. I princip är det då tre olika marknader, eller marknaden för tre olika produkter som är aktuella: marknaden för järnvägstrafik på den berörda sträckan, marknaden för busstrafik på den aktuella sträckan, och slutligen marknaden för trafik med andra transportmedel på den aktuella sträckan. Vilka som helst transportmedel utom tåg och buss är naturligtvis tänkbara på den tredje marknaden, men det vanligaste är rimligtvis bil.

De produkter som tillhandahålls på de tre marknaderna är imperfekta substitut till varandra, dvs de fyller en liknande funktion (transporter längs en ungefärligt definierad sträcka) men de har delvis olika egenskaper -- olika komfort, olika avgångstider, olika hastighet och åtminstone delvis olika start- och slutpunkter och hållplatser. De olika egenskaperna hos produkterna är skälet till att priserna kan vara olika för de tre produkterna. Däremot sätter substituerbarheten mellan produkterna en gräns för hur olika priserna på de tre marknaderna kan vara, på så sätt att om priset minskar på någon av marknaderna så kommer efterfrågekurvan på de andra två

marknaderna att skifta inåt/nedåt dvs efterfrågan minskar vid alla olika priser. Om priset istället ökar på en marknad kommer efterfrågan att öka på de båda andra marknaderna. Om prisförändringar på en marknad får stora effekter på en annan är produkterna nära substitut. Om istället prisförändringar på en marknad ger små effekter på de båda andra marknaderna är produkterna mindre goda substitut. Huruvida buss, tåg och bil är goda substitut eller ej är en empirisk fråga som vi inte kan säga något generellt om här. I praktiken spelar detta dock som vi ska se stor roll för utfallet av en välfärdsanalys.

Den situation vi nu vill beskriva är att en av de tre marknaderna, bussmarknaden, införs på en viss sträcka. Innan bussförbindelsen etablerades kunde busstransporter inte köpas till något pris, efteråt till ett ändligt pris (i praktiken betydligt lägre än tågpriset, c:a hälften av detta). I princip blir effekterna på tåg- och bilmarknaderna desamma som vid en prissänkning på bussmarknaden: efterfrågekurvorna på dessa marknader skiftar inåt. Den lägre efterfrågan kan i sin tur påverka prissättningen på tåg- och bilmarknaderna, beroende på hur dessa marknader fungerar.

Antag att marknaden för persontransporter med bil är en konkurrensmarknad och att produktionskostnaderna per resa är oberoende av antalet resor. Då betingar en bilresa längs den aktuella sträckan alltid samma pris -- åtminstone för dem som agerar på denna marknad och alltså har tillgång till bil. Detta kan formuleras som att marginalkostnaden är lika stor som genomsnittskostnaden, i hela produktionsintervallet. Priserna på

biltransportmarknaden påverkas alltså inte av bussförbindelsens vara eller inte vara.

Däremot på tågtransportmarknaden är både utbudssidan och produktionsteknologin av betydelse för prissättningen. Vi utgår från att SJ är ett vinstmaximerande företag och att produktionen av tågresor medför vissa fasta kostnader i form av t ex hyra av bana, kostnad för att köra ett tåg på sträckan osv. Då blir genomsnittskostnaden per resa fallande i antalet resor.

Riktningen av effekterna på de tre marknaderna visas i figur 1. På bussmarknaden ökar produktionsvolymen från noll till Q_{buss} . Liksom på biltransportmarknaden antas här att produktions- kostnaden per resenär är konstant och att det råder konkurrens på marknaden. På denna marknad fås då en välfärdsökning som är lika stor som konsumentöverskottet, markerat i figuren som ytan V_{buss} (ytan under efterfrågekurvan, E , men över prislinjen).

På biltransportmarknaden minskar efterfrågan men priset är konstant. Välfärdseffekten blir negativ och markeras med ytan V_{bil} i figuren. Denna yta är lika med minskningen i konsumentöverskott på marknaden.

Slutligen studerar vi tågmarknaden. Företaget sätter det pris som maximerar vinsten på marknaden. Detta sker genom att producera en volym sådan att marginalkostnaden, MK , (= kostnaden för att låta ytterligare en resenär åka på sträckan) är lika stor som marginalintäkten, MI , (illustrerad av en linje dubbelt så brant som efterfrågekurvan). Priset sätts sedan vid efterfrågekurvan. Efterfrågeminskningen leder då till en

prissänkning. Välfärdseffekten blir vinst plus konsumentöverskott före efterfrågeminskningen minus vinst plus konsumentöverskott efter. Välfärdseffekten är negativ och visas i diagrammet som ytan $V_{tåg}$.

