



På väg mot fler resenärer i bussen – eller inte?

Juni 2010



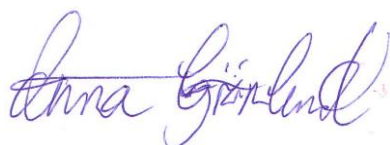
Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning och slutsatser	3
Bakgrund och syfte.....	8
Metod.....	9
Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblingsmålet.....	9
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer	9
Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete.....	11
Analys.....	13
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer	13
Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete.....	16
Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblingsmålet.....	17
Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling.....	30

Förord

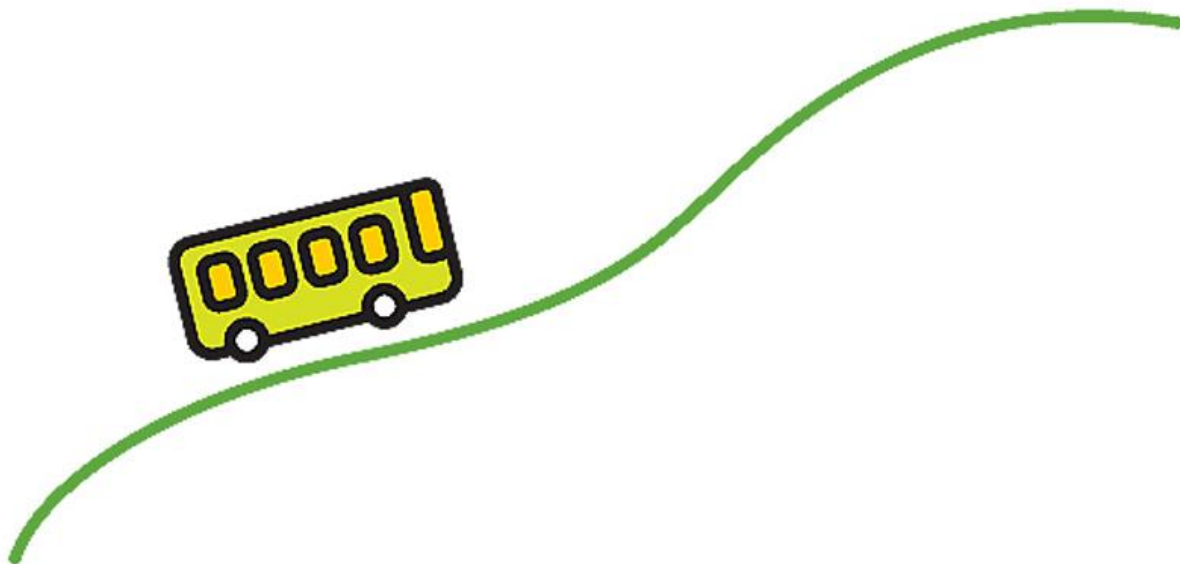
Den rapport som du håller i din hand är en rapport om hur kollektivtrafiken utvecklas mot branschens mål om fördubblad kollektivtrafik med avstamp i nuläget 2010. Med utgångspunkt i de upphandlingar av busstrafik som genomförts under 2009 vill vi i Svenska Bussbranschens Riksförbund med rapporten "På väg mot fler resenärer i bussen – eller inte?" ge beslutsfattare, resenärer, våra medlemmar och kollegor inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik fakta och underlag för att fortsätta och utveckla det gemensamma positiva förändringsarbete för fler resenärer i kollektivtrafiken som sedan 2008 fått fäste bland många av branschens aktörer.

Stockholm i juni 2010



Anna Grönlund

Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund



Sammanfattning och slutsatser

Kollektivtrafikbranschens gemensamma mål är att resandet med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020 och att marknadsandelen ska fördubblas på lite sikt. För att nå detta mål har aktörerna inom projekt ”Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik”¹ lagt fram en rad förslag till riksdag och regering och kommit överens om en mängd rekommendationer om hur trafikhuvudmännen samt buss-, taxi och tågföretagen bör arbeta för att tillsammans skapa en positiv utveckling i branschen.

Idag utgör bussresorna majoriteten av resorna i den lokala och regionala kollektivtrafiken. En positiv utveckling av andelen resande påverkar hela den svenska bussbranschens förmåga att växa, skapa nya attraktiva tjänster för våra resenärer, erbjuda fler arbetstillfällen över hela Sverige och bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Därför är arbetet för framtida förändringar i branschen bärande i arbetet inom Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR).

Syftet med denna rapport är att analysera och beskriva hur kollektivtrafiken utvecklas mot branschens mål om fördubblad kollektivtrafik. Detta har vi gjort på tre sätt. För det första har vi analyserat hur kollektivtrafiken utvecklas mot fördubblingsmålet genom att använda statistik om resandeutveckling och ekonomi från SIKA för år 2007 och 2008.²

För det andra har vi analyserat i vilken omfattning som trafikhuvudmännen använder de branschrekommendationer som deras branschorganisation, Svensk Kollektivtrafik, har kommit överens om med övriga branschorganisationer inom kollektivtrafiken, bland annat inom ramen för ”Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik”.

Och för det tredje har vi analyserat i vilken utsträckning som trafikhuvudmännen tagit tillvara den effektiviseringspotential som finns i de dokument som ingår i de branschgemensamma Avtalsrekommendationerna och i tidigare överenskommelser kring bland annat index och fordonsstandardisering.

Utvecklingen mot fördubblingsmålet

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar visar statistik från Statens Institut för kommunikationsanalys, SIKA. Men det är inte bara resandet som ökar, utan även kostnaderna. Kostnaderna stiger i själva verket mycket snabbare än resandet. Mellan 2007 och 2008 steg kostnaderna med 5 procent, medan resandet bara ökade med 2,6 procent.

Resandet ökar dock allt för långsamt för att fördubblingsmålet ska kunna nås. Om denna utveckling fortsätter, med en årlig ökningstakt på 2,6 procent kommer målet om ett fördubblat resande med kollektivtrafiken inte att nås förrän år 2034. Fjorton år efter att målet borde ha varit uppnått enligt kollektivtrafikbranschen. Om kostnaderna tillåts stiga i samma takt som i dag, med 5 procent per år, kommer kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken

¹ Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna och Sveriges Kommuner och Landsting

² Statens Institut för Kommunikationsanalys (numer nedlagt och ersatt av Trafikanalys) publicerar varje år statistik över lokal och regional kollektivtrafik. Nyckeltalen bygger på SIKA:s rapport 2009:18, publicerad i juli 2009.

att vara uppe i över 107 miljarder kr per år när målet nås. Det är inte troligt att skattebetalarna och kollektivtrafikens resenärer kommer att anse sig ha råd att betala mer än tre gånger som mycket som i dag för att fördubbla resandet med kollektivtrafiken. Detta visar på det mycket stora behovet av effektiviseringar inom kollektivtrafiken.

Utvecklingen i Värmland visar att det är fullt möjligt att kraftigt öka resandet med kollektivtrafik utan att låta kostnaderna stiga snabbare än resandet. När det gäller ökning av resandet med kollektivtrafiken står Värmland i en klass för sig. Här har resandet ökat med 24 procent mellan 2007 och 2008 samtidigt som kostnaderna bara har ökat med drygt 6 procent. En förklaring till detta är att utbudet har kundanpassats och effektiviserats genom attraktivare linjenät och omfördelning av resurser.

Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer

En tydlig slutsats är att trafikhuvudmännen i många inte följer sin branschorganisation, Svensk Kollektivtrafiks, och den övriga kollektivtrafikbranschens rekommendationer. Detta mönster återkommer i faktor efter faktor som vi analyserat.

I bara två upphandlingar, i Sörmland och för stadsbussarna i Gävle, har trafikhuvudmannen överlåtit den lokala marknadsföringen till trafikföretagen. I andra delar av landet, som exempelvis Västtrafik och Jämtland, ska trafikföretagen sköta den lokala marknadsföringen tillsammans med trafikhuvudmannen.

Buss 2010 eller Buss 2000, som innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar, har använts vid 35 procent av upphandlingarna och bara i de mindre upphandlingarna. I de övriga hänvisar man i de flesta fall till Buss 2000, eller till Buss 2010 i ett fall, men samtidigt har trafikhuvudmannen skrivit in egna tillägg. Detta innebär att branschen har missat möjligheten att harmonisera fordonskraven, och därmed möjligheten att sänka sina kostnader, på merparten av de bussar som upphandlades under 2009. Sänkta kostnader som hade gjort det möjligt att satsa på mer trafik.

När det gäller andelen upphandlingar som följer branschgemensamma indexrekommendationer så är andelen bara 22 procent. Bra indexvillkor är oerhört viktigt. Inte bara för trafikföretagen, utan även för trafikhuvudmännen som upphandlar kollektivtrafiken. Genom att använda index som fullt ut kompenserar trafikföretagen för kostnadsutvecklingen minskas företagets risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga dyrare anbud. En för båda parter bra affär ska med andra ord avgöras vid upphandlingen och inte vara ett utfall av indexreglering under avtalstiden. Indexregleringen ska se till att avtalade affärsvillkor bibehålls under hela avtalstiden.

Samtliga upphandlingar som genomfördes under år 2009 innehöll formuleringar som visade att trafikhuvudmannen ansluter sig till de mål som fördubblingsprojektet har satt upp. I de flesta fall anges dock inte några konkreta målsättningar för resandeökningen på linjen eller i trafikområdet som upphandlats, vilket gör att målet inte bryts ner i den faktiska verksamheten och därmed riskerar att inte få ett verkligt genomslag.

När det gäller de upphandlingar av linjetrafik med buss som genomfördes 2009 kan vi konstatera att endast ett fåtal av upphandlingarna innehöll en resandeincitamentsandel på minst 25 procent. I de flesta fall bedömer vi att detta beror på att de linjer eller områden som upphandlats bara har ett begränsat resande och att potentialen för att öka resandet är liten. Med andra ord är det områden och linjer som bäst lämpar sig för att det som man inom kollektivtrafikbranschen kallar produktionsavtal eller bruttoavtal. Det finns dock ett viktigt undantag.

SL:s påbörjade upphandlingar av busstrafiken i Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort hade kunnat innehålla ett resandeincitament på minst 25 procent. I stället använder sig SL av ett produktionsavtal med en mindre del bonus för överskridande av fastställda kvalitets och resandetal. Detta är inte en bra avtalsmodell om man vill styra mot ett ökat resande eftersom det saknas en tydlig koppling till positiva ekonomiska effekter av fler resenärer. I detta avtal läggs huvudfokus på kvalitet och nöjda resenärer, vilket i och för sig är bra, men det leder inte till målet om ett ökat resande med kollektivtrafiken och en ökad marknadsandel, vilket bland annat har visats i analyser av data från Svensk Kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer.

När det gäller andelen avtal som i sina miljökrav enbart innehåller funktionella krav så visar statistiken som BR tagit fram att ungefär hälften av upphandlingarna enbart ställde funktionella miljökrav. Om vi ser till antalet bussar som omfattas av kraven blir bilden en annan. Då omfattas den absoluta majoriteten av bussarna av detaljkrav. Vanligaste kravet är att det ska vara biogasbussar.

Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete

Inom "Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik" har aktörerna enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Enligt den branschgemensamma rapporten "Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik" bör en effektivisering av branschen på i storleksordningen 20 procent vara fullt möjlig.

Bara vid sex av tjugotre upphandlingar överläts planeringen av tidtabellen till trafikföretaget. Men bland annat överlät SL och Västtrafik tidtabellsplaneringen till trafikföretagen, vilket innebär att trafikföretagen sköter tidtabellsläggningen i den största delen av den trafik som upphandlades under 2009, då dessa upphandlingar utgör en stor andel av de totala upphandlingarna.

I de modellavtal som finns i Avtalsrekommendationerna finns till exempel skrivningar kring tidtabells- och utbudsplanering. *"Förslag till tidtabell avseende de linjer och turer som inom Trafikuppdraget skall företags med buss skall framtas av Trafikföretaget och överlämnas till Beställaren för godkännande senast fyra (4) månader innan det att trafiken enligt tidtabellen skall påbörjas. Det åligger därefter Beställaren att senast tre (3) månader innan trafiken skall påbörjas fastställa tidtabellen. Trafikföretaget äger rätt att föreslå ändrade linjesträckningar och turintervall samt införande av nya linjesträckningar, vilka ska godkännas av Beställaren."*

Vid 65 procent av upphandlingarna överläts omloppsplaneringen till trafikföretagen. Liksom när det gäller tidtabellsplaneringen så går de stora trafikhuvudmännen före och är ett föredöme.

Utöver tidtabells- och omloppsplaneringen finns det en stor effektiviseringspotential i att följa branschens rekommendationer om index, standardisering av fordonen och att ställa funktionskrav istället för detaljkrav. Som redan nämnts är det många trafikhuvudmän som inte följer dessa rekommendationer. Den samlade slutsatsen är därför att trafikhuvudmännen inte på långa vägar utnyttjar den stora potential för effektiviseringar som finns. Effektiviseringar som kan och bör användas för att frigöra resurser för att öka det kollektiva resandet.

Bakgrund och syfte

Sedan 2008 driver branschorganisationerna inom kollektivtrafiken ett gemensamt projekt, Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik, ibland kallat Fördubblingsprojektet.³ Branschorganisationernas gemensamma mål är att fördubbla kollektivtrafikresandet till år 2020 och att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt.

För att nå dessa mål krävs det enligt Fördubblingsprojektet såväl statliga åtgärder som att kollektivtrafikbranschen ändrar sitt arbetssätt. Denna rapport fokuserar på det senare. Som ett led i arbetet för att kollektivtrafikbranschen ska ändra sitt arbetssätt har aktörerna inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik enats om en rad rekommendationer. Dessutom har branschorganisationerna enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Enligt den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik” bör en effektivisering av branschen på i storleksordningen 20 procent vara fullt möjlig.

