

Kandidatuppsats

Bachelor's thesis

Från politisk miljövision till aktivt miljöarbete i en kontrakterad bussorganisation.

From a political environmental vision to active environmental work within a contracted bus organization

Karl-Petter Gustafsson



Mittuniversitetet

MID SWEDEN UNIVERSITY

Campus Härnösand Universitetsbacken 1, SE-871 88. **Campus Sundsvall** Holmgatan 10, SE-851 70 Sundsvall.

Campus Östersund Kunskapens väg 8, SE-831 25 Östersund.

Phone: +46 (0)771 97 50 00, Fax: +46 (0)771 97 50 01.

Sammanfattning

Syftet med den här studien är att analysera hur miljöförbättringsarbetet som en politisk vision förverkligas inom den kontrakterade busstrafiken. Det frågor som förväntas bli besvarade är:

- Hur blir politiska miljövisioner verklighet inom den kontrakterade bussorganisationen?
- Vilka styrkor respektive svagheter finns i en sådan organisation då det gäller miljöförbättringsarbete?
- Vad kan organisationen göra för att eventuellt bli ännu bättre i sitt miljöarbete?

Denna studie har genomförts med hjälp av kontakter med ledamöter i kollektivtrafiknämnden i Skåne län, officiella politiska dokument, dokument om upphandlingar, presentationer av bussföretagens miljöarbete samt intervjuer med dessa och slutligen har även bussförare intervjuats.

Resultatet visar att de politiska visioner som antagits i Skåne län är i många aspekter framgångsrika men det finns också aspekter som pekar på brister hos de olika aktörerna. Den kanske mest tydliga styrkan är de tydliga miljömål som regionfullmäktige tagit fram och som fungerar som fästpunkt eller ledstjärna för hela regionen. Trafikhuvudmannen vet vad som ska göras och varje gång en upphandling genomförs så minskar också miljöbelastningen från kollektivtrafiken. Emellertid har det visat sig att systemet med upphandlad trafik saknar flexibilitet och kan i vissa fall innebära att miljöförbättringsarbetet på den lägre halvan i organisationen hindras på grund av olika värderingar mellan aktörerna. Ett annat problem är att två av tre bussföretag hävdar att konkurrensen vid en upphandling inte lämnar ekonomiskt utrymme för ett bra miljöförbättringsarbete.

Nyckelord: Miljöförbättringsarbete, bussorganisation, politiska visioner, förverkligande, Region Skåne.

Abstracts

The purpose of this study is to analyze how the environmental improvement work as a political vision becomes realized within the contracted bus traffic organization. The questions that are expected to be answered in this study are:

- How does the political environmental visions become realized within the contracted bus traffic organization?
- From the aspect of environmental improvement work, what strengths and weaknesses are there in such an organization?
- What can be done by the organization to make the environmental improvement work even better?

This study has been made through contacts with commissioners in the public transport board in the Scania region, official political documents, procurement documents, web presentations about the bus companies own environmental work and interviews with those companies and finally interviews with bus drivers. The results shows that the political visions that has been adopted for the region from many aspects have been successful however there are also aspects that points at flaws among the different actors. The most obvious strength is the clear environmental goals that have been adopted by the political board of the region. These goals work as a point of attachment or a guiding star for the whole region. The owner of the public transport knows what needs to be done and every time procurement is completed the environmental load from the public transport is reduced. However it has come clear that the system with purchased traffic lacks flexibility which results in obstacles for the bus companies´ own environmental improvement work due to different values among the different actors. Another problem is that two out of three bus companies admits that the competition during procurement does not leave any economical space for a good environmental improvement work.

Keywords: Environmental improvement work, bus organization, political vision, realization, Scania region

Förord

Under tre års tid har jag arbetat som bussförare i södra Skåne och i samband med att jag blev befordrad till förarutbildare så vidgades min insyn i bussbranschen och hur den samverkar med en trafikhuvudman och politiken bakom denne. På sidan av det bussar som rullar i Skånetrafikens tjänst står det skrivet ”Bussen går på biogas” men då jag fick veta att gasen som bussarna går på är en blandning av biogas och naturgas så började mina första funderingar gro då det gäller organisationen kollektivtrafiknämnd-trafikhuvudman-entreprenör. I starten av min studie yttrade sig några något skeptiskt till mitt upplägg då information om miljöarbete hos företag kan vara känsligt i ett rent affärsmässigt perspektiv och följaktligen svårt att få tag på. Det har dock visat sig att stödet för denna studie varit mycket stor och jag vill passa på att tacka alla det regionpolitiker i Skåne län som svarat på mina frågor. Jag vill också tacka Skånetrafiken, Veolia, Nobina, Arriva och Bergkvara buss samt det bussförare jag intervjuat för er hjälpsamma inställning.

Innehållsförteckning

1.1 Inledning	7
1.2 Problem	7
1.3 Syfte	7
1.4 Forskningsfrågor	7
1.5 Avgränsningar	7
1.6 Metod	7
2.0 Resultat	8
2.1 Organisationen	8
2.2 Regionfullmäktige	9
2.3 Kollektivtrafiknämnd	9
2.4 Skånetrafiken	10
2.5 Entreprenörerna	10
2.5.1 Veolia	10
2.5.2 Nobina	11
2.5.3 Bergkvara Buss	11
2.5.4 Arriva	12
2.6 Skånetrafikens upphandlingar	12
2.7 Buss 2010	12
2.8 ”Miljökrav vid trafikupphandling”	13
2.9 Utfasning av fossila bränslen	14
2.10 Miljöledningssystem	14
2.11 Enkät svar	15
2.11.1 Skånetrafiken	15
2.11.2 Entreprenörerna	16
2.11.3 Bussförarna	17
3.1 Analys	18
3.2 Diskussion	19
Regionpolitik och bussbranschorganisationer	19
Trafikhuvudman och bussentreprenörer	19
Upphandlingar och konkurrens	20
Bussförare och Bussföretag	20
3.3 Slutsatser	21
Källor	22
Bilagor	24
Bilaga 1, ”Nobina”	24
Bilaga 2, ”Arriva”	25
Bilaga 3, ”Veolia”	26

Bilaga 4, "Frågeformulär till trafik huvudman -Skånetrafiken"	27
Bilaga 5, "Frågeformulär Bussförare"	28
Bilaga 6, "E-postmeddelande Per Klarberg"	29
Bilaga 7, "E-postmeddelande Lars Johansson"	30

1.1 Inledning

Sedan 1978 då trafikhuvudmannareformen kom har busstrafiken i Sverige mer och mer blivit objekt för upphandlingssystemet. Trafik och taxor regleras inte centralt utan sköts istället av en trafikhuvudman (*BR*). I Skåne upphandlas idag trafiken och vid en upphandling ställer trafikhuvudmannen en mängd krav som bland annat berör trafikentreprenörens miljöengagemang. Miljöarbete är också något som bedrivs på eget initiativ hos de olika bussentreprenörerna (se bilagor 1-3) och även i den politiska sfären ovan trafikhuvudmannen finns dokument som avser leda miljöutvecklingen (*miljöprogram*).