Den totala samhällsekonomiska effekten av införandet av bussförbindelsen fås nu genom att summera de tre ytorna som representerar välfärdseffekterna: V_{buss} minus V_{bil} minus $V_{tåg}$. Notera att i denna enkla modell är det bara summan av de tre välfärdsförändringarna som räknas -- det spelar t ex ingen roll om tågproducentens vinst blir negativ, inte heller storleken på en sådan eventuell förlust, så länge den uppvägs av de andra effekterna. (Här har vi antagit att det totala samhällsekonomiska värdet av tågförbindelsen, vilket beskrivs av ytan under efterfrågekurvan minus de totala produktionskostnaderna vid den aktuella produktionsvolymen, är positivt även efter att bussförbindelsen reducerat detta med $V_{tåg}$.)

Den ovan beskrivna modellen är en användbar utgångspunkt för analys av effekterna av att införa en bussförbindelse på en sträcka, men den tar inte hänsyn till alla faktorer av praktisk betydelse för den policysituation vi vill beskriva. I nästa avsnitt ska vi diskutera hur modellen ytterligare bör anpassas till vad som gäller på den svenska transportmarknaden.

3. KONKURRENS MELLAN TRANSPORTSLAG I SVERIGE 1996

För det första kan man konstatera att tågforetagets/SJ:s eventuella vinst eller förlust spelar roll. Orsaken är att om foretaget går med förlust så måste det tillföras subsidier om man

vill att förbindelsen ska upprätthållas, och detta är förenat med kostnader eftersom subventionsmedlen måste tillföras statskassan via skatter som i sig medför välfärdsförluster på andra marknader. I nyare nationalekonomisk litteratur om regleringsfrågor (såsom Laffont & Tirole: *A Theory of Incentives in Procurement and Regulation*, MIT Press 1994) kallar man detta "the shadow cost of public funds" vilket kan översättas som "alternativkostnaden för offentliga medel". Tanken är att varje krona som tillförs ett företag i subventioner kostar $k > 1$ kronor att uppbära. Storleken av k kan diskuteras, Laffont och Tirole föreslår själva 1,3 för Frankrike och man kan hävda att på det högre skatteuttaget i Sverige bör k sättas högre här, kanske 1,5. En subvention om 1 miljon kronor skulle i så fall leda till en extra resursåtgång om 0,3 till 0,5 miljoner.

Att ta hänsyn till alternativkostnaden för offentliga medel på detta sätt innebär att det samhällsekonomiska värdet av att etablera bussförbindelsen reduceras jämfört med ovan, om bussförbindelsen leder till att tåg företaget går med förlust. Vi får att värdet blir $V_{buss} - V_{bil} - V_{tåg} - 0,5$ gånger tåg företagets förlust, om k är 1,5. (Tåg företagets förlust mäts i figur 1 som genomsnittskostnad minus pris, multiplicerat med såld volym.)

En andra faktor att ta hänsyn till är att ett eller flera av trafikslagen kanske inte helt bär sina samhällsekonomiska kostnader. Framst brukar man tänka sig att biltrafiken leder till negativa externa effekter i form av olyckor, miljöbelastning och i tätorter trängsel. I så fall är den samhällsekonomiska kostnaden för en biltransport högre än som visas i figur 1. Detta

innebär att den samhällsekonomiska förlusten av minskad efterfrågan på denna marknad blir mindre än V_{bil} , istället få V_{bil} som i figur 2. Notera att V_{bil} till och med kan vara en välfärdsvinst, dvs att den lägre efterfrågan på marknaden innebär en samhällsekonomiska vinst. Detta kan inträffa om de externa kostnaderna av biltrafik är mycket höga.

Om man antar att biltrafik medför högre kostnader än bilisterna själva betalar, så ökar detta det samhällsekonomiska värdet av att införa bussförbindelsen, nu till V_{buss} minus/plus V_{bil} minus $V_{tåg}$ minus 0,5 gånger tågforetagets förlust. (En liknande analys skulle kunna genomföras för fallet att bussen, eller tåget, inte betalade sina fulla samhällsekonomiska kostnader.)

En tredje faktor är huruvida priset verkligen sätts lika med marginalkostnaden på bussmarknaden. Detta antagande förutsatte ju konkurrens i busstrafiken. Om busstrafiken istället bedrivs av t ex ett monopolföretag, så kommer priset på bussresor att vara högre och volymen lägre jämfört med vad som antogs i avsnitt 2 ovan. Effekterna på tåg- och bilmarknaderna blir därmed mindre omfattande. Se figur 3 där monopolpriset på bussmarknaden markerats med p_{buss} .