Syftet med denna rapport är att analysera och beskriva hur kollektivtrafiken utvecklas mot branschens mål om fördubblad kollektivtrafik med avstamp i nuläget 2010. Med utgångspunkt i de upphandlingar av busstrafik som genomförts under 2009 vill vi i Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) ge beslutsfattare, resenärer, våra medlemmar och kollegor inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik fakta och underlag för att fortsätta det positiva förändringsarbete som sedan 2008 fått fäste i svensk kollektivtrafikbransch.

³ Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna och Sveriges Kommuner och Landsting

Metod

Vi har analyserat hur kollektivtrafiken och kollektivtrafikbranschen utvecklas mot fördubblingsmålet på tre sätt. För det första har vi tagit fram nyckeltal över hur kollektivtrafiken utvecklas mot fördubblingsmålet. För det andra har vi tagit fram statistik över i vilken omfattning landets trafikhuvudmän, i de upphandlingar av busstrafik som genomförts under 2009, har använt de rekommendationer som branschen enats kring. Och för det tredje har vi försökt analysera trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete.

Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblingsmålet

För att kunna analysera och beskriva hur kollektivtrafiken utvecklas mot fördubblingsmålet har BR, genom att använda statistik från SIKA⁴ för år 2007 och 2008, tagit fram nyckeltal för resandeutveckling och ekonomi för landets trafikhuvudmän.

Nyckeltalen beskriver utvecklingen på såväl riksnivå som länsnivå. På så sätt är det möjligt att utläsa hur utvecklingen sker i landet som helhet, men också skillnader i landet beroende på hur trafikhuvudmännen använder de resurser som finns inom kollektivtrafiken.

Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer

För det andra har vi tagit fram statistik över i vilken omfattning landets trafikhuvudmän har använt de rekommendationer som branschen enats kring. Vi har analyserat i vilken omfattning som trafikhuvudmännen använt följande branschrekommendationer:

Resandeincitament

Enligt den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik”⁵ bör alla avtal så långt möjligt innehålla incitament som baseras baserat på antal resor, så kallade resandeincitament, för att driva på utvecklingen i riktning mot fördubblingsmålen. Storleken på den rörliga ersättningen preciseras i ett förslag till modellavtal för resandeincitamentsavtal som branschorganisationerna enats kring under våren 2010. Enligt modellavtalet bör den rörliga delen utgöras av ersättning per registrerat resande och utgöra en väsentlig del av kontraktets omfattning, minst 25 procent av den totala ersättningen.⁶ BR har därför analyserat hur stor andel av upphandlingarna under 2009 som innehållit resandeincitament som utgjort minst 25 procent av den totala ersättningen till trafikföretaget. Vi är medvetna om att denna rekommendation fortfarande var på diskussionsstadiet under år 2009, men eftersom denna avtalsmodell har varit aktuell och diskuterats under flera år har vi valt att analysera den i rapporten.

⁴ Statens Institut för Kommunikationsanalys (numer nedlagt och ersatt av Trafikanalys) publicerar varje år statistik över lokal och regional kollektivtrafik. Nyckeltalen bygger på SIKA:s rapport 2009:18, publicerad i juli 2009.

⁵ Den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik”, <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Om-Fordubblaprojektet/affarsmodell/>

⁶ Bilaga 2 Modellavtal resandeincitamentsavtal, Remissutgåva avtalsprocessen, 1 februari 2010

Målet om fördubblad kollektivtrafikresande

I början av 2008 presenterade kollektivtrafikbranschen sina gemensamma fördubblingsmål. Som redan nämnts är målet att till år 2020 fördubbla resandet med kollektivtrafiken och att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt. Dessa mål utgör grunden för fördubblingsprojektet. I den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik” understryks också vikten av att resandemålet bryts ner lokalt och regionalt till att gälla områden, stråk etc.⁷

Vi har analyserat i vilken utsträckning trafikhuvudmännen i sina upphandlingar dels har anslutit sig till fördubblingsmålen och dels om de satt upp konkreta målsättningar för resandeökningen i de stråk eller områden som upphandlats.

Indexrekommendationer

Index används inom kollektivtrafiken för att inom ramen för upphandlingsavtalen skapa affärsneutralitet och kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. BRs och Svensk Kollektivtrafiks (tidigare SLTF) rekommendationer kring index finns dels i Rollerna spelar roll⁸ från 2006 och dels har Svensk Kollektivtrafiks och BRs gemensamma indexråd presenterat en rad rekommendationer under 2009 och 2010. I de antagna Avtalsrekommendationerna har också aktuella indexöverenskommelser inarbetats. BR har analyserat i vilken utsträckning trafikhuvudmännen använt någon av dessa dokument i de upphandlingar som de genomförde under 2009.

Standardisering av fordonsutformningen

Syftet med att standardisera de bussar som upphandlas för trafik i lokal och regional kollektivtrafik är att öka likformigheten kring bussens utformning över hela landet och därmed sänka kollektivtrafikens samlade kostnader. Målet är att en buss som uppfyller de branschgemensamma rekommendationerna ska accepteras och fungera lika bra i hela Sverige oavsett trafikhuvudman och avtalsområde.

BRs och Svensk Kollektivtrafiks (tidigare SLTF) rekommendationer kring utformningen av de bussar som ska användas i lokal och regional kollektivtrafik finns i två dokument, dels i Buss 2000 från 2006 och dels i Buss 2010 som antogs av de båda organisationerna i januari 2010 och som idag utgör en bilaga till Avtalsrekommendationerna.

För att syftet och målet ska kunna uppfyllas kan inte trafikhuvudmännen i upphandlingsunderlagen göra egna tillägg samtidigt som de föreskriver att någon av dessa dokument ska följas. Om trafikhuvudmannen lägger till egna specifikationer utblir standardiseringen. Därför har BR analyserat i vilken omfattning trafikhuvudmännen använt någon av dessa dokument i de upphandlingar som de genomförde under 2009 utan egna tillägg.

⁷ Den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik”
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Om-Fordubblaprojektet/affarsmodell/>

⁸ SLTF/BR; policydokument om roller och avtal i kollektivtrafiken, Utgåva 3, 2006-07-05

Lokal marknadsföring

Enligt den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik” är det trafikföretaget som ska ansvara för den lokala marknadsföringen. Vi har analyserat i hur stor andel av upphandlingarna som ansvaret för den lokala marknadsföringen förts över till trafikföretaget.

Funktionella miljökrav

Med funktionella miljökrav avses att, istället för att i detalj ställa krav om att en viss teknik eller ett visst bränsle ska användas, trafikhuvudmannen sätter upp ett funktionellt krav, till exempel att en viss utsläppsnivå ska ha uppnåtts ett visst år. Det är upp till trafikföretaget att välja metod eller teknik för att uppnå utsläppsmålet.

Enligt den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik” bör alla avtal så långt möjligt vara baserade på funktions- och systemansvar. Detta innebär bland annat att de miljökrav som ställs vid upphandlingar så långt möjligt bör vara funktionella miljökrav. Vi har analyserat hur stor andel av upphandlingarna som funktionella miljökrav har ställts. Funktionella miljökrav ställs även i det branschgemensamma miljöprogram, med tillhörande kravbilaga vilken ingår i Avtalsrekommendationerna.

Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete

Fördubblingsprojektet har enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Enligt den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik” bör en effektivisering av branschen på i storleksordningen 20 procent vara fullt möjlig.