1.2 Problem

Påverkas det gemensamma miljöarbetet av att det finns flera aktörer med egna miljöpolicyer?

1.3 Syfte

Syftet med detta forskningsarbete är att analysera hur miljöförbättringsarbetet som en politisk vision förverkligas inom den kontrakterade busstrafiken.

1.4 Forskningsfrågor

Det frågor som min forskning är tänkt att besvara är följande:

- 1) Hur blir politiska miljövisioner verklighet inom den kontrakterade bussorganisationen?
- 2) Vilka styrkor respektive svagheter finns i en sådan organisation då det gäller miljöförbättringsarbete?
- 3) Vad kan organisationen göra för att eventuellt bli ännu bättre i sitt miljöarbete?

1.5 Avgränsningar

Denna studie är avgränsad till södra Skåne vilket omfattar städerna Lund, Malmö, Ystad, Trelleborg och Eslöv med kringliggande samhällen.

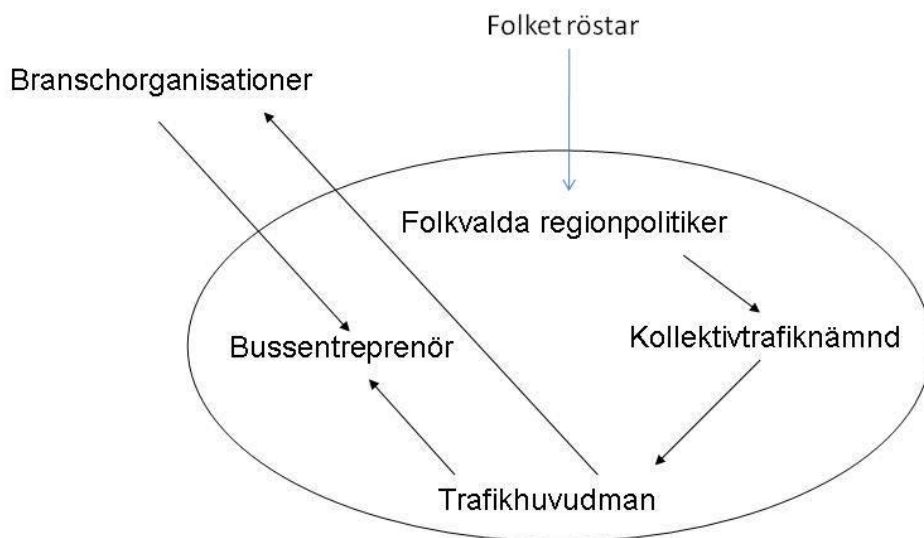
1.6 Metod

För att besvara de frågeställningar som nämnts ovan har en studie gjorts av politiska styrdokument hos region Skåne. Jag har också studerat upphandlingar som trafikhuvudmannen "Skånetrafiken" genomfört sedan två år tillbaka. Utöver dessa studier har jag studerat de olika bussentreprenörernas egna miljödokument som presenterats på respektive företags webbplats samt ställt frågor i form av frågeformulär till miljöansvariga inom respektive företag. Slutligen har jag också gjort korta intervjuer med bussförare i syfte att se hur

miljöarbetet nått fram till dessa.

2.0 Resultat

2.1 Organisationen



Figur 1. Aktörerna i en kontraktreglerad trafikorganisation.

Bilden ovan illustrerar en förenklad bild över hur kollektivtrafiken är organiserad i Skåne men denna illustration visar även hur det går till i andra län i Sverige. Det hela börjar med att folket röstar fram sina regionpolitiker i Regionfullmäktige som sedan utser representanter i Kollektivtrafiknämnden. Denna nämnd fungerar som styrelse för trafikhuvudmannen som i Skåne kallas "Skånetrafiken". Trafikhuvudmannen får riktlinjer och direktiv från kollektivtrafiknämnden och verkställer detta genom sin/sina entreprenörer med hjälp av upphandlingar. I en upphandling framgår vilka krav man förväntar sig att entreprenören ska uppfylla som till exempel vilket drivmedel bussen ska använda, hur fordonen ska vara målade, handikappanpassning mm.

En entreprenör driver trafiken under sin kontraktperiod som brukar variera mellan 5 till 8 år. Denna beskrivning är hämtad från förarutbildaren Anders Wallén (personlig kontakt, 17 April 2012) och Skånetrafiken (*Kollektivtrafiknämnden*).

2.2 Regionfullmäktige

Regionfullmäktige i Skåne har beslutat om ett miljöprogram som gäller från 2010 fram till 2020. Detta gjordes den 23 November 2009. Miljöprogrammet belyser utsläppen av växthusgaser och klimatförändringarna som det troligtvis mest svåra miljörelaterade utmaning människan i ett globalt perspektiv har framför sig.

Miljöprogrammet erkänner också att regionens verksamheter har en betydande miljöpåverkan och i miljöprogrammet vill man nu gå mot en klimatneutral, klimatanpassad och fossilfri verksamhet. Miljöprogrammet vänder sig till region Skånes egna verksamheter.

Utgångspunkten i region Skånes miljöarbete är miljöbalkens hänsynsregler.

Regionen ska leda sitt miljöarbete utefter principerna:

1. Hushållnings- och kretsloppsprincipen
2. Försiktighetsprincipen
3. Kunskapskravet
4. Produktvalsprincipen
5. Principen om bästa möjliga teknik

För kollektivtrafiken innebär detta alla transporter ska ske utan användning av fossila bränslen. Entreprenörer som anlitas av region Skåne ska ha ett miljöledningssystem enligt en standard. Det finns dock inget krav på certifiering. I beslutsprocesser så är regionen bunden till att ta hänsyn till miljöaspekter och i upphandlingar ska krav ställas så att till exempel transporttjänster blir mer miljövänliga. Miljöprogrammet tar upp flera miljörelaterade problem som t ex kemikaliehantering och avfallshantering men dessa ting berör regionen i sin helhet och riktar sig inte enbart till kollektivtrafiken (*Miljöprogram*).

2.3 Kollektivtrafiknämnden

Kollektivtrafiknämnden fungerar som regionfullmäktiges förlängda arm och beslutar i frågor som rör kollektivtrafiken (*Kollektivtrafiknämnden*). De politiker som sitter där har ingen miljöutbildning utan beslutar i enlighet med de styrdokument som tagits fram av regionfullmäktige (Se bilaga 5).

