

Den lokala busstrafiken: En lyckad avreglering?

Avregleringen av den lokala och regionala busstrafiken inleddes i Sverige för sju år sedan. I denna artikel presenterar Gunnar Alexandersson, Stefan Fölster och Staffan Hultén resultat från en empirisk undersökning om avregleringens effekter. Konkurrensutsättningen har lett till kostnadsminskningar. Det finns tecken på att den fortsatt starka offentliga beställarrollen har två motverkande effekter. Å ena sidan kan den ha verkat hämmande på rationaliseringstakten. Å andra sidan garanterar den en samordning av busstrafiken. Bristande samordning har varit ett betydande problem efter den engelska avregleringen.

Inledning

Det har nu gått snart sju år sedan avregleringen av den lokala och regionala bussmarknaden inleddes i Sverige. Den svenska avregleringen genomfördes på ett helt annat sätt än lokaltrafikavregleringen i England. En jämförelse mellan de olika avregleringsmetodernas framgångar ger lärdomar inte bara för lokaltrafiken utan även för de avregleringar som nu är aktuella på andra områden, t ex på elmarknaden och för tågtrafiken. Vår utvärdering tyder på att den svenska avregleringen har skapat betydande samhällsekonomiska vinster, och att flera av de problem som uppstått efter den engelska bussavregleringen har kunnat undvikas. Samtidigt har den svenska avregleringen dock egna problem som kan ha urholkat dess vinster. Det finns tecken på att den bibehållna starka offentliga styrningen av kollektivtrafiken i viss mån har begränsat rationaliseringsmöjligheterna. Därtill kommer att införandet av moms på persontransporter och lågkonjunkturen har minskat passagerarantalet.

Synen på regleringar har svängt avsevärt i Sverige. Den traditionella synen på regleringar som ett enkelt sätt att upprätta en förlorad samhällsekonomisk effektivitet ersattes sedan mitten av 1980-talet av ett ökat stöd för avregleringar, vilket på många områden också ledde till en ändrad politik. Medan en del avregleringar har lett till väl dokumenterade samhällsvinster, har flera svenska avregleringar aldrig analyserats på ett empiriskt tillfredsställande sätt. Besvärande är också att några avregleringar, på t ex taxi- och finansmarknaden, förknippas med avsevärda problem. Eftersom många områden fortfarande är reglerade, och flera stora avregleringar planeras eller är under genomförande är det viktigt att ta tillvara de erfarenheter vi har.

En central fråga inför avregleringen av bussmarknaden har varit om alla funktioner kan överlämnas till en fri marknad, eller om effektiviteten gagnas av ett bibehållet offentligt ansvar för bl a planering och samordning av trafiken. I England lämnades busstrafiken över helt till den fria marknaden, medan en stark offentlig roll bibehölls i Sverige samtidigt som allt större delar trafiken har upphandlats av privata entreprenörer. Vi börjar analysen med en genomgång av de brittiska erfarenheterna och jämför sedan dessa med utfallet av den svenska avregleringen.

Avregleringen i England

I de flesta länder är kollektivtrafiken fortfarande icke konkurrensutsatt. Förvånansvärt nog är även i USA enbart en bråkdel av kollektivtrafiken konkurrensutsatt. Förklaringen sägs ligga i framgångsrik lobbying från fackföreningars sida, samt lagstiftning som skyddar offentligt anställda om verksamheten läggs ut på entreprenad. Danmark, Finland och Norge har påbörjat avregleringar, men ligger flera år efter Sverige.

Storbritannien är således ett av de få länder där en mer omfattande avreglering har genomförts.¹ I England innebar avregleringen att det blev fritt för privata entreprenörer att starta kommersiell linjetrafik där de önskade, och de kunde själva bestämma över taxor, tidtabeller, linjedragning och fordonstyp. Linjer som ingen entreprenör ansåg vara lönsamma, men som samhället bedömde som viktiga att upprätthålla, fick myndigheter anbudsupphandla i konkurrens.

I London behöll däremot LRT (London Regional Transport) kontrollen över priser och tidtabeller, men genomförde successivt anbudsupphandlingar i konkurrens. Tanken var dock att även Londons lokaltrafik skulle avregleras helt efter en övergångstid.