Kollektivtrafiken kan effektiviseras och sänka sina kostnader på en lång rad olika sätt. Ett sätt som nämnts ovan är genom att standardisera utformningen av de fordon som används inom kollektivtrafiken. Ett annat är de indexrekommendationer som branschen enats kring. Genom att använda index som fullt ut kompenserar trafikföretagen för kostnadsutvecklingen minskas företagets risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga ett dyrare anbud. Ett tredje är att använda funktionskrav istället för detaljkrav vid upphandlingar. Det är inte säkert att den metod som en trafikhuvudman valt, om som innebär att man ställer detaljkrav, är den mest effektiva metoden att uppnå ett visst mål, till exempel ett mål för miljöfarliga utsläpp. Genom att ställa funktionskrav kan istället trafikföretaget välja den mest effektiva metoden eller tekniken för att uppfylla kravet i den konkreta driften.

BR har under lång tid även drivit att kollektivtrafiken ska effektiviseras genom att trafikföretaget får ta över ansvaret för **tidtabellsplaneringen** och **omloppsplaneringen**⁹.

År 2007 skrev BR i rapporten ”Mer kollektivtrafik för samma pengar”¹⁰ om potentialen för effektiviseringar vid tidtabells- och omloppsplaneringen. Resonemanget är i högsta grad

⁹ Omloppsplanering beskriver hur många fordon som ska användas.

relevant fortfarande. I rapporten gav intern statistik från BRs medlemmar en fingervisning om hur mycket mer effektiv användningen av bussar och förarnas förartid skulle kunna bli om tidtabellen lades mer effektivt:

- Bussförarna är i genomsnitt bara tillgängliga för resenärer under 65 procent av den betalda förartiden. Lönekostnaden för den tid som förarna inte är tillgängliga för resenärerna är 2,8 miljarder kr. För att få en uppfattning om proportionerna kan man räkna om detta till andel av förarkåren. Omräknat innebär detta att av totalt cirka 18 000 förare som kör upphandlad busstrafik så träffar 6 300 förare aldrig några resenärer. När inte förarna kör resenärer kör de tomma bussar tillbaka till garaget, sitter och väntar vid ändhållplatser och så vidare.
- I 13 procent av alla utförda kilometer med buss körs fordonet tomt utan resenärer ombord när förarna utanför tidtabell kör bussen tillbaka till garaget. Det betyder att kollektivtrafiken varje dag kör motsvarande 4 varv runt jorden och släpper ut 125 000 kg koldioxid helt utan resenärer ombord på bussen.
- Bussar som går i trafik för länstrafikhuvudmännen används bara under 20 procent av trafikdygnet.

Det är kommunerna och landstingen som ytterst, genom trafik huvudmännens avtal med bussföretagen, betalar för såväl fordons- som personalkostnaderna och även för bränslekostnaderna. Detta gäller oavsett om bussen är full med resenärer, om den körs tom till garaget eller om föraren sitter och väntar vid en ändhållplats.

Vi har därför även analyserat i vilken utsträckning som trafik huvudmännen har fört över ansvaret för tidtabellsplanering och omloppsplanering till trafikföretagen i de upphandlingar som genomfördes år 2009.

Enligt de modellavtal som finns inom Avtalsrekommendationer antagna inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik 2010 ska *”Förslag till tidtabell avseende de linjer och turer som inom Trafikuppdraget skall företas med buss skall framtas av Trafikföretaget och överlämnas till Beställaren för godkännande senast fyra (4) månader innan det att trafiken enligt tidtabellen skall påbörjas. Det åligger därefter Beställaren att senast tre (3) månader innan trafiken skall påbörjas fastställa tidtabellen. Trafikföretaget äger rätt att föreslå ändrade linjesträckningar och turintervall samt införande av nya linjesträckningar, vilket ska godkännas av Beställaren”*. Dessa rekommendationer gällde dock inte 2009.

¹⁰ Rapporten finns att hämta på www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Blandad/Rapport%20Mer%20kollektivtrafik%20för%20samma%20pengar.pdf

Analys

Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer

Upphandlare	Resande- incitament > 24 %	Följer index-rek.	Följer Buss 2000/ Buss 2010, utan egna tillägg	Operatöre n sköter lokal marknads- föring	Beställaren har klart uttalade mål om resande- ökning	Enbart funk- tionella miljökrav
Bodens kommun	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja, dock ej målsatt	Nej
Kiruna Kommun	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västerbotten/Norrbottn Västernorrland//Linje 100	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västerbotten/Norrbottn Västernorrland//Linje 20	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västerbotten, Linje 12	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västerbotten, Linje 21	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västerbotten, Linje 10	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Stadsbussarna Gävle	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej
Jämtland (6 kommuner)	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja, dock ej målsatt	Ja
Sörmland (Katrineholm, Vingåker, Flen)	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja, dock ej målsatt	Nej
Sörmland (Nyköping-Trosa)	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja, dock ej målsatt	Ja
Jönköpings län	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej
Hallandstrafiken/Linjetrafik	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Skånetrafiken, Eslöv	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Skånetrafiken, Kristianstad södra	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Skånetrafiken, Kristianstad stad	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej
Västtrafik, Kungsbacka	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västtrafik, Sjuhärad	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Ja
Västtrafik, Mölndal, Partille	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Nej
Västtrafik, Västra Göteborg	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Nej
SL, Huddinge/Botkyrka/Söderort	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Nej
SL, Nacka/Värmdö	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, dock ej målsatt	Nej
UL, Skol- & landsbygd	Ja?	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja
Andel som följer rek:	22 %	22 %	35 %	13 %	96 %	52 %

När det gäller de upphandlingar av linjetrafik med buss som genomfördes 2009 kan vi konstatera att endast ett fåtal av upphandlingarna innehöll en resandeincitamentsandel på minst 25 procent. I de flesta fall bedömer vi att detta beror på att de linjer eller områden som upphandlats bara har ett begränsat resande och att potentialen för att öka resandet är liten.

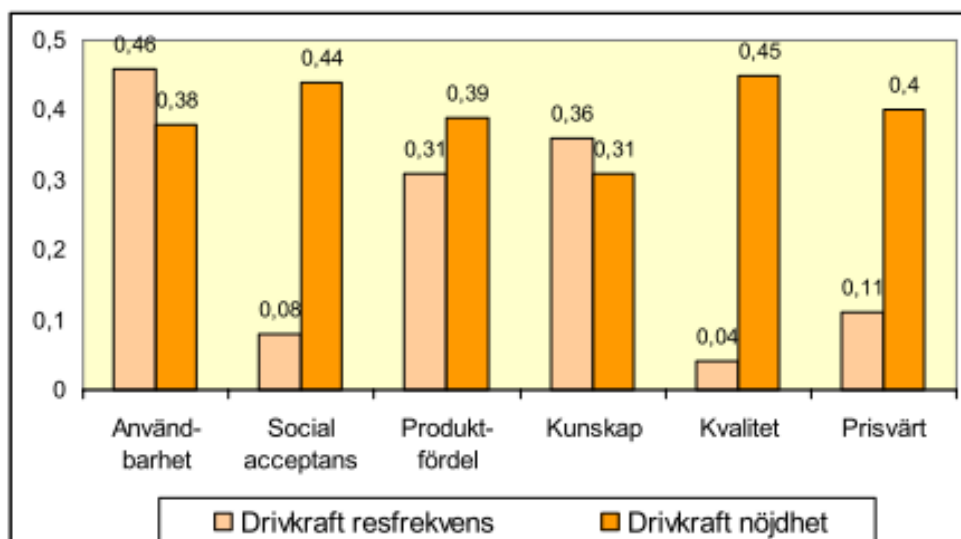
Med andra ord är det områden och linjer som bäst lämpar sig för att det som man inom kollektivtrafikbranschen kallar produktionsavtal eller bruttoavtal. Det finns dock ett viktigt undantag:

SL:s påbörjade upphandlingar av busstrafiken i Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort hade kunnat innehålla ett resandeincitament på minst 25 procent. I stället använder sig SL av ett produktionsavtal med en mindre del bonus för överskridande av fastställda kvalitets och resandetal

Detta är inte en bra avtalsmodell om man vill styra mot ett ökat resande. I detta avtal läggs huvudfokus på kvalitet och nöjda resenärer, vilket i och för sig är bra, men det leder inte till målet om ett ökat resande med kollektivtrafiken och en ökad marknadsandel.

Detta har bland annat visats i en kunskapssammanställning som togs fram inom ramen för Göteborgs stads utvecklingsprojekt K2020. I kunskapssammanställningen ingår en analys av vilka faktorer som ökar det kollektiva resandet.¹¹

Analyser av data från Svensk Kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer visar på ett lågt samband mellan beteende (att välja att resa kollektivt) och den generella kundnöjdheten. Figuren nedan visar hur olika faktorer påverkar individers beteende att resa mer kollektivt respektive nöjdhet med kollektivtrafiken.



De ljusa staplarna förklarar varför man reser (beteende) med kollektivtrafiken och de mörka staplarna förklarar vilka faktorer som driver människors nöjdhet med kollektivtrafiken. Analysen visar att användbarhet är viktigaste faktorn att öka resandet. Den näst viktigaste faktorn (0,36) är att höja kunskapen om hur systemet fungerar. Notera är att kvalitet fått värdet noll (0) vad gäller påverkan på att resa mer. Förklaringen är att kvalitet är en hygienfaktor som människor förväntar sig ska fungera och den driver därför inte beteende.

¹¹ ”Drivkrafter – vilka faktorer påverkar valet av färdmedel?” PM från Torbjörn Eriksson 2007-10-25. Delar av denna PM ingår i en kunskapssammanställning som Mats Börjesson och Torbjörn Eriksson gjort för Göteborgsstad K2020 projekt, januari 2007.

Nöjdhet påverkas av hög kvalitet (mörk stapel) samt att kollektivtrafiken blir populärare. Med popularitet avses att omgivningen (vänner och bekanta) också har en positiv bild av kollektivtrafiken vilket innebär att den sociala acceptansen att använda kollektivtrafiken ökar. I staplarna längst till höger – prisvärt – ser vi att lågt pris inte gör att jag reser mer (0,11) dock blir jag nöjdare.

I bara två upphandlingar, i Sörmland och för stadsbussarna i Gävle, har trafikhuvudmannen överlåtit den lokala marknadsföringen gentemot resenärerna till trafikföretagen. I andra delar av landet, som exempelvis Västtrafik och Jämtland, ska trafikföretagen sköta den lokala marknadsföringen tillsammans med trafikhuvudmannen.

Buss 2010 eller Buss 2000, som innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar, har använts vid 35 procent av upphandlingarna och då bara i de mindre upphandlingarna. I de övriga hänvisar man ofta till Buss 2000, eller till Buss 2010 i ett fall, men trafikhuvudmannen har samtidigt skrivit in egna tillägg. Detta innebär att branschen har missat möjligheten att harmonisera fordonskraven, och därmed möjligheten att sänka sina kostnader, på merparten av de bussar som upphandlades under 2009. Sänkta kostnader som hade gjort det möjligt att satsa på mer trafik.

När det gäller andelen upphandlingar som följer branschgemensamma indexrekommendationer så är andelen bara 22 procent. Bra indexvillkor är oerhört viktigt. Inte bara för trafikföretagen, utan även för trafikhuvudmännen som upphandlar kollektivtrafiken. Genom att använda index som fullt ut kompenserar trafikföretagen för kostnadsutvecklingen minskas företagets risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga dyrare anbud.

Samtliga upphandlingar som genomfördes under år 2009 innehöll formuleringar som visade att trafikhuvudmannen ansluter sig till de mål som fördubblingsprojektet har satt upp. I de flesta fall anges dock inte några konkreta målsättningar för resandeökningen satts upp.

När det gäller andelen avtal som i sina miljökrav enbart innehåller funktionella krav så visar statistiken som BR tagit fram att ungefär hälften av upphandlingarna enbart har funktionella miljökrav. Om vi ser till antalet bussar som omfattas av kraven blir bilden en annan. Då omfattas den absoluta majoriteten av bussarna av detaljkrav. Vanligaste kravet är att det ska vara biogasbussar.

Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete

Upphandlare	Operatören sköter tidtabellsplanering	Operatören ansvarar för omloppsplanering fordonen
Bodens kommun	Nej	Nej
Kiruna Kommun	Nej	Nej
Västerbotten/Norrbotten Västernorrland/Linje 100	Nej	Ja
Västerbotten/Norrbotten Västernorrland/Linje 20	Nej	Ja
Västerbotten, Linje 12	Nej	Ja
Västerbotten, Linje 21	Nej	Ja
Västerbotten, Linje 10	Nej	Ja
Stadsbussarna Gävle	Nej	
Jämtland (6 kommuner)	Nej	Ja
Sörmland (Katrineholm, Vingåker, Flen)	Nej	Ja
Sörmland (Nyköping-Trosa)	Nej	Ja
Jönköpings län	Nej	Nej
Hallandstrafiken/Linjetrafik	Nej	Ja
Skånetrafiken, Eslöv	Nej	Nej
Skånetrafiken, Kristianstad södra	Nej	Nej
Skånetrafiken, Kristianstad stad	Nej	Nej
Västtrafik, Kungsbacka	Ja	Ja
Västtrafik, Sjuhärad	Ja	Ja
Västtrafik, Mölndal, Partille	Ja	Ja
Västtrafik, Västra Göteborg	Ja	Ja
SL, Huddinge/Botkyrka/Söderort	Ja	Ja
SL, Nacka/Värmdö	Ja	Ja
UL, Skol- och landsbygd	Nej	Nej
Andel som följer rek:	26 %	65 %

Bara vid sex av tjugotre upphandlingar överläts planeringen av tidtabellen till trafikföretaget. Bland annat överlät SL och Västtrafik tidtabellsplaneringen till trafikföretagen, vilket innebär att trafikföretagen sköter tidtabellsläggningen i den största delen av den trafik som upphandlades under 2009.

