



Mer och bättre kollektivtrafik för pengarna

**– Använd branschens gemensamma
rekommendationer för att få fler resenärer**

2011



Innehåll

Ord på vägen.....	3
Sammanfattning och slutsatser	4
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer.....	5
Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete	6
Bakgrund och syfte.....	8
Metod.....	9
Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblingsmålet	9
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer.....	9
Resandeincitament	9
Målet om fördubblat kollektivtrafikresande	10
Indexrekommendationer – verktyget för affärsneutralitet.....	10
Standardisering förutsätter följsamhet	10
Lokal marknadsföring	11
Funktionella miljökrav	11
Mer kollektivtrafik för samma pengar.....	11
Analys.....	13
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer	13
Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete	16
Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblingsmålet	17
Övergripande resande och utbud.....	17
Resande och utbud per län.....	19
Övergripande ekonomi	21
Per län ekonomi.....	24
Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling.....	27

Ord på vägen

Den rapport som du håller i din hand är en rapport om hur kollektivtrafiken utvecklas mot branschens mål om fördubblad kollektivtrafik med avstamp i läget 2010. Med utgångspunkt i de upphandlingar av busstrafik som genomförts under 2010 vill vi i Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) med rapporten 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.

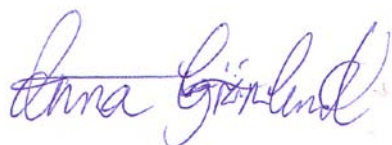
Vi tror inte att vi framöver har råd att fortsätta att slösa med kollektivtrafikens pengar. Ska vi lyckas öka antalet resenärer i kollektivtrafiken måste vi använda både samhällets pengar och företagets resurser kostnadseffektivt och klokt. Det går att göra bättre än idag. Det syns tydligt i vår rapport. En viktig del är att fullt ut implementera och tillämpa de gemensamma rekommendationer och dokument vi inom den samlade kollektivtrafiken tagit fram inom ramen för Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive mallavtal. De finns att hämta på Internet, <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Avtalsprocessen/>

När Ny kollektivtrafiklag träder i kraft nästa år tror vi också att hela branschen kommer att få möjlighet att se och lära mer av aktörerna inom den kommersiella busstrafiken, som då får möjlighet att utveckla nya lösningar på egna meriter även för interregional linjelagd busstrafik.

Mot bakgrund av allt detta ser vi i bussbranschen framtiden an med tillförsikt. Vi vet att många delar den framtidstron med oss. Och vem kan säga nej till vårt erbjudande om att få fler resenärer i kollektivtrafiken samtidigt som man bidrar till en effektivare verksamhet?

Den här publikationen är en uppföljning på rapporten "På väg mot fler resenärer i bussen – eller inte?" som BR publicerade 2010. Den går att hämta på vår webbplats www.bussbranschen.se

Stockholm i april 2011



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 tågforetagen 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 och Trafikanalys för år 2007, 2008 och 2009.²

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 Avtalsrekommendationerna³ och i tidigare överenskommelser kring bland annat index och fordonstandardisering.

Utvecklingen mot fördubblingsmålet

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar visar statistik från Trafikanalys. Men det är inte bara resandet som ökar, utan även kostnaderna. Kostnaderna stiger i själva verket mycket snabbare än resandet. Mellan 2007 och 2009 steg kostnaderna med drygt 16 procent, medan resandet bara ökade med drygt 3 procent.

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

² Statens Institut för Kommunikationsanalys (numer nedlagt och ersatt av Trafikanalys) publicerar varje år statistik över lokal och regional kollektivtrafik. Nyckeltalen bygger på SIKAs rapport 2009:18, publicerad i juli 2009 samt Trafikanalys rapport 2010:12 publicerad i juli 2010.