Flera studier har redovisat den brittiska avregleringens konsekvenser. Till de positiva effekterna hör att en del innovationer har förekommit. Den viktigaste är att bussar på vissa linjer har ersatts av minibussar. Bland annat till följd av detta har produktiviteten förbättrats, t ex mätt som kostnad per busskilometer.² Denna har minskat med ungefär 40 procent och utbudet av busskilometrar har ökat med ungefär 25 procent.³

I sin helhet framstår avregleringens resultat ändå som problematiskt, enligt vissa rent av som ett misslyckande. Resandet har nämligen minskat avsevärt trots det ökade utbudet, vilket enbart till en del kan förklaras av att taxorna ökade med ungefär 19 procent till följd av minskade subventioner. Antalet passagerare har minskat med ungefär 25 procent. En viktig förklaring anses vara att koordineringen av de olika bolagens tidtabeller har försämrats.⁴ Därtill kommer upprepade tidtabellförändringar, inte minst när bolag startas och läggs ner, samt att biljetter på en linje ofta inte gäller för resor med andra bolag.⁵ Som en konsekvens av det minskade resandet har kostnaden per passagerar-kilometer inte minskat, utan legat kvar på oförändrad nivå.

I London har utvecklingen dock varit en helt annan. Som redan nämnts bibehölls där ett offentligt ansvar för samordningen, vilket påminner om den svenska avregleringen. Av allt att döma har avregleringen i London lett till minskade kostnader utan ett drastiskt resandebortfall, trots att subventionsgraden minskat (och taxorna ökat) i samma utsträckning som i resten av landet.

Avregleringen i Sverige

Efter länshuvudmannareformen i början på 1980-talet ligger ansvaret för linjetrafiken hos 25 länstrafikbolag.⁶ Därutöver finns några kommuner som har en särställning och som själva ansvarar för kollektivtrafiken i den egna kommunen. Huvudmännen var tidigare skyldiga att anlita de entreprenörer som innehade linjetrafiktillstånd, vilka gav en exklusiv rätt för en entreprenör att driva trafik på en viss linje eller ett visst område. Detta trafiktillstånd kunde framtas entreprenören enbart om länstrafikbolaget kunde göra troligt att trafikförsörjningen därigenom främjades. Ersättningen till entreprenören bestämdes i återkommande förhandlingar.

Avregleringen trädde i kraft 1989.⁷ Genom en ny lag fick huvudmännen ensam trafikeringsrätt samt ett politiskt och ekonomiskt ansvar för all regional kollektivtrafik i länen. Genom reformen fick länstrafikbolagen möjlighet att upp-handla trafik i konkurrens. Det fanns dock ingen skyldighet. Det var fullt tillåtet att fortsätta anlita de existerande entreprenörerna eller att driva trafiken i egen regi. Samtidigt slopades kravet på sk behovsprövning för nyetablering av busstrafikföretag.

Efter sju år har länstrafikbolagen öppnat större delen av den lokala kollektivtrafiken för konkurrens. I början av år 1988 hade endast 7 procent av busstrafiken anbudsupphandlats. År 1995 hade denna siffra ökat till 70 procent.

¹ Ett annat fall är Nya Zeeland, men erfarenheterna därifrån har så vitt vi vet inte dokumenterats så väl som för England

² Se t ex Heseltine & Silcock [1990]

³ Mellan perioden 1985/86–1993/94, enligt Department of Transport. En del av kostnadssänkningen förklaras av att minibusschaufförer betalas mindre än vanliga busschaufförer.

⁴ Se t ex Tyson [1990]

⁵ Se t ex White [1993] och Glaister [1991]

⁶ Göteborgsregionens Lokaltrafik (GLAB) har ansvaret för en del av kollektivtrafiken, vid sidan om de tre länstrafikbolagen (Göteborgs och Bohus Läns Trafik, Hallandstrafiken och Älvsborgstrafiken) i Västsverige. Därför blir det totalt 25 länstrafikbolag.

⁷ Förslaget

Detta har inte minst haft stora effekter för marknadsstrukturen, vilken har förändrats väsentligt i avregleringens spår. Totalt har antalet verksamma företag minskat från 360 stycken år 1989 till 240 stycken år 1994.⁸ Ofta ingår dock flera gamla företag i nybildade företag, eller i samverkansbolag. Antalet kommunala bolag har också minskat kraftigt, från 40 stycken 1989 till 21 vid årsskiftet 1994/95. För dessa gäller, i de allra flesta fall, att de verkligen har avvecklats. Oftast har dessa förlorat en upphandling, eller har sålts just innan upphandlingen ägde rum.