2.4 Skånetrafiken

Skånetrafiken har skrivit under och därmed anslutit sig till Svenska lokaltrafikföreningens¹ ambition om att öka resandet med kollektiva färdmedel med 43 % fram till år 2020. Användningen av fossila bränslen ska fram till 2020 helt eliminerats och vid upphandlingar ställs också krav på max utsläpp av kväveoxider och partiklar (*Avsiktsförklaring*).

Skånetrafiken har även en miljöpolicy där man vill upprätthålla och utveckla den egna trafiken och göra sin trafik till den bäst miljöanpassade i länet. Miljöpolicyen nämner att Skånetrafiken ska verka för ett samspel mellan bebyggelse, transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Genom ett långsiktigt förbättringsarbete vill man åstadkomma hållbara transporter.

Skånetrafikens miljöarbete delas in i 6 inriktningar. Verksamheten ska öka sina marknadsandelar, övergå till fossilfria bränslen, ställa miljörelaterade krav vid upphandlingar, verka för framkomlighet och högbeläggning på fordon samt miljöanpassa den inre verksamheten och utbilda anställda inom miljö för att säkra engagemang (*ST.miljöpolicy*)

Sedan januari 2006 är Skånetrafiken miljöcertifierade enligt ISO 14001 (*ST.miljöcertifiering*).

2.5 Entreprenörerna

I Skånetrafiken ansvarar både för tågtrafik och busstrafik. De entreprenörer som kör för Skånetrafiken i södra Skåne (Eslöv, Lund, Malmö, Trelleborg & Ystad med kringliggande orter), är Veolia, Nobina, Bergkvarabuss & Arriva (*Tjänstetidtabell*). Nedan följer en presentation av respektive entreprenörs miljöarbete (*bussentreprenörer*).



Figur 2. Entreprenörer som kör för Skånetrafiken.

2.5.1 Veolia

Tillsammans med sina trafik huvudmän vill Veolia använda miljöanpassade fordon. Företaget är även internationellt aktivt att ta fram renare fordon och bränslen. Ett

¹ Sedan den 7 Juli 2008 går Svenska lokaltrafikföreningen under namnet Svensk kollektivtrafik (*Svensk kollektivtrafik*).

fokus inom Veolia är informationssystem som ska stärka det kollektiva transportsättets konkurrens med bilen. Förare utbildas dessutom i eco-driving². Veolias organisation är uppdelad i divisioner där några certifierats enligt ISO 14001. Avsikten är att hela företaget ska miljöcertifieras och den befintliga certifieringen har bland annat inneburit att företaget ställer krav på fordons och bränsleleverantörer men också att restprodukter källsorteras och att depåer uppfyller gällande miljöbestämmelser. (*Vla.miljöcertifiering*)

2.5.2 Nobina

Bussentreprenören Nobina har ett miljöarbete som fokuserar utsläppen av växthusgaser. Företaget har satt upp en miljöstrategi som berör fyra områden. Dessa områden är minskning av förbrukandet av drivmedel, sänka mängden emissioner, allt mer övergå till förnyelsebara bränslen samt minska energiförbrukningen i fastigheter och utrustning. Nobina hävdar också att det mest effektiva sättet att minska sina utsläpp är att se till den enskilde förarens körteknik. Därför har Nobina tagit fram något som kallas för "den gröna resan" vilket är en utbildning som förarna ska gå. Nobinas bussar ska dessutom utrustas med utrustning som registrerar bränsleförbrukning och körsätt och all information följs sedan upp av en miljöcoach. Nobina har miljöcertifierat flera av sina trafikområden enligt standard ISO 14001 men i södra Skåne fattas fortfarande miljöcertifiering (*Nba.miljöcertifiering*).

2.5.3 Bergkvara buss

Det småländska bussföretaget Bergkvara buss som kallar sig Sveriges största privata bussföretag, har sedan 2005 har trettiosju stadsbussar som rullar i Lunds stad. Bergkvara buss har en miljöpolicy som bygger på kretsloppstänk. Man jobbar utifrån motivation och information, upprätthållandet av sitt miljöledningssystem samt användandet av en miljömedveten inköpsplan där miljösmarta lösningar prioriteras. Bergkvara buss miljövision är att företaget alltid ska sträva efter minimal miljöpåverkan. Företaget arbetar efter sin fastlagda miljöpolicy men inom s k driftekonomiska ramar.

Bergkvara buss har en klar bild över sin miljöorganisation som miljöarbetet sköts på lokal nivå av en arbetsgrupp som lyder under sin driftchef. Företaget har identifierat sina stora miljöaspekter och satt upp mål och riktlinjer för respektive aspekt. Miljöpolicyen har tagits fram "...under beaktande av de riktlinjer som norm ISO 14001 anger". (*Bkb.miljöpolicy*)

² ECO driving eller "sparsam körning" är en metod för att minska bränsleförbrukningen samt utsläpp av växthusgaser (*Gbg.universitet*)

2.5.4 Arriva

Bussentreprenören Arriva uttrycker i sin miljöpolicy att dem med eget engagemang och i samarbete med kunder, myndigheter och intressenter vill arbeta för att minska sin miljöpåverkan. Minskad miljöpåverkan är enligt Arriva gynnande för affärerna beskrivs som en spiral där fler väljer att åka kollektivt vilket leder till ytterliggare förbättring av miljön. Företaget har satt upp flera olika miljömål inom olika områden.

Dessa områden är:

- utsläpp och buller
- inköp av varor och tjänster
- avfallshantering och hushållning av resurser
- utbildning och information

Arrivas miljöpolicy innehåller också fem discipliner som reglerar relationen till lagstiftningen och uppdragsgivare, kemikaliehantering, krav vid upphandling av varor och tjänster samt effektivisering genom utbildning och information till de anställda.

(Ara.miljöpolicy)

Hela Arrivas bussorganisation blev miljöcertifierad enligt ISO 14001 2011.

(Ara.certifiering)

2.6 Skånetrafikens upphandlingar

I detta arbete har två upphandlingar studerats. Upphandlingarna berör trafikpaketen "Lund Öster" som omfattar regionbusstrafik och Malmö Central som omfattar stadsbusstrafik. Upphandlingarna beskriver trafiken som den har varit, hur den är tänkt att vara under den nya kontrakttiden samt vilka förändringar som kan komma under avtalstiden. Upphandlingsdokumenten redogör också hur många fordon som måste finnas för att köra trafiken och sedan nämns också en önskan om "erforderligt antal reservfordon". Skånetrafiken nämner endast i upphandlingen vilken bussklass som ska köras samt vilket drivmedel bussarna ska drivas med. Mer detaljerade specifikationer om bussarnas utförande samt krav på organisationen hänvisas till ett dokument som kallas "Buss 2010". (Skånetrafiken, *trafikuppdrag Lund Öster, 2011*), (Skånetrafiken, *trafikuppdrag Malmö Central, 2010*)

2.7 Buss 2010

Detta dokument har satts samman av organisationerna "Svensk kollektivtrafik" och "Bussbranschens riksförbund" och är med andra ord ett branschgemensamt dokument med krav som är relevant för alla kollektivtrafikupphandlingar i landet. Dokumentet Buss 2010 är skapad för att utgöra en standard vid upphandlingar av kollektivtrafik och anger hur en buss bör vara utrustad för en viss typ av trafik.