³ Modellavtalen antogs av samtliga ingående branschorganisationers styrelser försommaren 2010 och de uppdateras efter gemensamma beslut, se <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Avtalsprocessen/>

Resandet ökar dock allt för långsamt för att fördubblingsmålet ska kunna nås. Om denna utveckling fortsätter, med en årlig ökningstakt på någon eller några 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 7-8 procent per årligen i snitt, kommer kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken 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 11,5 procent mellan 2007 och 2009 samtidigt som kostnaderna per resa har minskat med 13,6 procent under samma tid. En förklaring till detta är att utbudet har kundanpassats och effektiviserats genom attraktivare linjenät och omfördelning av resurser.⁴

Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer

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

I tre upphandlingar, i Norrbotten, SL:s upphandling av Norrtäljetrafiken och för upphandlingen av stadstrafiken i Jönköping har trafikhuvudmannen överlåtit den lokala marknadsföringen till trafikföretagen.

Buss 2010, som innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar, har använts vid 27 procent av upphandlingarna, föregående år var detta värde 35 procent. Goda föredömen är SL och Skånetrafiken. I de övriga hänvisar man i de flesta fall till Buss 2000, eller till Buss 2010, men samtidigt har trafikhuvudmannen skrivit in egna tillägg. Tillägg som många gånger pekar på gammal teknik eller onödigt dyr teknik. Detta är särskilt vanligt i tilläggskrav på destinationsskyltar. Detta innebär att branschen åter igen har missat möjligheten att harmonisera fordonskraven, och därmed möjligheten att sänka sina kostnader, på merparten av de bussar som upphandlades under 2010. Sänkta kostnader som hade gjort det möjligt att satsa på mer trafik för att genom ett större utbud locka fler resenärer och därmed styra mot vårt gemensamma fördubblingsmål. Det är nu dags för landets trafikhuvudmän och kommande regionala myndigheter att gå från ord till handling och verkligen se till att vi får chansen att skapa en harmoniserad bussflotta i Sverige.

När det gäller andelen upphandlingar som följer branschgemensamma indexrekommendationer så är andelen 46 procent, vilket är en klar förbättring jämfört med år 2009 då det

⁴ Värdena är korrigerade av Trafikanalys jfr med föregående rapport.

var 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 kompenseras trafikföretagen för kostnadsutvecklingen minskas företagens 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 2010 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 2010 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 undantag. Exempelvis är vi övertygade om att upphandlingen av stadstrafiken i Jönköping som exempel gott och väl kunde ha haft ett reseandeincitament på 25 procent eller mer. Nu valde den huvudmannen att lägga sig på en klart lägre nivå.

När det gäller andelen avtal som i sina miljökrav enbart innehåller funktionella krav så visar statistiken som BR tagit fram att knappt hälften av upphandlingarna enbart ställde funktionella miljökrav. Vanligaste detaljkravet 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 en tredjedel av upphandlingarna 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 linjestreckningar och turintervall samt införande av nya linjestreckningar, vilka ska godkännas av Beställaren.”

Vid 62 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.⁵

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 2010 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.

⁵ Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket

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 2010, 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 SIKA och Trafikanalys⁶ för år 2007, 2008 och 2009, 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 *"Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive mallavtal"*⁷ 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.⁸ 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 fastställdes under försommaren 2010, men eftersom denna avtalsmodell har varit aktuell och diskuterats under flera år har vi valt att analysera den i rapporten.

⁶ 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.

⁷ [Avtalsprocessen-avtalsrekommendationer inklusive mallavtal](#)

⁸ Bilaga 3 Modellavtal resandeincitamentsavtal, beslutad av branschorganisationerna i juni 2010

Målet om fördubblat 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 sikt. Dessa mål utgör grunden för fördubblingsprojektet. I ”Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive mallavtal” understryks också vikten av att resandemålet bryts ner lokalt och regionalt till att gälla områden, stråk etc.⁹

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 – verktyget för affärsneutralitet

Index används inom kollektivtrafiken för att inom ramen för upphandlingsavtalen skapa affärsneutralitet och kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Sedan 2008 finns ett branschgemensamt indexråd, vilket har presenterat en rad rekommendationer under 2009 och 2010. I de antagna mallavtalen har också aktuella indexöverenskommelser inarbetats. BR har analyserat i vilken utsträckning trafikhuvudmännen använt någon av dessa dokument i de upphandlingar som de genomförde under 2010.