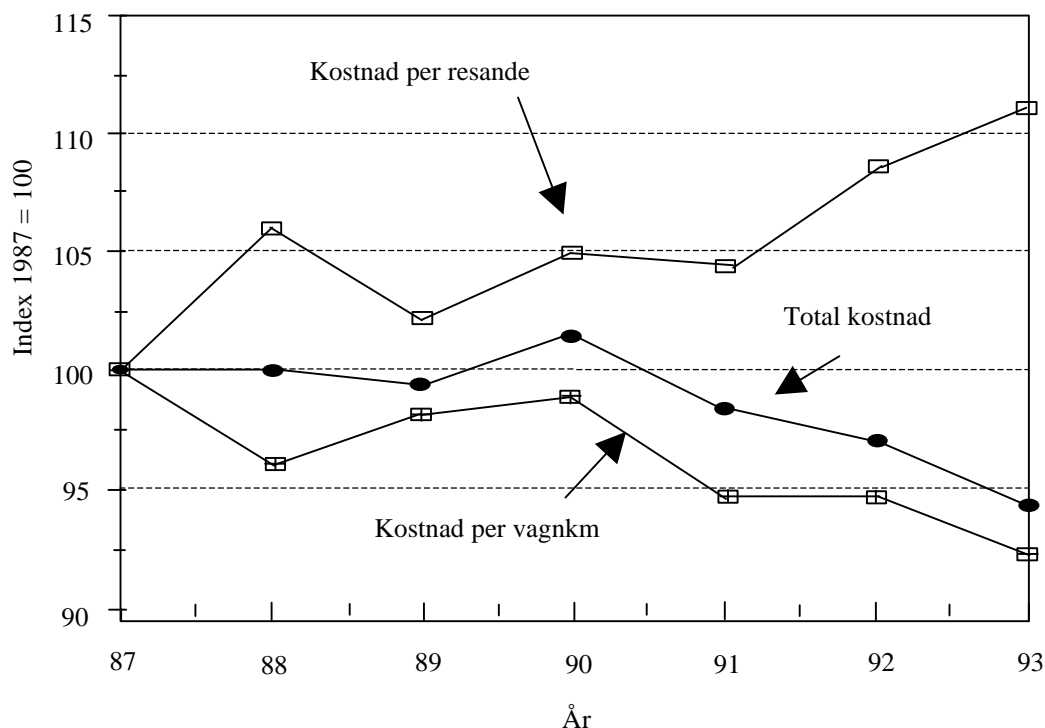
Vinnarna har framförallt varit de numera dominerande bolagen Swebus och Linjebuss. Tillsammans har de övertagit 664 av 667 bussar som sålts av kommunala bolag mellan åren 1987 och 1994. Störst är det statliga Swebus med 2900 bussar. Två är Linjebuss med ungefär hälften så många bussar. Tillsammans kontrollerar de numera 45 procent av marknaden. Därefter följer kommunägda bussföretag från framför allt storstadsregionerna. Trea är t ex SL Buss i Stockholm.

Har avregleringen sänkt kostnaderna?

En vanlig beskrivning av den svenska avregleringens effekter är att den har givit stora kostnadsminskningar, samtidigt som de samordningsproblem som uppträtt i Storbritannien har undvikits.

Den beskrivningen bekräftas emellertid inte av siffror om lokaltrafikens kostnadsutveckling. *Figur 1* visar hur totala kostnader och produktivitet för den lokala busstrafiken utvecklades under perioden 1987-93. Produktivitet mäts dels som kostnad per trafik kilometer, och dels som kostnad per passagerare. Såväl kostnader som produktivitet beräknas i fasta (1987 års) priser och visas här i termer av ett index.

Figur 1 Busstrafikens kostnader



En naiv tolkning av figuren skulle leda till slutsatsen att avregleringen i Sverige har lyckats betydligt sämre än i Storbritannien. Både totalkostnaden och kostnaden per busskilometer har minskat något, dock inte lika mycket som i Storbritannien. Samtidigt har kostnaden per passagerare ökat drastiskt, vilket speglar ett bortfall av resandet i samma storleksordning som i Storbritannien.