Vid 65 procent av upphandlingarna överläts trafikplaneringen¹² till trafikföretagen. Liksom när det gäller tidtabellsplaneringen så går de stora trafikhuvudmännen före och är ett föredöme.

Utöver tidtabells- och omloppsplaneringen finns det en stor effektiviseringspotential i att följa branschens rekommendationer om index, standardisering av fordonen och att ställa funktionskrav istället för detaljkrav. Som redan nämnts är det många trafikhuvudmän som inte följer dessa rekommendationer. Den samlade slutsatsen är därför att trafikhuvudmännen inte utnyttjar den stora potential för effektiviseringar som finns.

Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblingsmålet

Övergripande resande och utbud

Tabell 1 Antalet resor¹³ jämfört föregående år, Total (miljoner)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 12

År	Antal resor	Förändring
2007	1213	
2008	1245	2,6 %

Antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 2,6 procent mellan år 2007 och 2008.

¹² Omloppsplaneringen

¹³ En resa definieras som en påstigning.

Tabell 2 Antal resor per trafikslag jämfört föregående år, totalt (miljoner)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 12

År	2007	2008	Förändring
Spårväg	122	123	0,8 %
T-bana	303	306	1,0 %
Buss	639	657	2,8 %
Tåg	142	151	6,3 %
Sjöfart	7	8	14,3 %

Resandet i lokal och regional kollektivtrafik, räknat som antal resor per trafikslag, är störst med buss. Busstrafiken stod för 53 procent av antalet resor inom kollektivtrafiken 2008. Det näst största trafikslaget var tunnelbana, med 25 procent. Tunnelbana finns dock bara i Stockholm. Sjöfarten står för den största ökningen, med 14,3 procent. Antalet resor inom sjöfarten är dock mycket låg jämfört med de andra trafikslagen. Näst efter sjöfarten har tågtrafiken ökat mest, med 6,3 procent.

Tabell 3 Antalet utbudskilometer jämfört föregående år total (miljoner)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 13

År	Km (miljoner)	Förändring
2007	639	
2008	711	11,3 %

Utbudet av lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 11,3 procent mellan 2007 och 2008.

Tabell 4 Antalet utbudskilometer per trafikslag jämfört föregående år (miljoner)¹⁴

Källa: SIKÄ 2009:18, tabell 13

År	2007	2008	Förändring
Järnväg	77	72	-6,5 %
T-bana	91	89	-2,2 %
Buss	506	530	4,7 %
Spårväg	18	19	5,6 %

Bussen står för den största delen av utbudet av lokal och regional kollektivtrafik. Bussen står för 74 procent av utbudet av kollektivtrafik. Mellan år 2007 och 2008 gjordes den största ökningen av utbudet med spårväg (5,6 procent) och buss (4,7 procent).

¹⁴ Utbudet för sjöfart i lokal och regional kollektivtrafik redovisas inte av SIKÄ

Resande och utbud per län

Tabell 5 Antalet resor jämfört föregående år total (1000-tal)

Källa: SIKA 200:18, tabell 16

Län	2007	2008	Förändring
Gotland	1 224	1 202	-1,8 %
Västernorrland	9 533	9 535	0,0 %
Södermanland	9 230	9 243	0,1 %
Blekinge	7 569	7 590	0,3 %
Jämtland	5 391	5 421	0,6 %
Stockholm	676 261	681 798	0,8 %
Norrbottn	8 421	8 542	1,4 %
Kronoberg	6 035	6 136	1,7 %
Västmanland	8 769	8 964	2,2 %
Västerbotten	8 636	8 878	2,8 %
Örebro	12 313	12 703	3,2 %
Jönköping	16 335	16 965	3,9 %
Gävleborg	12 467	12 949	3,9 %
Uppsala	26 093	27 188	4,2 %
Östergötland	25 935	27 220	5,0 %
Västra Götaland	209 955	220 507	5,0 %
Kalmar	6 278	6 604	5,2 %
Skåne	128 790	135 657	5,3 %
Halland	11 400	12 028	5,5 %
Dalarna	12 680	13 439	6,0 %
Värmland	9 753	12 107	24,1 %

Det största antalet resor genomfördes 2008 i Stockholm (681 798 000) och i Västra Götaland (220 507 000). På Gotland har resandet minskat med 1,8 procent mellan år 2007 och 2008. Den största ökningen av antalet resor under samma period gjordes i Värmland, där antalet resor ökade med hela 24,1 procent. Den näst största ökningen gjordes i Dalarna, med 6,0 procent.

Tabell 6 Antalet utbudskilometer jämfört föregående år total (1000-tal)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1

Län	2007	2008	Förändring
Västra Götaland	141 865	120 171	-15,3 %
Stockholm	235 991	228 913	-3,0 %
Gotland	2 935	2 943	0,3 %
Norrbottnen	17 873	17 927	0,3 %
Södermanland	12 924	13 005	0,6 %
Örebro	13 427	13 640	1,6 %
Jönköping	19 866	20 208	1,7 %
Västerbotten	19 051	19 381	1,7 %
Jämtland	11 009	11 285	2,5 %
Västernorrland	15 079	15 487	2,7 %
Östergötland	26 740	27 656	3,4 %
Halland	12 126	12 547	3,5 %
Kronoberg	9 797	10 205	4,2 %
Västmanland	7 448	7 799	4,7 %
Gävleborg	20 245	21 200	4,7 %
Värmland	17 059	17 883	4,8 %
Skåne	69 827	73 984	6,0 %
Uppsala	33 188	35 443	6,8 %
Dalarna	14 000	15 000	7,1 %
Blekinge	9 686	11 340	17,1 %
Kalmar	12 077	14 563	20,6 %

Utbudet av kollektivtrafik är störst i Stockholm och Västra Götaland. Den största ökningen av utbudet, räknat i utbudskilometer, mellan år 2007 och 2008 har skett i Kalmar (20,6 procent) och i Blekinge (17,1 procent). Den största minskningen har genomförts i Västra Götaland, där antalet utbudskilometer minskat med 15,3 procent och i Stockholm där minskningen varit 3 procent.

Övergripande ekonomi

Tabell 7 Kostnader (miljoner kr) total kollektivtrafik jämfört föregående år

Källa: SIKA 2009:18, tabell 8

År	2007	2008	Förändring
Kostnad (miljoner)	27 654 kr	29 041 kr	5,0 %

Kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik ökade med 5 procent mellan år 2007 och 2008.

Tabell 8 Trafikeringskostnader per trafikslag (1000-tal kr) jämfört föregående år

Källa: SIKA 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7

År	Buss	Förändring	Spårväg	Förändring	Tåg	Förändring	Fartyg	Förändring
2007	9 992 832		900 480		2 308 363		153 619	
2008	10 786 915	8 %	995 844	11 %	2 700 101	17,0%	178 097	16 %

Trafikeringskostnaderna¹⁵ ökade mest inom tågtrafiken (17 procent) och inom fartygstrafiken (16 procent) mellan år 2007 och 2008. Den lägsta ökningen av trafikeringskostnader fanns inom busstrafiken (8 procent) och inom spårtrafiken (11 procent).

¹⁵ Med Trafikeringskostnader avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken.