Standardisering förutsätter följsamhet

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 rekommendationer kring utformningen av de bussar som ska användas i lokal och regional kollektivtrafik finns 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 uteblir standardiseringen. Därför har BR analyserat i vilken omfattning trafikhuvudmännen använt någon av dessa dokument i de upphandlingar som de genomförde under 2010 utan egna tillägg.

⁹ Den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik”
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Om-Fordubblaprojektet/affarsmodell/>

Lokal marknadsföring

I den branschgemensamma "Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive mallavtal" 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

Enligt den branschgemensamma "Avtalsprocessen – avtalsrekommendationer inklusive mallavtal" 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.

Mer kollektivtrafik för samma pengar

Fördubblingsprojektet har enats om ett effektiviseringsmål som syftar till att skapa ekonomiska förutsättningar att utveckla kollektivtrafikverksamheten i riktning mot fördubblingsmålet. Enligt den branschgemensamma skissen till ny affärsmodell¹⁰ som branschen tog fram april 2009 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. Detta skapar förutsättningarna för att trafikföretagen kan implementera ny teknik inom området och vi minimerar risken att man pga. Upphandlingskrav måste stanna kvar i en teknik som blivit gammal.

BR har under lång tid även drivit att kollektivtrafiken ska effektiviseras genom att trafikföretaget får ta över ansvaret för **tidtabellsplaneringen** och **omloppsplaneringen**¹¹.

¹⁰ <http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/dokument/affarsmodell.pdf>

¹¹ Omloppsplanering beskriver hur många fordon som ska användas.

År 2007 skrev BR i rapporten ”Mer kollektivtrafik för samma pengar”¹² om potentialen för effektiviseringar vid tidtabells- och omloppsplaneringen. Resonemanget är i högsta grad 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 kilometrar 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 2010.

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 gäller i och med att modellavtalen antogs försommaren 2010.

¹² 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

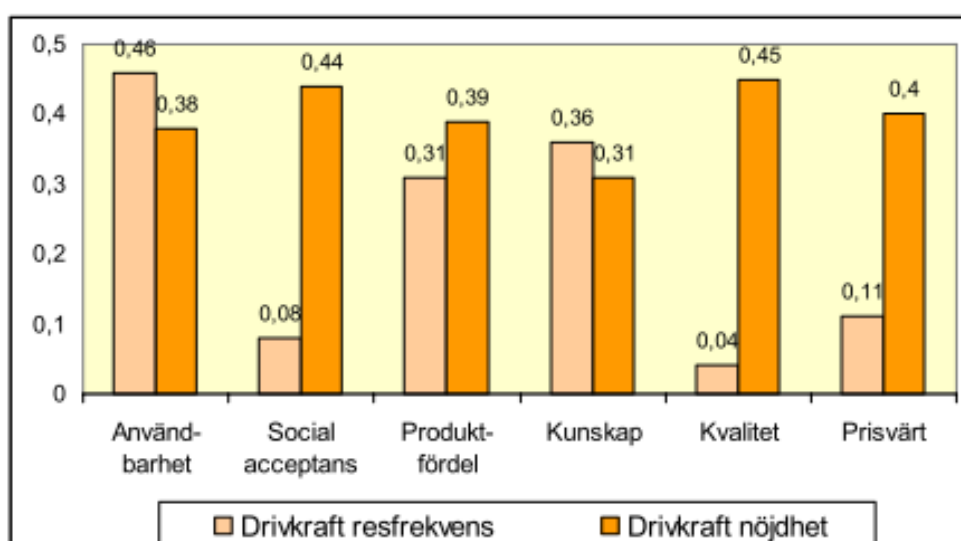
Upphandlare	Resande- incitament > 24 %	Följer indexrek.	Följer Buss 2000/ Buss 2010, utan egna tillägg	trafikföretaget sköter lokal marknads- föring	Beställaren har klart uttalade mål om resandeökn ing	Enbart funktionella miljökrav
Länstrafiken Norrbotten. Anbudsomr. I-6	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	?
UL, regiontrafik	Ja	Ja	Nej	Nej, delaktig	Ja	Nej
Länstrafiken Västerbotten, E4	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja
Östgötatrafik	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Skånetrafiken, Trafik 2010	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej
SL, Norrtälje	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja, ej målsatt	Ja
X-trafik, Hälsingland 2011	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja
Länstrafiken Sörmland, Eskilstuna	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	Nej
Länstrafiken Norrbotten, flera linjer	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja
Jönköpings länstrafik, Jönköping	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	Nej
Västtrafik, Tjörn	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
Länstrafiken Västerbotten	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
SL, E 20	Ja	?	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	Ja
Andel som följer rek:	23%	38%	23%	46%	77%	46 %