4. ARGUMENT OM EFFEKTER AV ATT TILLÅTA KONKURRERANDE BUSSTRAFIK UTMED VISSA STRÄCKOR

I detta avsnitt ska vi söka relatera de argument som framförts, bl a i samband med att SJ till Kommunikationsdepartementet överklagat i fall då Vägverket gett tillstånd till busstrafik, till den modell för effekter av sådan konkurrens som presenterats ovan. De huvudsakliga argumenten gäller följande tre frågor:

a) Är det ett samhällsintresse att se till att SJ inte drabbas av intäktsförluster? Detta framförs i olika formuleringar, såsom: "...konkurrensförhållandena i vårt land är sådana, att de stora infrastrukturutbyggnader som nu pågår eller planeras måste förräntas både företags- och samhällsekonomiskt." (ur skrivelse från SJ till Kommunikationsdepartementet 931008), "Ingen parallell busstrafik bör byggas ut ... I konkurrens med trafik som kräver bidrag från staten, THM eller kommun." och "Det finns ett övergripande samhällsintresse, att trafik för vilken omfattande infrastrukturinvesteringar görs eller för vilka driftbidrag krävs ges förutsättningar för uppbyggnad och överlevnad." (ur skrivelse från SJ till Vägverket 930615).

b) Den s k aggregerade effekten: Skall det faktum att ett tillstånd givits till en bussoperatör att driva trafik också medföra att andra företag mer eller mindre automatiskt ges tillstånd? SJ menar att detta inte vore rimligt, med hänvisning till vad man kallar "den 'överlagrade' trafikens totala effekt" (ur skrivelse från SJ till Vägverket 950516).

c) Leder introduktionen av en bussförbindelse enbart till en överflyttning från tåg till buss? SJ hävdar för två föreslagna linjer, Växjö-...-Stockholm och Örnköldsvik-...-Stockholm att så är fallet, dvs att bussförbindelserna inte skulle leda till minskad efterfrågan på biltransporter längs sträckan utan bara minskad efterfrågan på tågresor (skrivelse från SJ till Kommunikationsdepartementet 931008). Slutsatsen baseras på en modellskattning som SJ gjort med information från turistdatabasen, och SJ:s säljstatistik.

Vi börjar med frågan om SJ:s lönsamhet. I den enkla modell som presenterades i avsnitt 2 spelar de finansiella intäkterna för tågföretaget inte någon roll, annat än på så sätt att om man önskar att företaget ska verka på marknaden så måste en eventuell förlust täckas via subventioner. Orsaken till detta kanske litet förvånande resultat är att i denna modell är subventionens frambringande oproblematiskt: i bakgrunden antas ett skattesystem som kan dra in köpkraft till den offentliga sektorn utan att generera effektivitetsförluster på någon marknad.

I avsnitt 3 introduceras antagandet att beskattning medför effektivitetsförluster, genom faktorn $k > 1$. I och med detta leder en subvention till samhällsekonomiska kostnader, som blir större ju större subvention som krävs. Men denna möjliga kostnad av att introducera en bussförbindelse måste naturligtvis vägas mot intäkterna av åtgärden. Inte heller i denna variant av modellen blir det alltså något överordnat mål att tågföretagets finansiella netto ska hållas på en viss nivå. Inte heller kan ett

samhällsekonomiskt synsätt som detta motivera något speciellt förräntningskrav.

Slutsatsen blir alltså att i de fall då en bussförbindelse leder till att SJ går med finansiellt underskott på den aktuella sträckan, eller att ett existerande underskott blir större, så får denna förlust vägas mot de välfärdsvinster som bussförbindelsen ger upphov till. Yrkestrafiklagens formulering om en avsevärt förbättrad trafikförsörjning skulle kunna tolkas som i överensstämmelse med detta. Det absoluta krav på förräntning av investeringar eller konkurrensskydd av subventionerade förbindelser som SJ formulerar, stöds dock inte av den samhällsekonomiska analys som presenterats här.

Det andra argumentet, om den aggregerade effekten, kan ha att göra med om bussmarknaden kännetecknas av konkurrens eller ej. Om endast en operatör ges licens för bussförbindelse är det mer sannolikt att denne sätter monopolpriset, som beskrivs i avsnitt 3. Om flera operatörer släpps in på marknaden ökar konkurrensen och priset minskar. Effekterna på tågmarknaden och bilmarknaden blir därmed större. Detta gör att välfärdseffekterna på alla tre marknaderna blir mer omfattande. Nettoutfallet kan bli både positivt och negativt -- om V_{buss} är stort jämfört med effekterna på de båda andra marknaderna, är det en fördel ju lägre priset är. Däremot om effekten på tågmarknaden är en finansiell förlust och samtidigt k är stort, kan lägre pris innebära en minskning av den totala välfärden. Detta kan inte avgöras generellt utan måste bedömas från fall till fall.

Samma gäller för frågan om huruvida en bussförbindelse leder till minskat bilåkande, eller bara till minskat tågåkande -- detta beror rimligtvis på vilka förhållanden som råder i varje enskilt fall, liksom på exakt hur den planerade bussförbindelsen läggs. Det vore ytterst värdefullt för den myndighet som ska bedöma ansökningar från operatörer att ha till sitt förfogande en välspecifierad modell för hur en bussförbindelse vid olika priser skulle påverka efterfrågan på de båda andra marknaderna. Opartisk information om sådana faktorer är ju en förutsättning för att kunna fatta väl underbyggda beslut i dessa frågor.