⁸ Här har grupper av samverkande företag räknats som ett företag.

En närmare analys visar dock att den naiva tolkningen är orättvis och missvisande. Utan avregleringen hade kostnaden per busskilometer sannolikt ökat i stället för att minska. Det minskande resandet beror inte på avregleringen utan på andra faktorer, bl a införandet av moms på persontransporter.

Den samlade kostnadsutvecklingen säger i sig lite om hur mycket just konkurrensutsättningen bidragit. Konkurrensens inverkan på kostnader och produktivitet kan ske genom två kanaler. Den ena, direkta, kanalen är att den konkurrensutsatta operatören sänker sina kostnader eller ersätts av en operatör med lägre kostnader. Om den direkta effekten finns vissa uppgifter från länstrafikbolagen. I genomsnitt anser de att en upphandling har sänkt kostnaderna med 12,9 procent i de områden som berörs av upphandlingen.⁹

Den andra, indirekta, effekten på andra operatörer som inte direkt utsätts för konkurrens omnämns ofta i anekdotiska beskrivningar av avregleringens effekter. En upphandling inom ett område sägs t ex aktualisera hotet om framtida upphandlingar även i andra områden och anses där förmå operatörer att inleda ett rationaliseringsarbete. Dessutom hävdas att effektiviseringar hos konkurrensutsatta operatörer ger erfarenheter och exempel som andra operatören kan lära sig av.

Omfattningen av dessa indirekta effekter har sällan kunnat mätas. I vårt material finns dock en unik möjlighet att skilja mellan de direkta och indirekta effekterna som uppstår inom ett län. I en regressionsanalys är det möjligt att skatta effekterna av att konkurrensutsätta ett delområde inom ett län på hela länets produktivitet. Den effekten kan sedan jämföras med produktivitetseffekter i det konkurrensutsatta området. Jämförelsen visar då hur stora de indirekta effekterna blev på andra delområden i länet.

De ekonomiska effekterna av konkurrens undersöks i en kombinerad tidsserietvåsnittsregression för de 24 länen för åren 1987 till 1993.

Den beroende variabeln definieras som den procentuella förändringen i reala kostnader per län. Att analysera förändringar snarare än nivån på produktiviteten har fördelen att man därmed kontrollerar för icke observerade fixa effekter som särskiljer ett län från ett annat.

Bland de förklarande variablerna finns förändringen i antal vagnkilometer. Den huvudsakliga förklaringsvariabeln är emellertid förekomsten av konkurrens, mätt som andelen av varje läns trafik kilometer som trafikeras av operatören som vunnit ett upphandlingsförfarande.

Två olika hypoteser har testats. Den ena är att mer upphandling leder till en varaktig förändring i kostnadernas förändringstakt. Den andra är att upphandling ger en engångseffekt på kostnader. Vi skiljer mellan dessa effekter genom att specificera två oberoende variabler, dels nivån på andelen upphandlad trafik, och dels förändringen i andelen upphandlad trafik. Dessutom undersöks ledande och fördröjda effekter av dessa variabler.

Slutligen inkluderas dummyvariabler för varje år, vilka kontrollerar för gemensamma tidseffekter som kan orsakas av t ex teknisk utveckling eller konjunkturförlopp.¹⁰

Den skattade koefficienten för nivån på andelen upphandling, ligger genomgående nära noll, även när dess förändringstakt inte är inkluderad. Följaktligen kan ingen stark dynamisk effekt av konkurrensutsättning skönjas. En sannolik förklaring till detta är att länstrafikbolagen bestämmer och kontrollerar trafikens utformning så att utrym-met för experiment med innovationer hos de konkurrensutsatta operatörerna är begränsat.

Variabeln för förändringen i andelen upphandling däremot har en påtaglig och signifikant effekt på kostnaderna. Baserad på skattningarna kan en förändring av andelen upphandlad trafik från noll till 100 procent antas minska

⁹ Genomsnittet är ej vägt efter områdets storlek.