När det gäller de upphandlingar av linjetrafik med buss som genomfördes 2010 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 . Dock bedömer vi att ytterligare upphandlingar kunde ha formats som ett fullvärdigt resandeincitamentsavtal. Exempelvis stadstrafiken i Jönköping och Eskilstuna. Men även delar av de upphandlingar Skånetrafiken genomfört.

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.¹³

Analysen 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 individens 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.

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 närapå hälften av upphandlingarna överläter man på trafikföretaget att ansvara för den lokala marknadsföringen. Kombinerat detta med ett tillräckligt kraftigt resandeincitament så

¹³ ”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.

har man skapat en stark driftkraft för att resenären är i fokus. Här kan vi konstatera att det inte alltid görs konsekvent.

Buss 2010, som innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar, har använts vid 23 procent av upphandlingarna och detta är en kraftig tillbakagång jämfört med 2009 då motsvarande värde var 35 procent. I de övriga upphandlingarna har man haft egna tillägg utöver Buss 2010 som många gånger inneburit att man ställt kostnadsdrivande krav som inte ger något mervärde för resenären. Ett konkret sådant exempel är Länstrafiken i Sörmland som när man handlade upp trafik i Eskilstuna ställde krav på ljusdiodeknik med fyra färger på bussarnas destinationsskyltar. För att citera en tillverkare av destinationsskyltar: ”*Detta är både teknikbegränsande och dessutom en onödigt dyr lösning för att gälla som allmänt krav på stadsbussar i Sverige*”¹⁴. Detta innebär åter igen att branschen har missat möjligheten att harmonisera fordonskraven, och därmed möjligheten att sänka sina kostnader, på merparten av de bussar som upphandlades under 2010. Sänkta kostnader som hade gjort det möjligt att satsa på mer trafik, något som är ett måste om vi ska klara våra gemensamma mål i branschen.

När det gäller andelen upphandlingar som följer branschgemensamma indexrekommendationer så ökar andelen från 22 procent till 31 procent. Detta är en positiv utveckling som vi från BR:s sida gärna ser att den fortsätter framöver. Bra indexvillkor är oerhört viktigt. Inte bara för trafikföretagen, utan även för trafikhuvudmän och kommuner 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 2010 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. I de fall man har detaljkrav så är det undantagslöst så att man ställt krav på biogasbussar. Här är det på sin plats att säga att biogas är en utmärkt energikälla. Dock, den förhärskande tekniken där man har en Ottomotor i en tung buss medför väsentligt ökad energiförbrukning jämfört med en dieslbuss, cirka 30 procent mer energi. Jämför man med de hybridbussar som idag finns i trafik så är skillnaden hela 60 procent högre energiförbrukning. Här är det oerhört viktigt att man överlåter till trafikföretaget att välja bästa teknik för att uppfylla de branschgemensamma målen om utfasning av fossila drivmedel och ökad energieffektivitet.