Miljörelaterade rekommendationer finns dock inte i detta dokument utan istället hänvisas läsaren i Buss 2010 att läsa ett annat dokument som också tagits fram av Svensk kollektivtrafik och Bussbranschens riksförbund som kallas "Miljökrav vid trafikupphandling" (*Buss 2010*)

2.8 "Miljökrav vid trafikupphandling"

De krav som regleras i detta dokument delas in i kategorierna "Minimikrav", "Baskrav", "Utökade krav" och "Beställarens krav".

1. Minimikrav riktas till trafik som körs i glesbebyggda områden.
2. Baskrav är rekommenderat för vad som betraktas som normal trafik.
3. Utökade krav avser trafik som körs på platser med strängare regler.
4. Beställarens krav är sådant som en enskild trafik huvudman själv begär.

I dokumentet anges både vad man gemensamt inom branschorganisationen rekommenderar samt vad beställaren själv önskar. Miljökrav vid trafikupphandling tar inte endast upp kravspecifikationer på bussar utan behandlar också krav på organisationen gällande t ex miljöledningssystem, kontroller av entreprenörens miljöverksamhet, uppföljning av verksamhetens miljöbelastning och årlig miljöredovisning till trafik huvudman.

En trafikentreprenör måste i sitt anbud redogöra för hur denne avser leva upp till de miljökrav som ställs. I anbudet ska det även anges hur många kilometer som man beräknar köra och hur stora mängder drivmedel som förväntas gå åt. Dessutom ska det framgå hur stor del av drivmedlet som är av fossil typ.

Under en kontraktstid får entreprenören ändra på lösningar man tidigare angett i anbudet med förutsättning att förändringen ur miljösynpunkt lever upp till kraven.

Standarden i Miljökrav vid trafikupphandling redogör vilka mängder utsläpp som är godkänt för respektive bussklass. En bussentreprenör är skyldig att ställa krav på leverantörer av fordonsbränsle. Detta är något som behandlas under "sociala krav".

Drivmedel får endast köpas från leverantörer som lever upp till flera olika arbetsmiljölagstiftningar.

2.9 Utfasning av fossila bränslen

Miljökrav vid trafikupphandling redogör branschorganisationens rekommendationer för utfasning av fossila bränslen. Se tabell 1. Dessa rekommendationer är att användningen av fossila bränslen år 2020 är max 10% vilket sedan gäller tills vidare.

År	Minimikrav Max tillåten andel fossilt drivmedel – procent	Rekommenderade krav Max tillåten andel fossilt drivmedel – procent
2010	95	80
2011	90	70
2012	85	60
2013	81	54
2014	78	47
2015	74	41
2016	70	35
2017	66	29
2018	63	22
2019	59	16
2020 och senare	55	10

Tabell 1. Källa Tabell 5-1 i Miljökrav vid trafikupphandling (se Miljökrav vid trafikupphandling)

2.10 Miljöledningssystem

Svensk kollektivtrafiks och Svenska bussbranschens riktlinjer i "Miljökrav vid trafikupphandling" är att en trafik huvudman ska kräva av sin/sina entreprenörer att de har ett miljöledningssystem enligt ISO 14001, EMAS eller liknande och dokumentet redogör vilka miljöaspekter som måste finnas med i miljöledningssystemet. (*Miljökrav vid trafikupphandling*).

2.11 Enkät svar

2.11.1 Skånetrafiken

Påstående	Svar
Organisationen är miljöcertifierad	Ja
Det förekommer att Skånetrafiken gör miljökontroller hos entreprenören.	Ja
En entreprenör riskerar sänkt ersättning vid bristande miljöarbete.	Ja
Skånetrafiken samarbetar med högskola/universitet angående miljöfrågor.	Ja
Skånetrafiken tar emot miljöförslag från sina resenärer.	Ja
Skånetrafikens beslutsfattare är miljöutbildade	Okänt
Entreprenörerna bidrar med miljöförbättringsförslag	Ja
Entreprenörerna visar på en miljöbudget vid upphandlingar	Nej

Tabell 2. Ovanstående svar grundar sig på ett frågeformulär som skickats till Skånetrafiken. Se bilaga 4.

2.11.2 Entreprenörerna

Påstående	Veolia	Nobina	Bergkvara	Arriva	
Företaget miljöcertifierat	Delvis	Delvis	-	Ja	
Företaget bedriver eget internt miljöarbete	Ja	Ja	-	Ja	
I Sverige förekommer krav på miljöcertifiering	Ja	Ja	-	Ja	
Samtlig personal uppmanas att bidra till miljöförbättringsarbetet	Ja	Ja	-	Ja	
Företaget har en budget för miljöarbete	Ja	Ja	-	Nej	
Företaget utbildar sina förare i eco-driving	Ja	Ja	-	Ja	
Företaget ger miljöinfo till samtlig personal	Ja	Ja	-	Ja	
Uppdragsgivare följer upp miljöarbete under kontrakttiden	Ja	Ja	-	Ja	
Entreprenör riskerar minskat ersättning vid bristande miljöarbete	Nej	Ja	-	Ja	
Konkurrensen vid upphandling ger ekonomiskt utrymme för ett bra miljöarbete	Ja	Nej	-	Nej	
Företagets miljöambitioner hindras av uppdragsgivarens egna värderingar	Nej	Ja	-	Ja	
Entreprenören har ett belöningssystem för förbättringsarbete	Ja	Nej	-	Nej	

Tabell 3. Denna tabell är en omskrivning av resultatet som framgår i *bilaga 1-3*

Noteringar:

Bergkvara buss har ej svarat på enkätundersökningen.

Arriva hävdar att även om trafikhuvudmannen är intresserade av företagets miljöförbättringsförslag så är processen förslag till genomförande, mycket långsam jämfört med om trafiken helt legat under privat regi.

2.11.3 Bussförarna

Påstående	Veolia	Nobina	Bergkvarabuss	Arriva	
	ja/nej	ja/nej	ja/nej	ja/nej	
Föraren känner till sitt företags miljöpolicy	2 / 2	2/3	0/6	2/0	
Föraren är utbildad i eco-driving	3/0	1/3	6/1	1/1	
Föraren är under körning väl medveten om bränsleförbrukning och slitage på fordonet	2/1	4/0	3/3	2/0	
Föraren anser att miljövänlig körning har högre prioritet än tidtabellen	1 / 2	4/0	6/1	2/0	

Tabell 4. Denna tabell är en omskrivning av resultatet som framgår i *bilaga 5*.