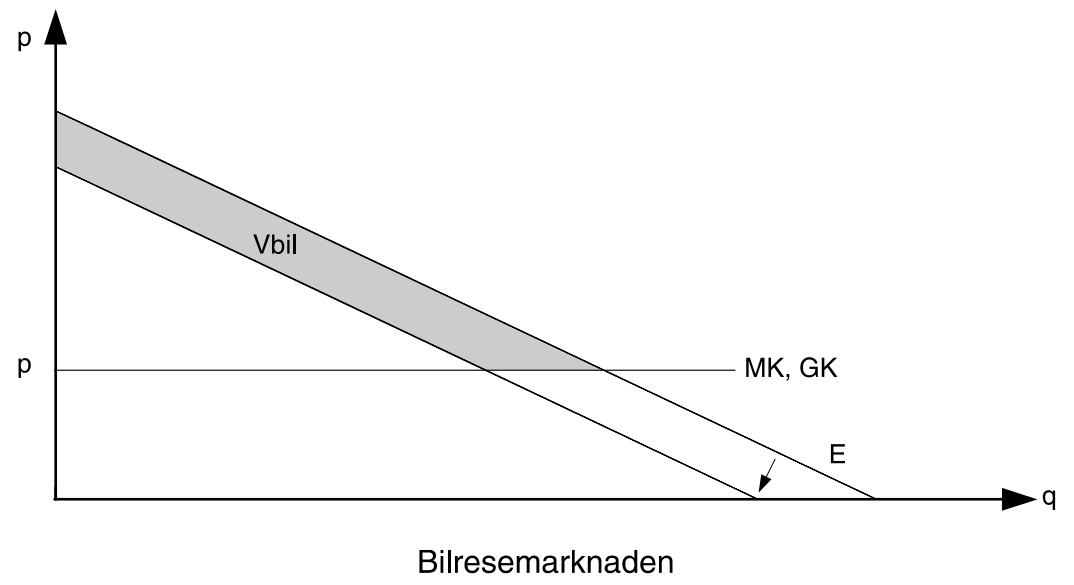
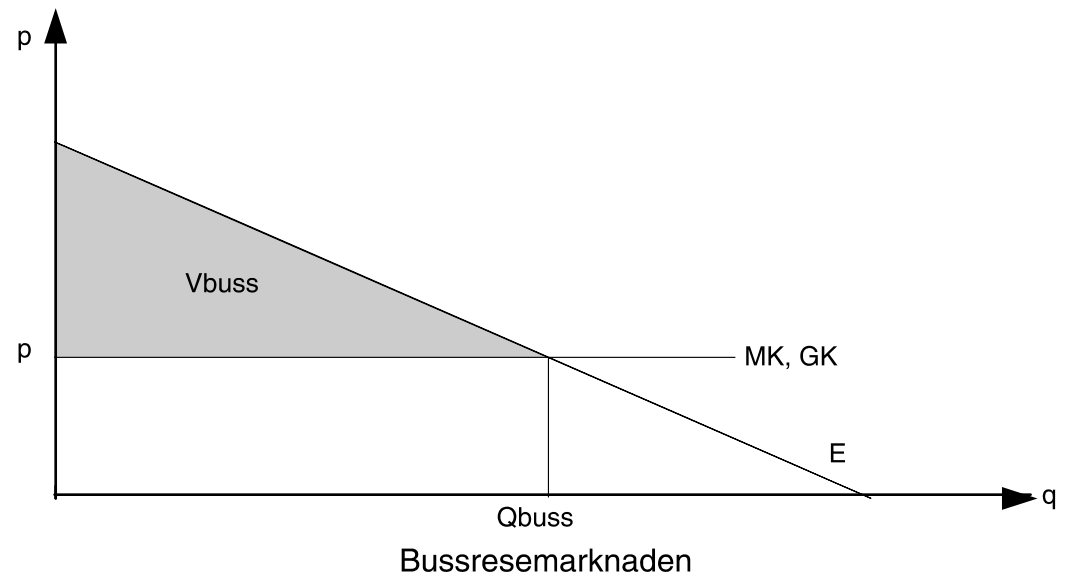
5. SLUTSATSER