¹⁴ Lennart Palage, Lawo-Mark IV

Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete

Upphandlare	Trafikföretaget sköter tidtabellsplanering	Trafikföretaget ansvarar för omloppsplanering fordonen
Länstrafiken Norrbotten. Anbudsmr. 1-6	Nej	Ja
UL, regiontrafik	Ja	Ja
Länstrafiken Västerbotten,	Nej, i samråd	Ja
Östgötatrafik	Nej	Ja
Skånetrafiken, Trafik 2010	Nej	Nej
SL, Norrtälje	Ja	Ja
X-trafik, Hälsingland 2011	Nej	Nej
Länstrafiken Sörmland, Eskilstuna	Nej	Ja
Länstrafiken Norrbotten, flera linjer	Nej	Nej
Jönköpings länstrafik, Jönköping	Nej, i samråd	Nej
Västtrafik, Tjörn	Ja	Ja
Länstrafiken Västerbotten	Nej, i samråd	Ja
SL, E 20	Ja	Ja
Andel som följer rek:	31%	69%

Bara vid en tredjedel av upphandlingarna ska trafikföretaget ansvara för planeringen av tidtabellen. Här är framför allt SL ett gott föredöme som mer och mer ger i uppdrag att lösa ett resebehov i stället för att leverera en detaljstyr trafik. I de allra flesta fallen håller man från beställarens sida fast vid en detaljstyrning som förhindrar en optimal lösning.

Vid 62 procent av upphandlingarna överläts trafikplaneringen¹⁵ till trafikföretagen. Liksom när det gäller tidtabellsplaneringen så går de stora trafikhuvudmännen före och är ett föredöme.

¹⁵ Omloppsplaneringen

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 resor¹⁶ jämfört föregående år, Total (miljoner)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 12; Trafikanalys 2010:12, tabell 12

År	Antal Resor (miljoner)	Förändring
2007	1213	
2008	1250 ¹⁷	3,1 %
2009	1251	0,1 %

Antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 3,1 procent mellan år 2007 och 2008. Ökningen år 2009 var 0,1 procent.

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 12; Trafikanalys 2010:12, tabell 12

År	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Spårväg	122	123	124	0,8 %	0,8 %	1,6 %
T-bana	303	306	307	1,0 %	0,3 %	1,3 %
Buss	639	657	660	2,8 %	0,5 %	3,3 %
Tåg	142	151	151	6,3 %	0,0 %	6,3 %
Sjöfart	7	8	9	14,3 %	12,5 %	28,6 %

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 2009. Det

¹⁶ En resa definieras som en påstigning.

¹⁷ Korrigerat värde jämfört SIKA-rapporten 2009:18

näst största trafikslaget var tunnelbana, med 24 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; Trafikanalys 2010:12, tabell 13

År	km(miljoner)	Förändring	Total förändring
2007	693		
2008	709	2,3 %	
2009	722	1,8 %	4,2 %

Utbudet av lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 4,2 procent mellan 2007 och 2009.

Tabell 4 Antalet utbudskilometer per trafikslag jämfört föregående år (miljoner)¹⁸

Källa: SIKa 2009:18, tabell 13; Trafikanalys 2010:12, tabell 13

År	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Järnväg	77	72	79	-6,5 %	9,7 %	2,6 %
T-bana	91	89	92	-2,2 %	3,4 %	1,1 %
Buss	506	529	534	4,5 %	0,9 %	5,5 %
Spårväg	18	19	17	5,6 %	-10,5 %	-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 2009 gjordes den största ökningen av utbudet med buss (5,5 procent).