¹⁰ En fullständig rapport där olika regressionsmodeller skattas kan beställas från författarna. Dengrundläggande regressionen är:

$$KOSTCH = 0,752*** + 0,00 UPP - 0,066**$$

$$UPPCH - 0,038* UPPCH_{t-1} - 0,030$$

$$UPPCH_{t-1} + 0,266***VAGNKM + \text{År Dummies}$$

där *, **, *** anger statistisk signifikans på 10 procents, 5 procents respektive 1 procents nivå. Antal observationer är 192. *KOSTCH* är förändringen i reala kostnader per län, *UPP* är andelen upphandlad trafik, *UPPCH* är förändringen i *UPP* och *VAGNKM* är förändringen i antal vagnkilometer.

kostnaderna samma period med 6,1 procent, och med 13,6 procent när de fördröjda och ledande effekterna räknas in.

Dessa effekter har beräknats under beaktande av förändringar i antal vagnkilometer. De skall således betraktas som produktivitetsvinster.¹¹ Det har också varit möjligt att undersöka om förekomsten av icke-kommunala bussföretag haft en betydelse för förändringar i kostnader per busskilometer. Ersätts variabeln för andelen konkurrensutsatt trafik, med andelen som drivs av icke-kommunala bolag, blir denna variabel ej signifikant. Det bekräftar således ett genomgående resultat i forskningslitteraturen att konkurrens är viktigare för kostnadseffektivitet än huruvida företagen är privat eller offentligt ägda.

Direkta och indirekta effekter

De uppskattade effekterna av förändringar i upphandling inkluderar både de direkta och de indirekta effekterna. För att skilja mellan dessa kan de uppskattade effekterna på länets kostnader jämföras med de kostnadsminskningar som länstrafikbolagen rapporterat från de områden som har utsatts för konkurrens.

Trafikandelen där upphandling genomförts ökade från 7 till 70 procent¹² i det genomsnittliga länet. Eftersom regressionen visat att en ökning av upphandlingsandelen från 0 till 100 procent minskar kostnaderna med 13,6 procent, innebär detta att den ökning av upphandlingen som faktiskt ägde rum bör ha minskat ett genomsnittligt läns kostnader med 8,4 procent ($13,6 \cdot 0,63$). Detta ligger mycket nära de totala kostnadsminskningar som visades i *Figur 1*.

Länstrafikbolagen rapporterar kostnadsminskningar i de områden som utsatts för konkurrens med i genomsnitt 12,9 procent. Denna siffra skall jämföras med skattningens 13,6 procents effekt på länens totala kostnader som hade uppstått om hela länet hade konkurrensutsatts. Båda skattningarna är av samma storleksordning. Detta tyder på att de indirekta effekterna på områden i samma län som inte konkurrensutsattes var små, i storleksordningen 0,7 procent.

Teoretiskt finns även indirekta effekter över länsgränserna. Denna typ av spridningseffekt fångas emellertid inte i vår analys.

Sammanfattningsvis tyder våra resultat på att konkurrensutsättningen haft en betydande kostnadsdämpande effekt. Däremot synes de indirekta effekterna inom länen vara tämligen svaga. Detta innebär att man inte kan tillgodogöra sig vinsterna av konkurrens till fullo genom att bara utsätta delar av verksamheten för upphandling.

Efterfrågan

Den totala efterfrågan på bussresor har sjunkit avsevärt under åren när avregleringen skedde (*Figur 2*). Samtidigt ökade dock priserna. Av figuren framgår att priser för månadskort ökade kraftigt, vilket till stor del kan förklaras med införandet av moms på persontransporter från 1991 och en minskad subventionsgrad (från 55 procent till 43 procent). Därtill kommer att den kraftiga konjunkturförsvagningen kan ha haft konsekvenser för resandet.¹³

Resandet påverkas också av kvaliteten i busstrafiken. Det är svårt att ge en helhetsbild av kvalitetsförändringar, än mindre att veta i vilken mån de uppstått pga avregleringen. Det är också oklart vilket värde de tillmäts av resenärerna. Några viktiga förändringar måste dock framhåvas.