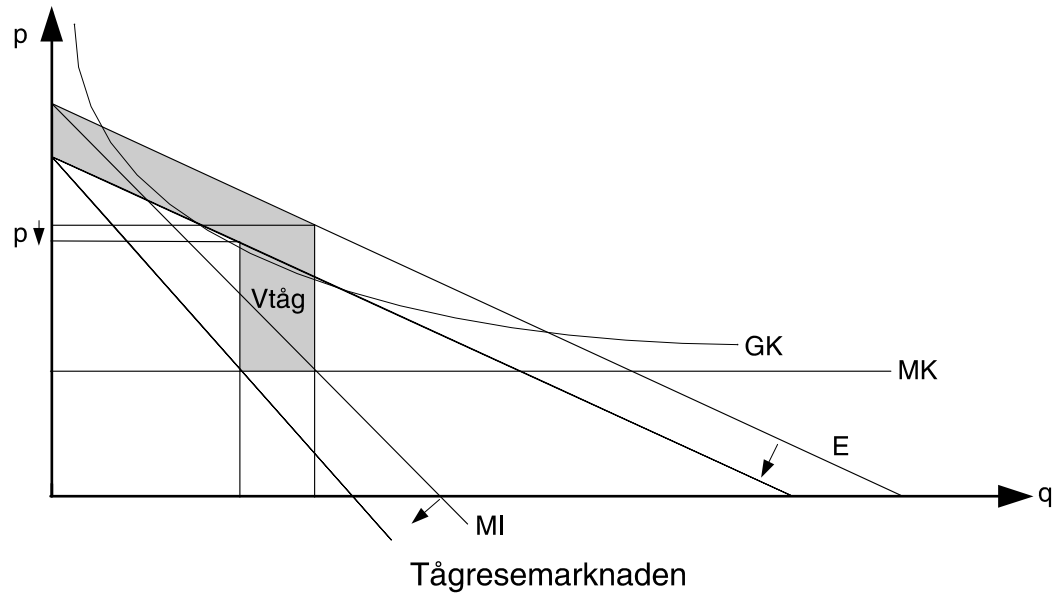
Ovan har gjorts en principiell genomgång av de samhällsekonomiska effekterna av att etablera en bussförbindelse i konkurrens med en existerande tågförbindelse. Huvudregeln är att man lägger ihop välfärdseffekterna på de två marknaderna samt på eventuella andra berörda marknader (representerade av bilresemarknaden här). Välfärdseffekten kan förväntas vara positiv på bussresemarknaden och negativ på de båda andra marknaderna, om inte bilresor medför mycket betydande externa effekter.

Om bussförbindelsen leder till att tågförbindelsen går med finansiell förlust och måste tillföras stöd med offentliga medel, bör kalkylen ta hänsyn till detta, genom att man lägger till summan av välfärdseffekter en "alternativkostnad av offentliga medel". Alternativkostnaden kalkyleras som en faktor 0,3 - 0,5 gånger storleken på det (ytterligare) tillskottet av offentliga medel. Att på detta sätt ta hänsyn till en alternativkostnad för offentliga medel innebär dock inte något absolut argument mot

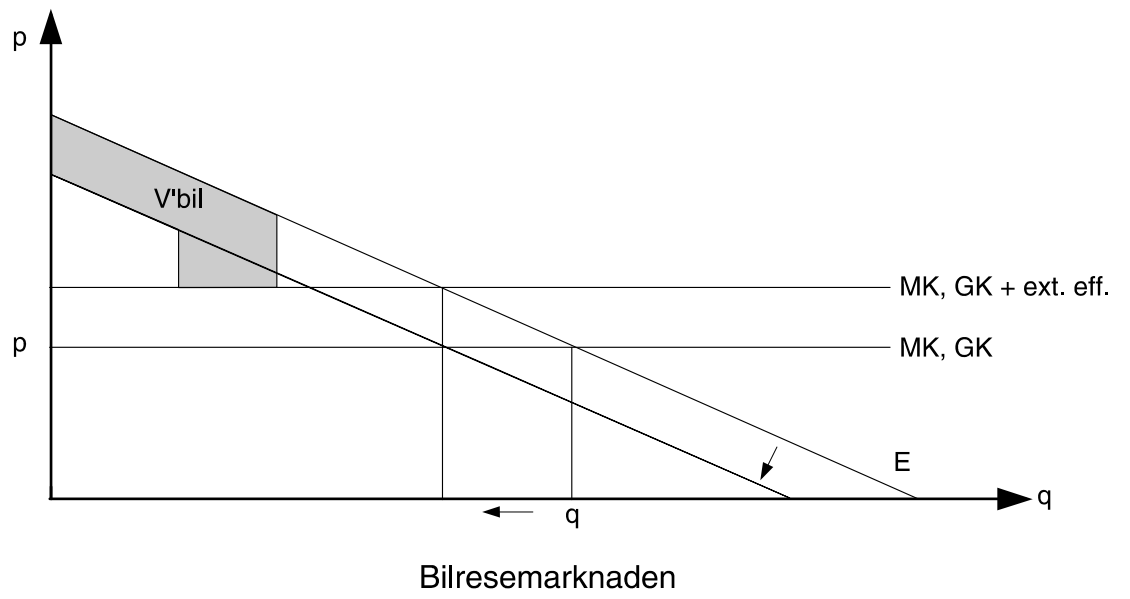
bussförbindelsen -- om välfärdsvinsten på bussmarknaden kan mycket väl överväga så att det samhällsekonomiska nettot av bussförbindelsen ändå blir positivt. Detta måste avgöras från fall till fall.