3.1 Analys

Det miljöarbete och förbättringar som görs inom kollektivtrafiken i region Skåne grundar sig till stor del på bussbranschorganisationernas rekommendationer. De politiker som röstats in i regionfullmäktige och som sedan formar en kollektivtrafiknämnd beslutar endast om riktlinjer för hur utvecklingen i regionen ska fortgå. Trafikhuvudmannen som skapar upphandlingarna förlitar sig också till stor del på branschorganisationernas rekommendationer och således har utvecklingen av miljöförbättringsarbetet förenklats då trafik huvudmannen i princip hänvisar intressenter till bussbranschorganisationernas dokument "Buss 2010" och "Miljökrav vid trafikupphandling". Dessa nämnda rekommendationer utgör däremot inget tvång utan trafik huvudmannen har fortfarande fria händer att själv göra avvikelser från rekommendationerna. Ett exempel på detta är hur bussbranschorganisationerna i sitt dokument "miljökrav vid trafikupphandling" föreslår en utfasning av fossila bränslen som 2020 fortfarande inte är helt slutförd medan region Skåne själva bestämt att stadsbusstrafiken ska vara fossilfri 2015 och regionbusstrafiken 2020. Val av drivmedel är inget som tas upp i miljökrav vid trafikupphandling utan här har region Skåne själva beslutat att bussarna ska drivas med gas och där inriktningen ska vara biogas vilket framgår i den del av upphandlingen som Skånetrafiken själva har tagit fram. Vid en upphandling finns det enligt "Miljökrav vid trafikupphandling" krav på att entreprenören i sitt anbud ska redogöra för hur dem vill arbeta med miljöfrågor men det finns inget krav på att redovisa en budget för just miljöarbete. Skånetrafiken kräver inte heller detta i sina upphandlingar.

Enligt det frågeformulär som besvarats av Skånetrafiken så tar man vara på miljöförslag både från entreprenörerna och från allmänheten. Skånetrafiken har dessutom samarbete med universitet då det gäller just miljöfrågor. Entreprenörernas miljöarbete blir ibland kontrollerat av Skånetrafiken och entreprenören förväntas vara behjälplig. Om det uppdragsgivaren brister i miljöarbetet så riskerar entreprenören sänkt ersättning från sin uppdragsgivare. I dagsläget är miljökontroller dock inget som förekommer i alla avtal.

I de frågeformulär som skickats ut och besvarats av bussentreprenörer som kör för Skånetrafiken framgår det att trenden kräver allt mer att en entreprenör är certifierad enligt en miljöstandard. I "Miljökrav vid trafikupphandling" framgår det dock att det räcker med att entreprenören har ett miljöledningssystem enligt en standard. Certifiering benämns inte som ett krav.

Som det framgått i enkätundersökningarna med bussföretagen (se bilagor 1-3) blir det vanligare att trafikhuvudmännen kräver av sina entreprenörer att dessa är miljöcertifierade. De bussföretag som kör trafiken i södra Skåne är miljöcertifierade eller så har dem inlett ett certifieringsarbete trots att detta än inte är ett krav. De bussföretag som besvarat frågorna i enkätundersökningen som skickades till dem har alla ett internt miljöarbete. Ett företag saknar budget för sitt miljöarbete. Det framgår även i enkätundersökningarna med bussföretagen att dem ibland upplever att deras egna miljöambitioner hindras på grund av att uppdragsgivaren har andra miljövärderingar.

I den här studien har 17 förare intervjuats och från intervjuerna framgår att en klar majoritet har utbildning i eco-driving/sparsam körning. Dock är den en klar minoritet som säger sig känna till sin arbetsgivares miljöpolicy. De flesta förarna säger sig vara medvetna om bränsleförbrukning och fordonsslitage under körning och en klar majoritet prioriterar miljövänlig körning före tidtabellen. Här ska det dock nämnas att flera förare som fick frågan om hur dem prioriterar tidtabell kontra miljövänlig körning påpekade att det är egentligen sina resenärer dem prioriterar. I flera svar som erhållits innebär egentligen prioritering av miljövänlig körning att man tänker på sina resenärers komfort och säkerhet.

3.2 Diskussion

3.2.1 Regionpolitik & Bussbranschorganisationer

I början av denna studie var det för mig okänt att de flesta miljökrav som bussentreprenören måste leva upp till, är standardkrav som branschorganisationer inom bussbranschen tillsammans tagit fram. Detta betyder att sannolikt har entreprenörerna som kör för en trafikhuvudman i Sverige, själva varit med och tagit fram rekommendationer för hur ett miljöarbete ska gå till i en kontrakterad bussorganisation. Bussbranschorganisationerna rekommenderar en utfasning av fossila bränslen men deras rekommendationer leder inte till ett totalt slut för användningen av dessa energikällor. Ställer man detta i relation till region Skånes beslut om att helt fasa ut fossila bränslen till år 2020 så framgår det att miljöengagemanget eller förutsättningarna för en miljövänlig kollektivtrafik ser olika ut.

3.2.2 Trafikhuvudman & Bussentreprenörer

I praktiken kan entreprenörens interna miljöarbete anses oviktigt i ett upphandlingssystem där trafikhuvudmannen ställer kraven. Bussföretagens egna miljökunskaper borde dock anses vara av mycket stor vikt då dessa är i direkt kontakt

med den miljöfarliga verksamheten. Att bussföretagen påpekar att deras miljöambitioner hindras på grund av att uppdragsgivaren har andra miljövärderingar indikerar en viss stelhet i upphandlingssystemet som säkerligen kan innebära en försämring av den miljöförbättringsprestation som det finns potential för. Trafikhuvudmannen känner säkerligen sin region väl vilket talar för att dennes miljövärderingar borde väga tyngre än bussentreprenörens vilket i så fall kan ses som en styrka i upphandlingssystemet. Vad som i denna aspekt kan styra upp parternas miljöambitioner så att miljöarbetet blir mer effektivt kunde kanske vara ett forum där dessa kan föra en diskussion och tillsammans enas om vilken lösning som är den bästa. Ett forum för diskussioner beträffande miljöförbättringar är något som sannolikt måste regleras i avtalet mellan trafik huvudman och entreprenör och därför vore det dessutom bra om entreprenören i sitt anbud kan redovisa en miljöbudget så att det framgår för trafik huvudmannen att det finns resurser för ett bra miljöarbete.