Bussfordonen har kontinuerligt förbättrats under en längre tid, en utveckling som fortsatt även under avreglerings-åren. Exempelvis har bussarna ofta gjorts mer tillgängliga för rörelsehindrade. En

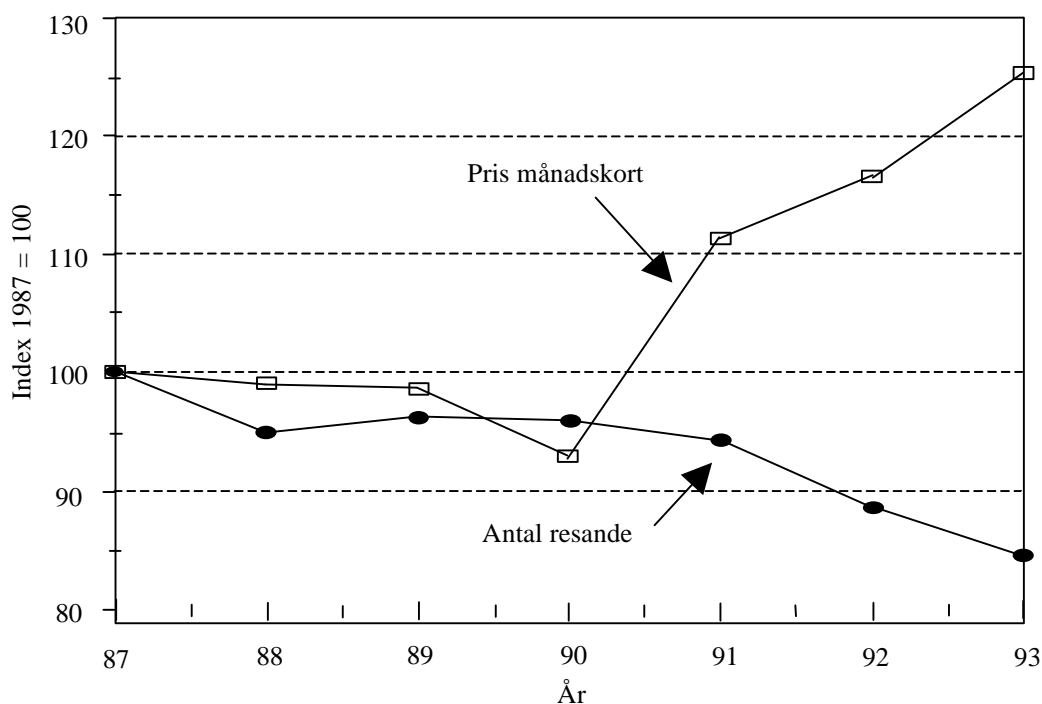
¹¹ Koefficienten för antal vagnkilometer är signifikant. Med utgångspunkt från regressionen kan marginalkostnaden för en extra vagnkilometer beräknas till 4,7 kronor. Detta kan jämföras med genomsnittskostnaden på 15,7 kronor.

¹² Mellan 1987/88 och 1992/93. Detta avser genomsnittet, ej vägt efter länens storlek.

¹³ Ytterligare en faktor är att passagerarmätningar genomförs elektroniskt i ökande utsträckning i stället för genom bussförares uppskattningar. Det är dock inte känt i vilken mån detta för med sig mätfel.

enkätundersökning bland läns-trafikbolagen tyder på att anbudsupphandlingar i allmänhet har lett till en förbättring eller förnyelse av vagn-parken.¹⁴

Figur 2 Pris och efterfrågan



Före och under avregleringen infördes tre typer av nya busslinjer: servicelinjer, expressbussar och ringbussar. Bussar på servicelinjer är ofta små och kan ta sig fram i områden dit normalstora bussar inte når. De är särskilt inriktade på handikappade och äldre, och ersätter i viss mån färdtjänst. Idag finns servicelinjer i ett sextiotal kom-muner. Utbyggnaden av servicelinjer hejdades dock 1992. Bland annat ledde lågkonjunktorens sparkrav till tvister om betalningsansvaret mellan landsting och kommuner som står för färdtjänsten.

På flera håll i landet har på senare år försök påbörjats med snabba, bekväma busstransporter – s k expressbusslinjer. Några få försök har gjorts med s k ringlinjer, eller beställarstyrda busslinjer, där vägsträckan anpassas efter passagerarnas önskemål.

Några andra kvalitetsförändringar som kan nämnas är elektroniska biljettsystem, tidtabeller som visar aktuell information om när bussar kommer, busstyrda trafikljus och nya typer av hållplatser.

För att undersöka betydelsen av avregleringen, prisförändringar och kvalitetsförändringar mer systematiskt har vi skattat en efterfrågefunktion. Återigen finns en observation för varje län och år. Den beroende variabeln är antal bussresor. Antal bussresor kan tolkas som efterfrågan på bussmarknaden eftersom priser och utbud på kort sikt är politiskt bestämda och fasta. Av den anledningen kan också priser och utbudet i form av antal busskilometer ingå som oberoende variabler i efterfrågefunktionen.