FIGUR 1:

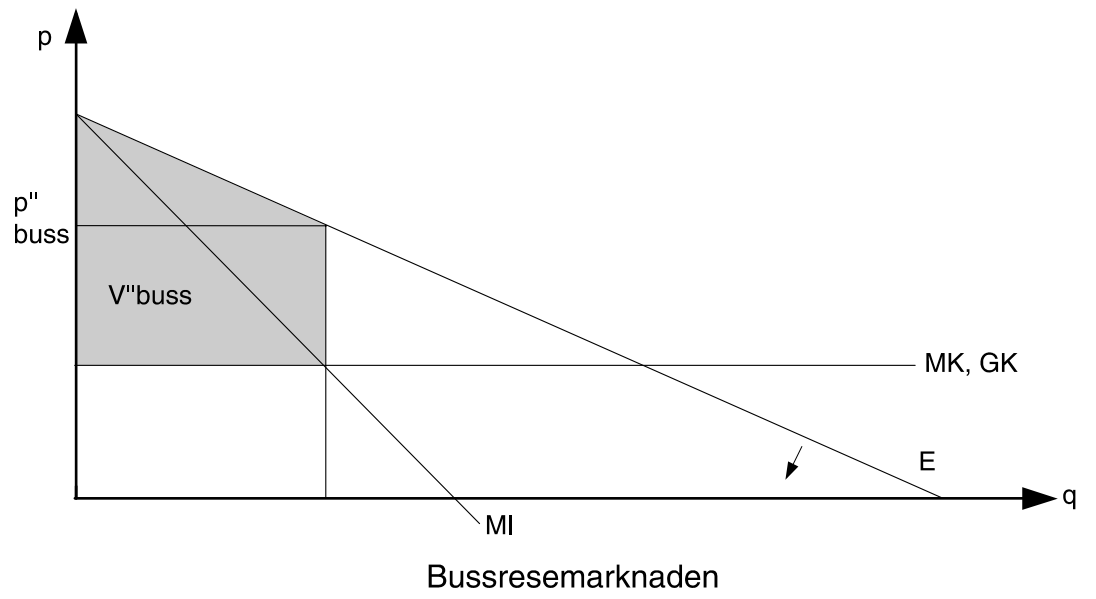




FIGUR 2:



FIGUR 3:



Bilaga 2 Definitioner

Beställningstrafik med buss:	Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik.
Expressbusstrafik:	Sådan busslinjetrafik som vanligtvis passerar flera länsgränser och utförs på kommersiella villkor. Där linjestreckningarna är längre än 10 mil.
Linjetrafik:	Yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och för vilken ersättning bestäms särskilt för varje passagerare för sig, under förutsättning att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.
Långväga busslinjetrafik:	Sådan busslinjetrafik som passerar en eller flera länsgränser. I statistiska sammanhang busslinjetrafik längre än 10 mil.
Länsgränsöverskridande trafik:	Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som passerar en länsgräns och som trafikhuvudman ansvarar för.
Trafikhuvudman:	Huvudman som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter (vanligtvis landsting och kommuner i länet gemensamt).

Bilaga 3 Källor

Böcker, utredningar m.m.

A welfare assessment of transport deregulation; Douglas, Neil J.; Aldershot, 1987

Allmänna kommunikationer - för alla?; betänkande (SOU 1995:70) av Samreseutredningen

Avreglering av busstrafiken - förbättrad kollektivtrafik genom ökad konkurrens; Transportrådet rapport 1990:13

Avreglering av långväga busstrafik - miljöeffekter vid ändrad färdmedelsfördelning; Väg- och Trafikinstitutet meddelande 681 1992, Lenner, Magnus

Avreglering av långväga busstrafik - resultat enligt transportrådets prognosystem; Kjellman, Per, Sundbyberg 1991

Bus deregulation and privatisation: an international perspective; Dogdson, J.S., Topham, N; Aldershot; 1988

Deregulation of express coach services in Britain; Kilvington, Russel P. Cross, Anthony K; Oxford, 1986.

Energiförbrukning och avgasemission för olika transporttyper; Väg- och Trafikinstitutet meddelande 718 1993, Lenner, Magnus

Evaluering av konkurrensflator mellan tog och ekspressbuss; Hjellnes COWI A/S på uppdrag fra Samferdselsdepartementet, september 1994

Expressbusstrafik på väg - färdmedelsval, resmönster och modellberäkning; Engström, M-G, Eriksson, G, Wenninger, T, Wiipola, M; TFB-meddelande nr 51, maj 1988

Expressbusstrafik på väg - färdmedelsval, resmönster och modellberäkning; Engström, M-G, Eriksson, G, Wenninger, T, Wiipola, M; Meddelande 1988:3, Nordiska institutet för samhällsplanering

Kollektiv fjertrafik; Trafikministeriet Danmark, Marts 1995

Långväga buss - utredning om den långväga busslinjetrafiken; Transportrådet, rapport 1986:13, Solna 1986

National Express Group PLC and Saltire Holdings Ltd - a report on the merger situation; Monopolies and Mergers Commission, London February 1994

Rikstidtabellen, olika utgåvor; Samtrafiken i Sverige AB

SJ-koncernen, Årsredovisningar 1994, 1995

Stomnätsplan 1994-2003; Banverket BV/P 1994:5

Utveckling av den långväga busstrafiken - samordning och konkurrens; Transportforskningskommissionen rapport 1978:8

Tidningsartiklar

Tema Långlinjetrafik; Resor&Trafik, Trafiktidningen nr 3 1996

Lagar, förordningar m.m.