3.2.3 Upphandlingar & Konkurrens

Två bussentreprenörer som både finns i södra Skåne hävdar att konkurrensen om ett trafikpaket inte ger nog ekonomiskt utrymme för ett bra miljöarbete. En entreprenör menar till och med att miljöarbetet hade varit mycket mer effektivt om trafiken körts i egen regi. Denna aspekt är anmärkningsvärt och det talar lite för att trafik huvudmannen kan värdera miljöarbetet högre och således förvänta sig mer miljöbudget i det anbud som kommer in i samband med en upphandling. Det kan också vara så att trafik huvudmannen anser att miljökraven som ingår i upphandlingarna är tillräckliga och således vill man inte satsa ytterligare på miljöarbete. Här behöver det återigen öppnas en möjlighet för entreprenören att berätta om sina miljöidéer och få dessa värderade utan att det innebär en direkt nackdel i konkurrenssynpunkt.

3.2.4 Bussförare & Bussföretag

Det är absolut en positiv aspekt att så hög andel förare har fått en utbildning i eco-driving och det är också bra att en stor del är medvetna om sitt körsätt. Vad som däremot är negativt är att många förare inte är insatta i sitt företags miljöpolicy vilket indikerar att företaget inte är nog tydliga med sitt miljöarbete och att samtlig personal inte involveras i företagets miljöfrågor. Om detta är fallet så riskerar bussföretaget att förarna inte utvecklar miljövänlig körning i sin yrkesroll. Två entreprenörer har dock ett belöningsssystem för sina förare då dem kört bränslesnålt under en viss tid och detta är förmodligen väldigt bra men förståelsen för företagets miljöpolicy väger ändå till syvende och sist tyngre då det är angeläget att förarna inte ger upp sin miljövänliga körning vid ett misslyckande utan istället tar nya tag för att vederbörande

är insatt i både den ekonomiska och miljömässiga betydelsen över bränslesnål körning.

3.3 Slutsatser

1. Miljöarbetet i en kontrakterad bussorganisation grundar sig på miljöbeslut som tagits av regionpolitiker. Trafikhuvudmannen omvandlar regionens miljöbeslut, med stöd av miljörekommendationerna som tagits fram av branschorganisationer inom bussbranschen, till krav i upphandlingarna. Entreprenörerna som vinner trafik huvudmannens upphandling måste sedan leva upp till krav som ställts och riskerar för det mesta sänkt ersättning vid bristande miljöarbete.
2. Upphandlingssystemet med en regionfullmäktige högst i hierarkin innebär möjlighet till snabb förändring och trafik huvudmannen kan effektivt leda utvecklingen av kollektivtrafiken mot en hållbar verksamhet. Det finns dock en risk med många aktörer att man missar den fulla potentialen i organisationen om uppdragsgivaren är för oflexibel i sina miljöväderingar.
3. När det gäller just miljöarbete så måste uppdragsgivaren minska risken att konkurrensen stryper entreprenörernas miljöambitioner i anbuden. Relationen mellan trafik huvudman och bussentreprenör måste vara nära så att båda parter är lyhörda för miljöförbättringsförslag och varför dessa kan vara bättre än den andre partens förslag.

Källor:

Tryckt:

Skånetrafiken, *Tjänstetidtabell 11/12*.

Internet:

Arriva, *Ara.certifiering* [Online] 2012-05-06 Tillgänglig från:

<http://www.arriva.se/sv/content/miljocertifikat-klart-hela-arriva-buss>

Arriva, *Ara.miljöpolicy* [Online] 2012-05-06 Tillgänglig från:

<http://www.arriva.se/sv/content/miljo>

Bergkvarabuss, *Bkb.miljöpolicy* [Online] 2012-05-03 Tillgänglig från:

<http://www.bergkvarabuss.se/se/miljo-miljopolicy.php>

Bussbranschens Riksförbunds Historia, *BR* [Online] 2012-15-13 Tillgänglig från:

<http://www.brhistoria.se/Kollektivtrafiken/Regleringarochavregleringar.aspx#>

Göteborgs universitet, *Gbg.universitet* [Online] 2012-05-03 Tillgänglig från:

<http://www.gf.adm.gu.se/gronaresor/Sparsamkorning/>

Nobina, *Nba.miljöcertifiering* [Online] 2012-05-03 Tillgänglig från:

<http://www.nobina.com/sv/Sverige/Om-foretaget/Miljo/>

Region Skåne, *Miljöprogram* [Online] 2012-05-09 Tillgänglig från:

<http://www.skane.se/upload/Webbplatser/Skaneportalen-extern/Organisation/Styrande%20dokument/Allmänt%20regionövergripande/Miljöprogram%20för%20Region%20Skåne%202010%20-%202020.pdf>

Skånetrafiken, *avsiktsförklaring* [Online] 2012-05-02 Tillgänglig från:

<http://www.skanetrafi ken.se/upload/Dokumentbank/Styrdokument/Miljö/Miljö%20avsiktsforklaring%202008.pdf>

Skånetrafiken, *bussentreprenörer* [Online] 2012-05-14 Tillgänglig från:

<http://www.skanetrafi ken.se/templates/InformationPage.aspx?id=3516&epslanguage=SV>

Skånetrafiken, *Kollektivtrafiknämnd* [Online] 2012-04-17 Tillgänglig från:

<http://www.skanetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=4829&epslanguage=SV>

Skånetrafiken, *ST.miljöcertifiering* [Online] 2012-05-14 Tillgänglig från:

<http://www.skanetrafiken.se/templates/InformationPage.aspx?id=3135&epslanguage=SV>

Skånetrafiken, *ST.miljöpolicy* [Online] 2012-05-14 Tillgänglig från:

<http://www.skanetrafiken.se/upload/Dokumentbank/Styrdokument/Miljö/Miljöpolicy.pdf>

Svensk kollektivtrafik, *Buss 2010* [Online] 2012-05-14 Tillgänglig från:

http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Fakta/Buss%202010.pdf

Svensk kollektivtrafik, *Miljökrav vid trafikupphandling* [Online] 2012-05-09 Tillgänglig från:

http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/2_Milj%c3%b6krav_vid_trafikupphandling_2011.pdf

Svensk kollektivtrafik, *Svensk kollektivtrafik* [Online] 2012-05-02 Tillgänglig från:

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Nyheter1/2008/Juli-2008/SLTF-blir-Svensk-Kollektivtrafik/>

Veolia, *Vla.miljöcertifiering* [Online] 2012-05-02 Tillgänglig från:

http://www.veoliatransport.se/tmp/ExtensionPage_43589.aspx?epslanguage=ML

Bilagor

Bilaga 1 , "Nobina"

Undersökning Bussentreprenör

Tack så hemskt mycket för att ni vill hjälpa mig. Nedan finner ni frågor som ni enkelt kryssar i ert svar. Vill ni kommentera något så går det bra att skriva i mailet som ni skickar tillbaka detta formulär i. Har ni frågor så kan ni kontakta mig på e-post: karl-petter@fotomega.se eller telefon: 072 305 47 78. Jag är mycket tacksam om jag kan få era svar senast i slutet av denna vecka.