Tabell 9 Kostnad per resa total

Källa: SIKA 2009:18, tabell 10

År	Kostnad	Förändring
2007	22,80 kr	
2008	23,33 kr	2,3 %

Mellan år 2007 och 2008 ökade kostnaderna per resa med lokal och regional kollektivtrafik med 2,3 procent i snitt över landet.

Tabell 10 Trafikintäkt total kollektivtrafik jämfört föregående år (1000-tal kr)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1

År	Trafikintäkt	Förändring
2007	11 592 507	
2008	12 895 030	11,24 %

Trafikintäkterna, det vill säga, intäkterna från biljettförsäljningen, ökade med 11,24 procent mellan år 2007 och 2008.

Tabell 11 Intäkt per trafikslag jämfört föregående år (1000-tal kr)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7

År	Buss	För- ändring	Spårväg	För- ändring	Tåg	För- ändring	Fartyg	För- ändring
2007	5 043 983		670 997		1 256 956		55 308	
2008	5 284 653	4,8 %	691 470	3,1 %	1 663 613	32,4 %	61 267	10,8 %

Trafikintäkterna ökade mest inom tågtrafiken (32,4 procent) och inom fartygstrafiken (10,8 procent). Intäkterna från trafiken ökade minst inom spårvägstrafiken (3,1 procent) och inom busstrafiken (4,8 procent).

Tabell 12 Självfinansieringsgrad total jämfört föregående år

Källa: SIKa 2009:18, tabell 10

År	Självfinansieringsgrad
2007	54,3%
2008	53,4%

Lokal och regional kollektivtrafik finansieras dels med skattesubventioner och dels genom intäkter från trafiken, framförallt från biljettförsäljningen. Självfinansieringsgraden minskade från 54,3 procent till 53,4 procent mellan 2007 och 2008, vilket innebär att skattesubventioneringen av kollektivtrafiken ökade med 0,9 procentenheter under denna period.

Tabell 13 Självfinansieringsgrad per trafikslag jämfört föregående år, exklusive Stockholms län

Källa: SIKa 2009:18, tabell 7

År	Buss	Spårväg	Tåg	Fartyg
2007	50,8%	74,5%	54,5%	36,0%
2008	49,0%	69,4%	61,6%	34,4%

Självfinansieringsgraden per trafikslag var år 2008 högst inom spårvägstrafiken (69,4 procent), tågtrafiken (61,6 procent) och busstrafiken (49,0 procent) och lägst inom fartygstrafiken (34,4 procent).

Tabell 14 Skattebidrag per resa total jämfört föregående år (1000-tal kr)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1

År	Skattebidrag	Antal resor	Bidrag/resenär	Förändring
2007	12 546 447	1 213 068	10,34 kr	
2008	13 866 145,00	1 244 676	11,14 kr	7,7 %

Subventioneringen av den lokala och regionala kollektivtrafiken ökade, räknat som skattebidrag per resa, med 7,7 procent mellan år 2007 och 2008.

Tabell 15 Skattebidrag per resa per trafikslag jämfört föregående år, exklusive Stockholms län

Källa: SIKa 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7

År	Buss	Spårväg	Tåg	Fartyg
2007	13,18 kr	2,22 kr	17,67 kr	28,00 kr
2008	14,23 kr	2,89 kr	15,38 kr	31,54 kr

Det högsta skattebidraget år 2008 per resa och per trafikslag finns inom fartygstrafiken (31,54 kr) och inom tågtrafiken (15,38 kr). Det lägsta skattebidraget finns i spårvägstrafiken (2,89 kr). Skattebidraget per resa har dessutom ökat inom fartygstrafiken mellan 2007 och 2008, liksom inom buss- och spårvägstrafiken. Däremot har skattebidraget till tågtrafiken sänkts. Observera att kollektivtrafiken i Stockholm inte finns med i denna statistik.

Per län ekonomi

Tabell 16 Kostnader total kollektivtrafik jämfört föregående år (1000-tal kr)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1

Län	2007	2008	Förändring
Halland	370 172	380 191	2,7 %
Gotland	52 698	54 341	3,1 %
Jönköping	568 873	593 244	4,3 %
Gävleborg	451 703	472 160	4,5 %
Södermanland	403 922	426 166	5,5 %
Västerbotten	476 421	503 857	5,8 %
Värmland	452 945	480 987	6,2 %
Dalarna	413 168	438 810	6,2 %
Jämtland	244 163	261 204	7,0 %
Västernorrland	300 472	322 221	7,2 %
Skåne	2 918 552	3 161 413	8,3 %
Örebro	363 035	393 326	8,3 %
Blekinge	226 386	245 435	8,4 %
V. Götaland	4 459 352	4 845 897	8,7 %
Stockholm	11 922 600	13 071 030	9,6 %
Uppsala	922 234	1 012 096	9,7 %
Östergötland	842 681	925 750	9,9 %
Västmanland	277 712	308 412	11,1 %
Kronoberg	223 599	253 058	13,2 %
Kalmar	377 537	430 738	14,1 %
Norrbottn	396 649	460 194	16,0 %

Kostnaderna för kollektivtrafik var år 2008 högst i de tre storstadslänen som också har en väl utbyggd kollektivtrafik. Kostnadsökningarna mellan år 2007 och 2008 var lägst i Halland, med 2,7 procent och högst i Norrbotten med 16 procent och i Kalmar med 14,1 procent.

Tabell 17 Kostnad per resa total (kr/resa)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 3 och 2008:17, tabell 3

Län	2007	2008	Förändring
Värmland	46,44	39,73	-14,4 %
Halland	32,47	31,61	-2,6 %
Dalarna	32,58	32,65	0,2 %
Jönköping	34,83	34,97	0,4 %
Gävleborg	36,23	36,46	0,6 %
Skåne	22,66	23,3	2,8 %
Västerbotten	55,17	56,75	2,9 %
V. Götaland	21,24	21,98	3,5 %
Östergötland	32,49	34,01	4,7 %
Gotland	43,05	45,21	5,0 %
Örebro	29,48	30,96	5,0 %
Uppsala	35,34	37,23	5,3 %
Södermanland	43,76	46,11	5,4 %
Jämtland	45,29	48,18	6,4 %
Västernorrland	31,52	33,79	7,2 %
Stockholm	17,73	19,17	8,1 %
Blekinge	29,91	32,34	8,1 %
Kalmar	60,14	65,22	8,4 %
Västmanland	31,67	34,41	8,7 %
Kronoberg	37,05	41,24	11,3 %
Norrbottn	47,1	53,87	14,4 %

Kostnad per resa var år 2008 högst i Kalmar och lägst i Norrbotten. Kostnad per resa har mellan år 2007 och 2008 ökat mest i Norrbotten med 14,4 procent och Kronoberg med 11,3 procent. Kostnaderna per resa har sjunkit i två län. I Värmland har kostnaderna sjunkit med 14,4 procent och i Halland med 2,6 procent.