Regressionerna innehåller också dummies både för år och län. Detta gör att skattningen blir robust och korrigerad för allt som antingen förändras sig från år till år gemensamt för alla län, som t ex konjunktoren och mätfel pga ändrade sätt att räkna passagerare, eller som skiljer ett län från ett annat, som t ex geografien och befolknings-storleken.

¹⁴ Samtidigt var dock nyregistreringen av bussar exceptionellt låg under 1993 och 1994 när ett stort antal anbudsupphandlingar genomfördes. Se Alexandersson & Alexandersson [1995]

Resultaten från flera olika varianter av regressionen ger rätt så entydiga slutsatser.¹⁵

En prisökning med 10 procent minskar resandet med ungefär 2,3 procent.¹⁶ Effekten slår igenom tämligen omgående. Inkluderandet av laggade (tidsförskjutna) prisvariabler gav inte några fördröjda effekter.

Däremot synes ett ändrat utbud av vagnkilometer inte ha några nämnvärda effekter på resandet. Förmodligen beror detta på att utbudsförändringar mest har genomförts på linjer som transporterar förhållandevis få passagerare. Inte heller förefaller kostnaden per vagnkilometer, en möjlig indikator på servicekvalitet, påverka resandet. Detta tyder på att skillnader i kostnader per vagnkilometer mer är ett uttryck för ineffektivitet än för kvalitetsskillnader.

Räknas effekterna från de 27-procentiga prishöjningarna och det minskade utbudet ihop förklarar detta ungefär 6 procentenheter av resandeminskningen. Resten av den 14-procentiga minskningen förklaras av andra faktorer som fångas upp av årsummies. Bland dessa faktorer kan finnas konjunktoreffekter, attitydförändringar, samt effekter av att nya mätmetoder fick ökad användning.

Resultaten tyder på att efterfrågeminskningen inte kan förklaras med andelen av trafiken som upphandlats under konkurrens. Slutsatsen är således att resandeminskningen inte verkar ha orsakats av avregleringen, vare sig direkt eller indirekt (t ex genom kvalitetsförändringar).

Med tanke på passagerarbortfallet och det pressade ekonomiska läget ter det sig anmärkningsvärt att länstrafikbolagen i genomsnitt inte skurit ner resurserna till lokaltrafiken mer. I flera län har resurserna t o m ökat. I allmänhet har detta inte inneburit ett ökat antal busskilometer, utan speglar andra satsningar. En fråga man kan ställa är om dessa ökade satsningar har värdesatts av konsumenter och lett till en ökad efterfrågan.

Resultaten tyder tvärtom på att eventuella satsningar som lett till högre kostnader inte har haft något nämnvärt värde för potentiella resenärer. En rimlig tolkning av detta är, som vi tidigare nämnt, att stigande kostnader per vagnkilometer över lag inte speglar högre kvalitet i egentlig mening utan ökad ineffektivitet.

Slutsatser

Den allmänt accepterade tolkningen av den svenska avregleringen av lokal busstrafik är att den varit framgångsrik. Mäter vi produktivitetsförändringarna finner vi att denna tolkning måste nyanseras och att den svenska avregleringen i en del avseenden varit mindre lyckad än den brittiska avregleringen. Produktiviteten mätt som kostnad per busskilometer har förbättrats något i Sverige, men mätt som kostnad per resande har den försämrats avsevärt.

Våra resultat visar emellertid att dessa övergripande produktivitetstal ger en felaktig bild. Avregleringen i sig har lett till betydande kostnadssänkningar i de områden som upphandlats under konkurrens. Däremot verkar spridningseffekten till andra områden inom samma län ha varit begränsad. Att produktivitetseffekttema inte slår igenom så entydigt i den aggregerade utvecklingen beror på att införandet av moms på persontransporter och lågkonjunkturen har minskat resandet.