Commission regulation (EEC) no 1839/92 of 1 July 1992 laying down detailed rules for the application of Council Regulation no 684/92 as regards documents for the international carriage of passengers

Council Regulation (EEC) no 684/92 of March 1992 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus

Lag (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik

Lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik

Lagen den 15 februari 1991 om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/91) [Finland]

Lov om samferdsel 4 juni 1976 nr. 63 (Norge)

Lovbekendtgørelse 1992-05-06 nr 323 om buskørsel (Danmark)

Regeringens proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet

Regeringens proposition 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken

Regeringens proposition 1991/92:130 om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken

Regeringens proposition 1992/93:176 om investeringar i trafikens infrastruktur

Transport Act 1980 (Storbritannien)

Yrkestrafiklagen (1988:263)

Enkäter

AB Dalatrafik

Hallandstrafiken AB

Kalmar Läns Trafik AB

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Länstrafiken i Örebro AB

Västernorrlands läns Trafik AB

Östgötatrafiken AB

Intervjuer

Dag Fagring, informationsdirektör, SWEBUS	96-01-26
Rolf Waara, VD, Svenska Bussbranschens Riksförbund	96-01-30
Staffan Bergman, , Svenska Bussbranschens Riksförbund	96-01-30
Allan Stålhand, Ordförande, Svenska Buss Ek. för.	96-02-07
Mats Börjesson, projektledare, Vägverket	96-02-12
Cathrin Bergensträhle, projektledare, Buss och Samhälle	96-04-17
Anders Hansson, VD, Samtrafiken i Sverige AB	96-05-20

Bilaga 4 Enkät till länstrafikbolag

Frågor till trafikhuvudman angående långväga busslinjetrafik

Trafikhuvudman: _____

Adress: _____

Tel.nr: _____

Kontaktperson: _____

1. Anser Ni att en eventuell avreglering av den långväga busslinjetrafiken skulle leda till ett ökat resande från/till eller genom det län där Ni är verksam? (Med avreglering avses att nuvarande skadlighetsprövning enligt 8 § yrkestrafiklagen slopas)

Ja

Nej

Motivera svaret och om svaret är ja ange mellan vilka orter som en ökning förväntas ske samt gör en uppskattning av den förväntade resandeökningen i antal resande per år.

2a Vilka effekter skulle en eventuell avreglering av den långväga busslinjetrafiken tänkas få för lokal och regional linjetrafik i allmänhet inom länet?

Positiva

Negativa

Motivera svaret och ange om de positiva eller negativa effekterna överväger.

2b Ange de linjesträckningar eller områden inom länet som särskilt skulle komma att gynnas eller missgynnas av en eventuell avreglering av den långväga busslinjetrafiken.

3a Det förekommer att trafikhuvudmännen i olika län "kopplar ihop sig" så att respektive trafikhuvudman kan erbjuda länsgränsöverskridande linjetrafik. Har Ni avtal om sådan trafik med annan trafikhuvudman? (Avser inte s.k. säcktrafik, d.v.s. linjetrafik som går kortare sträcka in i angränsande län)

Ja Nej

Om ja, ange nedan för respektive avtal avtalsparter, typ av trafik (järnväg, buss), linjestreckningar, entreprenör och ungefärligt antal resande per år.

3b Har Ni för närvarande något/några avtal med företag som bedriver långväga busslinjetrafik från/till eller genom länet beträffande trafik inom länet?

Ja Nej

Om ja, beskriv kortfattat avtalet/en (företag, linjestreckning, ungefärligt antal resande, avtalsperiod m.m.)

3c Har Ni för närvarande något/några avtal med företag som bedriver persontrafik på järnväg från/till eller genom länet ?

Ja Nej

Om ja, beskriv kortfattat avtalet/en (företag, linjestreckning, ungefärligt antal resande, avtalsperiod m.m.)

4. Skulle under fråga 3a/ 3b eller 3c angiven trafik komma att påverkas av en eventuell avreglering av den långväga busslinjetrafiken ?

Ja Nej

Om Ja, ange vilken/vilka linjer som skulle komma att påverkas och om påverkan huvudsakligen kommer att bli positiv eller negativ. Motivera svaret !

5. Skulle Ni - om lagstiftningen så medgav - komma att öppna någon (ytterligare) länsgränsöverskridande busslinjetrafik (förutom s.k. säcktrafik)?

Ja

Nej

Om ja, ange mellan vilka orter och motiven för en sådan trafik !

6. Har Ni yttrat er över någon ansökan från ett bussföretag som önskat etablera sig med långväga busslinjetrafik från/till eller genom länet ?

Ja

Nej

Om ja, ange vilka synpunkter Ni i huvudsak lämnat i ert remissvar (kopia av remissvaret önskas).