Fråga	Svar			
1. Hur många bussar har ni i Södra Skåne?				st
2. Hur många förare resp tjänstemän arbetar där?	Förare		Tjänstemän	
3. Är ni miljöcertifierade?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ISO 14001	<input type="checkbox"/> Ja, EMAS	<input type="checkbox"/> Ja, annat	<input type="checkbox"/> Nej
4. Är miljöcertifiering ett krav som förekommer i upphandlingar?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, allt oftare	<input type="checkbox"/> Ja, det förekommer	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Vet ej
5. Bedriver företaget ett eget internt miljöarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
	5.1 Om ja, uppmuntras all personal att exempelvis lämna in förbättringsförslag?		<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
6. Har företaget en budget för miljöarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
	6.1 Om ja, är den inräknad i ett anbud till trafikhuvudman?		<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
7. Utbildar ni era förare i eco-driving?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
8. Ger ni ut miljöinformation till er övrig personal?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
9. Följer era uppdragsgivare upp ert miljöarbete under hela kontraktperioden?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
10. Riskerar företaget minskad ersättning då miljökrav inte efterlevs?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
11. Ställer någon av era uppdragsgivare krav på miljöåtgärder som inte direkt berör driften av bussar?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
12. Anser ni att konkurrensen vid en upphandling idag ger tillräckligt med utrymme för ett bra miljöarbete?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
13. Förekommer det att ni under en kontraktperiod får direktiv från en uppdragsgivare om spontana miljöåtgärder?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
14. Har det hänt att företagets miljöambitioner hindras på grund av att uppdragsgivarens har andra värderingar? (lokalisering av depå, val av drivmedel mm)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
15. Upplever ni att era uppdragsgivare visar intresse då ni kommer med förslag på förbättringar? (Behöver inte nödvändigtvis vara miljörelaterat)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
16. Har ni något belöningssystem för förbättringsarbete?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
	16.1 Om ja, är detta något som begärts av en uppdragsgivare?		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

Kontaktperson:

Sofia Svensson, Miljöchef

Mobil: 0733251625

Bilaga 2, "Arriva"

Undersökning Bussentreprenör

Tack så hemskt mycket för att ni vill hjälpa mig. Nedan finner ni frågor som ni enkelt kryssar i ert svar. Vill ni kommentera något så går det bra att skriva i mailet som ni skickar tillbaka detta formulär i. Har ni frågor så kan ni kontakta mig på e-post: karl-petter@fotomega.se eller telefon: 072 305 47 78. Jag är mycket tacksam om jag kan få era svar senast i slutet av denna vecka.

Fråga	Svar			
1. Hur många bussar har ni i Södra Skåne?				st
2. Hur många förare resp tjänstemän arbetar där?	Förare		Tjänstemän	
3. Är ni miljöcertifierade?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ISO 14001	<input type="checkbox"/> Ja, EMAS	<input type="checkbox"/> Ja, annat	<input type="checkbox"/> Nej
4. Är miljöcertifiering ett krav som förekommer i upphandlingar?	<input type="checkbox"/> Ja, allt oftare	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, det förekommer	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Vet ej
5. Bedriver företaget ett eget internt miljöarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
	5.1 Om ja, uppmuntras all personal att exempelvis lämna in förbättringsförslag?		<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
6. Har företaget en budget för miljöarbete?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
	6.1 Om ja, är den inräknad i ett anbud till trafikhuvudman?		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
7. Utbildar ni era förare i eco-driving?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
8. Ger ni ut miljöinformation till er övrig personal?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
9. Följer era uppdragsgivare upp ert miljöarbete under hela kontraktperioden?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
10. Riskerar företaget minskad ersättning då miljökrav inte efterlevs?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
11. Ställer någon av era uppdragsgivare krav på miljöåtgärder som inte direkt berör driften av bussar?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
12. Anser ni att konkurrensen vid en upphandling idag ger tillräckligt med utrymme för ett bra miljöarbete?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
13. Förekommer det att ni under en kontraktperiod får direktiv från en uppdragsgivare om spontana miljöåtgärder?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
14. Har det hänt att företagets miljöambitioner hindras på grund av att uppdragsgivarens har andra värderingar? (lokalisering av depå, val av drivmedel mm)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
15. Upplever ni att era uppdragsgivare visar intresse då ni kommer med förslag på förbättringar? (Behöver inte nödvändigtvis vara miljörelaterat)	<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
16. Har ni något belöningssystem för förbättringsarbete?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
	16.1 Om ja, är detta något som begärts av en uppdragsgivare?		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej

Kontaktperson:

Tobias Ligneman

thobias.ligneman@arriva.se

Bilaga 3, "Veolia"

Undersökning Bussentreprenör

Tack så hemskt mycket för att ni vill hjälpa mig. Nedan finner ni frågor som ni enkelt kryssar i ert svar. Vill ni kommentera något så går det bra att skriva i mailet som ni skickar tillbaka detta formulär i. Har ni frågor så kan ni kontakta mig på e-post: karl-petter@fotomega.se eller telefon: 072 305 47 78. Jag är mycket tacksam om jag kan få era svar senast i slutet av denna vecka.

Fråga	Svar			
1. Hur många bussar har ni i Södra Skåne?	Ca 330			st
2. Hur många förare resp tjänstemän arbetar där?	Förare	750	Tjänstemän	120+100
3. Är ni miljöcertifierade?	<input type="checkbox"/> Ja, ISO 14001	<input type="checkbox"/> Ja, EMAS	<input type="checkbox"/> Ja, annat	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
4. Är miljöcertifiering ett krav som förekommer i upphandlingar?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, allt oftare	<input type="checkbox"/> Ja, det förekommer	<input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Vet ej
5. Bedriver företaget ett eget internt miljöarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
	5.1 Om ja, uppmuntras all personal att exempelvis lämna in förbättringsförslag?		<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
6. Har företaget en budget för miljöarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
	6.1 Om ja, är den inräknad i ett anbud till trafik huvudman?		<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
7. Utbildar ni era förare i eco-driving?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
8. Ger ni ut miljöinformation till er övrig personal?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
9. Följer era uppdragsgivare upp ert miljöarbete under hela kontraktperioden?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
10. Riskerar företaget minskad ersättning då miljökrav inte efterlevs?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
11. Ställer någon av era uppdragsgivare krav på miljöåtgärder som inte direkt berör driften av bussar?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
12. Anser ni att konkurrensen vid en upphandling idag ger tillräckligt med utrymme för ett bra miljöarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
13. Förekommer det att ni under en kontraktperiod får direktiv från en uppdragsgivare om spontana miljöåtgärder?	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
14. Har det hänt att företagets miljöambitioner hindras på grund av att uppdragsgivarens har andra värderingar? (lokalisering av depå, val av drivmedel mm)	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
15. Upplever ni att era uppdragsgivare visar intresse då ni kommer med förslag på förbättringar? (Behöver inte nödvändigtvis vara miljörelaterat)	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
16. Har ni något belöningssystem för förbättringsarbete?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nej	
	16.1 Om ja, är detta något som begärts av en uppdragsgivare?		<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej

På vissa avtal ges bonus om förarna sänkt bränsleförbrukningen.