Anmärkningsvärt är emellertid att minskningen av de totala resurserna till den lokala och regionala busstrafiken inte varit större än de konkurrensrelaterade kostnadssänkningarna. Det förefaller som att det minskade antalet passagerare och den värsta lågkonjunkturen sedan 1930-talet – som i övrigt inneburit avsevärd kostnadspress för

¹⁵ $LN\ RESOR = 10,763*** + 0,003\ LN$

$VAGNKM - 0,233***LNPRIS - 0,096LNKOST - VAGNKM + 0,00LN\ UPP + \text{År Dummies} + \text{LänDummies}$

där *** anger 1 procent signifikansnivå. Alla variabler uttrycks i logaritmer, vilket underlättar tolkningen av de skattade koefficienterna. En priskoefficient på -1 innebär t ex att en ökning av priser med 1 procent leder till en minskning av resandet med 1 procent. *RESOR* är antal bussresor, *VAGNKM* är antal vagnkilometer, *PRIS* är priset på månadskortet, *KOST/VAGNKM* är produktiviteten i termer av kostnader per vagnkilometer och *UPP* är andelen konkurrensutsatt trafik.

¹⁶ Detta kan jämföras med försöket i Trollhättan där priset sänktes med 50 procent i februari 1994. Resandet, rensat för säsongsmässiga variationer ökade med 20 procent. Effekten är m a o ungefär dubbelt så stor som i vår skattning. Detta kan bli bero på att försöket i Trollhättan fick en uppmärksamhetseffekt som normalt inte förekommer. Andra skattningar av priselasticiteter finns i Tegnér & Hellgren [1994].

kommuner och landsting – åtminstone fram till 1993 inte lett till några kostnadsneddragningar utöver de kostnads-besparingar som avregleringen givit.

En hypotes skulle kunna vara att kostnadsneddragningarna inte varit större därför att länstrafikbolagen har betydande trafikvolymmer som de inte får dra ned på, t ex skolbussar. Denna förklaring motsägs dock i viss mån av att det i datamaterialet finns en stor spridning. Några län, t ex Stockholm, har faktiskt minskat totalkostnaderna avsevärt medan andra, som Uppsala, har ökat kostnaderna en hel del. Skoltrafiken däremot torde vara rätt konstant över tiden.

En annan hypotes kan vara att en del länstrafikbolag har höjt kvaliteten, vilket kan ha medfört ökade kostnader. Som analysen visar, ger emellertid satsningar som leder till ökade kostnader per busskilometer inte en ökad efterfrågan. Det måste således ifrågasättas om politiker som styrt länstrafikbolagen i så fall lyckats allokera resurser på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt. I det avseendet kan den engelska avregleringen ha varit mer effektiv.

En annan möjlig förklaring till att kostnader inte pressats mer kan ligga i det sätt på vilket länstrafikbolagens underskott fördelas på delägande kommuner och landsting (TFB 1987:11). Oftast fördelas det totala underskottet på kommunerna efter antalet vagnkilometer i respektive kommun. Ett problem är att kommuner därmed inte har starka motiv att driva på nedläggning av de mest olönsamma linjerna, eftersom underskottet från alla linjer slås samman.

Det finns således skäl att fundera på ett nästa steg i den svenska avregleringen som gör allokeringen av resurser mer eftertrågestyrd, utan att överge en fungerande samordning av lokaltrafiken.

Referenser

- Alexandersson, E & Alexandersson, G, [1995], *Linjetrafik på väg – men vart?*, Handelshögskolan i Stockholm.
- Glaister, S, [1991], "Buss Deregulation in the UK", stencil.
- Heseltine, P M & Silcock, D T, [1990], "The Effects of Bus Deregulation on Costs", *Journal of Transport Economics and Policy*, vol 24, s 239-254.
- Mackie, P, Preston, J & Nash, C, [1995], "Bus Deregulation: Ten Years On", *Transport Reviews*, vol 15, s 229-251.
- Nash, C A, [1993], "British Bus Deregulation", *Economic Journal*, vol 103, s 1042-1049.
- Tegnér, G & Hellgren, B, [1994], *Kollektivresandets utveckling i Sverige åren 1985-1992*, Transek.
- Transportforskningsberedningen [1987:11], *Modeller för länstrafikföretagens fördelning av driftunderskott*.
- Tyson, W J, [1990], "Effects of Deregulation on Service Co-ordination in the Metropolitan Areas", *Journal of Transport Economics and Policy*, vol 24, s 283-293.
- White, P, [1991], "Three Years Experience of Bus Deregulation in Britain", uppsats presenterad vid The Second International Conference on Privatization and Deregulation in Passenger Transportation, Tammerfors, Finland.