7. Övriga synpunkter på en eventuell avreglering av den långväga busslinjetrafiken ?

Bilaga 5 Enkät till bussresenärer

1. Y-Buss

1 Kön

Man Kvinna

2 Ålder

0 - 16 år 17 - 24 år 25 - 34 år 35 - 54 år 55 - 64 år > 65 år

3 Vad är din huvudsysselsättning?

Förvärvsarbetande Hemarbetande Värnpliktig
 Studerande Arbetslös Pensionär Annat

4 I vilken ort påbörjade Du denna resa?

5 I vilken ort ska Du avsluta denna resa?

6 I vilken ort steg Du på denna expressbuss?

7 I vilken ort skall Du gå av denna expressbuss?

8 Vilket syfte har denna resa?

Resa mellan bostad och arbetsplats Resa till/från skola/ studiestad Tjänsteresa
 Resa till/från medicinsk behandling Privatresa (inköp m.m.) Privatresa, kortare semester/ fritidsresa
 Längre semesterresa Resa till/från sport-/ kulturarrangemang Militär permissonsresa
 Annat

9 Varför valde du att resa med expressbuss?

(Mer än ett svarsalternativ är möjligt)

Det enda alternativet Det snabbaste alternativet Det billigaste alternativet
 Slipper att byta mellan tåg och expressbuss Bekvämt Pröva ett nytt res sätt
 Annat

10 Reser du med expressbuss åt båda hållen på denna resan?

Ja Nej, reser åter med Bil Tåg Flyg Annat

11 Hade du tillgång till bil för denna resa?

Nej, hade inte tillgång till bil Nej, hade inte tillgång till bil för detta tillfälle Nej har inte körkort

Ja, men valde att inte använda bilen därför att:

.....

12 Hade du haft tillgång till bil på denna resa?

Nej, har inte tillgång till bil Nej, har inte tillgång till bil för tillfället Nej, har inte körkort

Ja, men valde att inte använda bilen därför att:

.....

13 Vilket sätt reste Du de senaste två gångerna Du reste den sträcka Du reser nu?

(Avser ej dagens resa och endast resor genomförda sedan september 1994)

	Senaste (ett kryss)	Näst senaste (ett kryss)
Expressbuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egen bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åkt bil med annan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14 Har tillkomsten av denna expressbusslinje (september 1994) lett till att Du

	JA	NEJ
Minskat antal resor med tåg till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat antal resor med bil till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat antal resor med flyg till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nu gör Din första resa till den ort Du skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Övriga synpunkter:

.....

.....

2. Ramkvilla Buss/Svenska Buss

RESANDEUNDERSÖKNING

Vilket syfte har denna resa?

<input type="checkbox"/> Resa till/från skola/studiestad	Resa mellan bostad och arbete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Resa till/från medicinsk behandling	Tjänsteresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Besöka släktingar/vänner	Militär permissionsresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Annan privatresa/semester/fritid	Besöka sport/kulturrevenemang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Annat _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Varför valde Du att resa med expressbuss?
(mer än ett svarsalternativ möjligt)

<input type="checkbox"/> Det snabbaste alternativet	Det enda alternativet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Slipper byta mellan tåg och buss	Det billigaste alternativet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Pröva ett nytt resesätt	Bekvämt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Annat _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Reser Du med expressbuss åt båda hållen på denna resa? Ja

Nej, reser åter med:

<input type="checkbox"/> Bil	Tåg	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Flyg	Annat _____	<input type="checkbox"/>

Hade Du tillgång till bil för denna resa?

<input type="checkbox"/> Nej, har inte tillgång till bil	Nej, har inte körkort	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Nej, hade ej tillgång till bil vid detta tillfälle		
<input type="checkbox"/> Ja, men valde att inte använda bil därför att: _____		<input type="checkbox"/>

Vilket sätt reste Du på de senaste två gångerna Du reste samma sträcka Du reser nu?

<u>Senaste:</u>		<u>Näst senaste:</u>	
<input type="checkbox"/> Expressbuss	Tåg <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Expressbuss	Tåg <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Egen bil	Flyg <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Egen bil	Flyg <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Åkt bil med annan	Annat <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Åkt bil med annan	Annat <input type="checkbox"/>

Har tillkomsten av denna expressbusslinje (vardagstrafik från sept 1994) lett till att Du:

	Ja	Nej
Minskat antal resor med tåg till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat antal resor med bil till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minskat antal resor med flyg till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nu för Din första resa till den ort Du nu skall till	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vad är Din huvudsysselsättning?

<input type="checkbox"/> Hemarbete	Förvärvsarbetande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Studerande	Värnpliktig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Arbetslös	Pensionär	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Annat _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Startade Du resan på orten Du steg på bussen? Ja Nej i _____

Avslutar Du resan På orten Du stiger av bussen? Ja Nej i _____

Ålder: 0-16 år 17-24 år 25-34 år

35-54 år 55-65 år >65-år

Kvinna/Man SFS/CSN-Stud: Ja/nej