Kontaktperson:

Veolia Transport

Marianne Lindberg

Marianne.lindberg@veolia-transport.se

086295085

Bilaga 4

Frågeformulär till Trafikhuvudman -Skånetrafiken

Fråga	Svar		
1. Är ni miljöcertifierade?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, enligt ISO 14001	<input type="checkbox"/> Ja, enligt EMAS	<input type="checkbox"/> Nej
2. Ställer ni krav på miljöcertifiering vid upphandling av trafik?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	
3. Genomför ni kontroller att entreprenörerna lever upp till miljökrav?	<input type="checkbox"/> Ja, återkommande kontroller	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, det förekommer	<input type="checkbox"/> Nej
4. Kan bristande miljöarbete reducera entreprenörens ersättning?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	
5. Har ni något samarbete angående miljöfrågor med någon högskola eller universitet?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	
6. Bidrar era resenärer med miljöförbättringsförslag?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	
7. Har era beslutsfattare någon miljöutbildning?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	<input checked="" type="checkbox"/> Vet inte
Kommentar ->			
8. Bidrar entreprenörerna med förslag på miljöförbättringar?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	
9. Vid en upphandling, framgår det att entreprenörerna gjort en budget för miljöarbete?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej	
----- ----- -----	Om ja, är detta en del som ökar?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
10. Ungefär hur många år tar det att införa en miljöförbättring i hela regionen?	Välj antal år genom att klicka här!		

Frågeformulär -Bussförare

Fråga	Ja	Nej	Vet ej
Känner du till ditt företags miljöpolicy?			
ARRIVA	II		
Veolia	II	II	
Nobina	II	III	
Bergkvara		VI	
Har du blivit utbildad i eco-driving?			
ARRIVA	I	I	
Veolia	III		
Nobina	II	III	
Bergkvara	V	I	
Har du för vana att tänka på bränsleförbrukning och slitaget på bussen när du är ute och kör?			
ARRIVA	II		
Veolia	III	I	
Nobina	III	I	
Bergkvara	III	III	
Prioriterar du miljövänlig körning före tidtabellen?			
ARRIVA	II		
Veolia	II	II	
Nobina	V		
Bergkvara	V	I	

Kommentarer: Flera förare säger att dem egentligen prioriterar resenärernas säkerhet och komfort före tidtabellen. Att prioritera miljövänlig körning är något flera förare egentligen inte tänker på men som till viss del ändå blir resultatet av defensiv och lugn körning.

Bilaga 6, "E-post meddelande, Per Klarberg"

Hej Karl-Petter!

Jag skriver mina svar direkt under dina frågor.

Med vänliga hälsningar
Per Klarberg

Hej Per Klarberg!

Mitt namn är Karl-Petter Gustafsson och jag är student vid mittuniversitetet i Östersund.

Jag arbetar med en uppsats om kollektivtrafik och miljöarbete och jag undrar om du kan

hjälpa mig med att svara på några frågor?

1. I Skåne är utvecklingen sådan att regionbussar och stadsbussar ska drivas med gas. Vad grundar kollektivtrafiknämnden sitt beslut på? Vem lämnar förslagen?

Bakgrunden är Region Skånes beslut om en fossilfri kollektivtrafik för Stadstrafiken senast 2015 och för Regionbusstrafiken senast 2018. Gasdriften innebär mindre skadliga utsläpp och busstrafik med betydligt lägre buller än konventionell dieseldrift. Alltså en rad positiva effekter för Skåningarna och de som besöker Skåne.

2. Känner ni till om representanterna i kollektivtrafiknämnden på något sätt utbildats i miljöfrågor?

Eftersom Skånetrafiken är miljöcertifierade så förekommer ett antal miljöpunkter på Nämndens dagordningar under ett år. Detta kan kanske anses som en typ av utbildning.

3. Ser du några miljörelaterade problem med organisationen "kollektivtrafiknämnd-trafikhuvudman-entreprenör" samt upphandlad trafik?

Nej, snarare tvärt om. Nämnden sätter mål -Trafikhuvudmannen beställer genomförande- och entreprenören genomför beställningen mot ersättning. Då beställningen upphandlas blir den konkurrensutsatt vilket ofta påverkar kvalitet och pris positivt. Har fungerat bra i Skåne.

Jag är hemskt tacksam om du ville ta dig tid och svara på dessa tre frågor.

Vänliga hälsningar,

Karl-Petter Gustafsson

Bilaga 7, "E-post meddelande Lars Johansson"

> Hej Lars Johansson

>

>

>Mitt namn är Karl-Petter Gustafsson och jag är student vid

>mittuniversitetet i Östersund.

>Jag arbetar med en uppsats om kollektivtrafik och miljöarbete och jag

>undrar om du kan

>hjälpa mig med att svara på några frågor?

>

>1. I Skåne är utvecklingen sådan att regionbussar och stadsbussar ska

>drivas med gas. Vad

>grundar kollektivtrafiknämnden sitt beslut på? Vem lämnar förslagen?

Besluten är fattade långt innan mitt inträde i nämnden. Nu görs en

översyn av Trivector, då det visat sig vara svårt att nå 100%

fossilfri redan 2020.

>

>

>2. Känner ni till om representanterna i kollektivtrafiknämnden på

>något

>sätt utbildats i

>miljöfrågor?

Ingen särskild såvitt jag vet.

>

>

>3. Ser du några miljörelaterade problem med organisationen

>"kollektivtrafiknämnd-trafikhuvudman-entreprenör" samt upphandlad

>trafik?

Nej.

>

>

>Jag är hemskt tacksam om du ville ta dig tid och svara på dessa tre

>frågor.

>

>Vänliga hälsningar,

>

>Karl-Petter Gustafsson [<mailto:lars.johansson@moderat.se>

>]<mailto:lars.johansson@moderat.se>

Med vänlig hälsning

Lars Johansson
partiombudsman

Moderaterna i Skåne
Hans Michelsensgatan 9
21120 Malmö
lars.johansson@moderat.se
Tel. arb. 040-6992213
Mob. 070-7293822
Fax 040-6992210