**Tabell 18 Självfinansieringsgrad total jämfört föregående år
(Verksamhetsintäkter/totala intäkter)**

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1

Län	2007	2008	Förändring
Blekinge	63,4 %	50,3 %	-13,2 %
Västra Götaland	53,7 %	47,8 %	-5,9 %
Örebro	45,4 %	40,7%	-4,7 %
Norrbottn	54,6 %	51,5 %	-3,0 %
Jämtland	50,1 %	47,4 %	-2,7 %
Gävleborg	51,0 %	48,4 %	-2,6 %
Halland	50,2 %	48,3 %	-1,9 %
Västernorrland	42,8 %	41,5 %	-1,3 %
Östergötland	43,1 %	42,4 %	-0,7 %
Västerbotten	52,5 %	51,9 %	-0,6 %
Gotland	22,0 %	21,5 %	-0,5 %
Södermanland	35,6 %	35,4 %	-0,2 %
Värmland	51,5 %	51,4 %	-0,1 %
Skåne	61,3 %	61,4 %	0,2 %
Uppsala	56,9 %	57,3 %	0,3 %
Jönköping	49,6 %	50,1 %	0,5 %
Kalmar	36,2 %	36,9 %	0,7 %
Stockholm	55,1 %	56,0 %	0,9 %
Dalarna	43,3 %	44,2 %	0,9 %
Västmanland	45,8 %	47,2 %	1,4 %
Kronoberg	47,8 %	52,6 %	4,8 %

Högst självfinansieringsgrad fanns 2008 i Skåne (61,4 procent) och i Uppsala (57,3 procent) och den lägsta fanns på Gotland (21,5 procent) och Södermanland (35,4 procent) tätt följd av Kalmar (36,9 procent). Den största ökningen av självfinansieringsgraden mellan 2007 och 2008 har gjorts i Kronoberg (4,8 procent) och Västmanland (1,4 procent). I Blekinge och Västra Götaland har däremot självfinansieringsgraden sjunkit, vilket innebär att skatte-subventioneringen ökat. I Blekinge har skattesubventioneringsgraden ökat med 13,2 procent och i Västra Götaland med 5,9 procent.

Tabell 19 Skattebidrag per resa total jämfört föregående år

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1

Län	Skattebidrag/resa 2007	Skattebidrag/resa 2008	Förändring
Östergötland	18,25 kr	12,55 kr	-5,70 kr
Värmland	20,41 kr	17,58 kr	-2,82 kr
Jönköping	17,55 kr	17,45 kr	-0,10 kr
Dalarna	21,40 kr	21,55 kr	0,15 kr
Kronoberg	19,35 kr	19,54 kr	0,19 kr
Skåne	8,79 kr	9,01 kr	0,22 kr
Västmanland	17,16 kr	17,60 kr	0,44 kr
Stockholm	8,18 kr	8,63 kr	0,45 kr
Uppsala	15,22 kr	15,78 kr	0,55 kr
Gävleborg	18,26 kr	18,82 kr	0,56 kr
Västerbotten	26,21 kr	27,28 kr	1,07 kr
Södermanland	28,54 kr	29,65 kr	1,11 kr
Halland	15,65 kr	16,80 kr	1,15 kr
V. Götaland	9,83 kr	11,47 kr	1,64 kr
Västernorrland	18,04 kr	19,77 kr	1,73 kr
Gotland	33,57 kr	35,45 kr	1,88 kr
Kalmar	38,40 kr	40,99 kr	2,60 kr
Jämtland	22,55 kr	25,34 kr	2,79 kr
Örebro	15,51 kr	19,11 kr	3,60 kr
Blekinge	10,94 kr	16,09 kr	5,15 kr
Norrbottn	21,46 kr	27,17 kr	5,72 kr

De högsta skattebidragen per resa fanns 2008 i Kalmar (40,99 kr) och på Gotland (35,45 kr) och de lägsta i Stockholm (8,63 kr) och i Skåne (9,01 kr). Den största minskningen har gjorts i Östergötland (-5,70 kr) och i Värmland (-2,82 kr) och den största ökningen har skett i Norrbotten (5,72 kr) och i Blekinge (5,15 kr)

Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling

En slutsats är att kollektivtrafikens kostnader stiger snabbare än resandet. Mellan 2007 och 2008 steg kostnaderna med 5 procent, medan resandet bara ökade med 2,6 procent. Detta är ett medelvärde för hela landet och vid en genomgång av de olika länen kan vi konstatera att det finns stora regionala skillnader. I en klass för sig står Värmland (där SIKKA samredovisar Värmlandstrafiken och Karlstadsbuss). Här har resandet ökat med 24 procent mellan 2007 och 2008 samtidigt som kostnaderna bara har ökat med drygt 6 procent. Antalet utbudskilometer i Värmland ökade med knappt 5 procent. En förklaring till detta är att utbudet har kundanpassats och effektiviserats genom attraktivare linjenät och omfördelning av resurser genom partnersamverkan mellan trafikhuvudmannen Karlstadsbuss och trafikföretaget Nobina. I andra ändan av denna skala finns Blekingetrafiken. I Blekinge har resandet bara ökat med 0,3 procent samtidigt som kostnaderna har ökat med drygt 8 procent och antalet utbudskilometer med 17 procent. Det är även värt att notera att Norrbotten har haft en mycket stor kostnadsökning (16 procent), utan att antalet utbudskilometer ökat märkbart (0,3 procent) och att resandet bara ökat marginellt (1,4 procent).

I Dalarna har resandet ökat med 6,0 procent, vilket är något mindre än utbudsökningen på 7,1 procent. Kostnadsökning har samtidigt varit 6,2 procent, vilket innebär att volymökningarna har skett med i princip befintlig marginalnytta. Resandeökningen kommer huvudsakligen från ökad trafik mellan Falun och Borlänge samt som konsekvens av trafiksatsning i Borlänge tätort.¹⁶

¹⁶ Uppgift från Nobina

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga busstrafiken i Sverige. Vi har närmare 400 medlemsföretag som bedriver alla former av busstrafik. Lokal och regional linjetrafik i och omkring våra tätorter, landsbygdstrafik, skolskjutsar, sjukresor, expressbusstrafik, flygbusstrafik samt turist- och beställningstrafik både inom och utom Sveriges gränser.

Med mer än 20 000 anställda och 11 000 bussar har våra medlemsföretag en nyckelroll i Sveriges transportsystem. 200 företag är även researrangörer och de anordnar resor såväl inom Sverige som till många destinationer runt om i Europa. BR företräder medlemsföretagens intressen gentemot regering, riksdag, myndigheter, andra organisationer och företag. BR arbetar för att främja det kollektiva resandet med buss, för rättvisa och sunda konkurrensförhållanden, god affärsetik och förbättrade villkor för bussföretagen. BR ger medlemsföretagen råd och service inom olika områden.

Dessutom har BR ett knappt 100-tal associerade medlemmar. Bland de associerade medlemsföretagen återfinns fordonstillverkare, konsulter, leverantörer och andra intressenter.



Svenska Bussbranschens Riksförbund
– bussföretag och bussresearrangörer i samverkan
Läs mer på www.bussbranschen.se

Box 17548, 118 91 Stockholm
Besöksadress: Swedenborgsgatan 2
Telefon: 08-442 72 70 • Fax: 08-462 97 50

Medlem i UITP och IRU