¹⁸ Utbudet för sjöfart i lokal och regional kollektivtrafik redovisas inte av SIKa

Resande och utbud per län

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

Källa: SIKA 200:18, tabell 16; Trafikanalys 2010:12, tabell 16

Län	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Värmland	11 081	12 088	12 358	9,1 %	2,2 %	11,5 %
Halland	11 400	12 028	12 350	5,5 %	2,7 %	8,3 %
Västerbotten	8 636	8 878	9 196	2,8 %	3,6 %	6,5 %
Kalmar	6 278	6 604	6 678	5,2 %	1,1 %	6,4 %
Dalarna	12 680	13 439	13 443	6,0 %	0,0 %	6,0 %
Skåne	128 790	135 657	135 587	5,3 %	-0,1 %	5,3 %
Västra Götaland	209 955	220 507	220 841	5,0 %	0,2 %	5,2 %
Uppsala	26 093	27 188	26 700	4,2 %	-1,8 %	2,3 %
Östergötland	25 935	27 220	26 516	5,0 %	-2,6 %	2,2 %
Stockholm	676 261	681 798	691 049	0,8 %	1,4 %	2,2 %
Jämtland	5 391	5 421	5 460	0,6 %	0,7 %	1,3 %
Blekinge	7 569	7 590	7 571	0,3 %	-0,3 %	0,0 %
Jönköping	16 335	16 965	16 228	3,9 %	-4,3 %	-0,7 %
Örebro	12 313	12 703	12 225	3,2 %	-3,8 %	-0,7 %
Norrbottn	8 421	8 542	8 357	1,4 %	-2,2 %	-0,8 %
Södermanland	9 230	9 243	9 133	0,1 %	-1,2 %	-1,1 %
Västmanland	8 769	8 964	8 656	2,2 %	-3,4 %	-1,3 %
Gävleborg	12 467	12 949	12 302	3,9 %	-5,0 %	-1,3 %
Kronoberg	6 035	6 136	5 949	1,7 %	-3,0 %	-1,4 %
Västernorrland	9 533	9 535	9 379	0,0 %	-1,6 %	-1,6 %
Gotland	1 224	1 202	1 143	-1,8 %	-4,9 %	-6,6 %

Det största antalet resor genomfördes 2009 i Stockholm (691 049 000) och i Västra Götaland (220 841 000). På Gotland har resandet minskat med 6,6 procent mellan år 2007 och 2009. Den största ökningen av antalet resor under samma period gjordes i Värmland, där antalet resor ökade med 11,5 procent. Den näst största ökningen gjordes i Halland, med 6,0 procent. Noterbart i detta sammanhang är att Värmland under åren 2007-2009 haft en liten befolkningsminskning (- 0,1 procent) samt att Halland under samma tid hade en befolkningstillväxt (+ 2,7 procent).

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1; Trafikanalys 2010:12, tabell 16

Län	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Gotland	2 935	2 943	2 558	0,3 %	-13,1 %	-12,8 %
Örebro	13 427	12 220	12 143	-9,0 %	-0,6 %	-9,6 %
Stockholm	235 991	228 913	228 517	-3,0 %	-0,2 %	-3,2 %
Norrbottn	17 873	17 927	17 727	0,3 %	-1,1 %	-0,8 %
Södermanland	12 924	13 005	12 834	0,6 %	-1,3 %	-0,7 %
Västernorrland	15 079	15 487	15 178	2,7 %	-2,0 %	0,7 %
Värmland	17 059	17 883	17 550	4,8 %	-1,9 %	2,9 %
Kronoberg	9 797	10 205	10 175	4,2 %	-0,3 %	3,9 %
Jämtland	11 009	11 285	11 535	2,5 %	2,2 %	4,8 %
Gävleborg	20 245	21 200	21 246	4,7 %	0,2 %	4,9 %
Östergötland	26 740	27 656	28 235	3,4 %	2,1 %	5,6 %
Västerbotten	19 051	19 381	20 125	1,7 %	3,8 %	5,6 %
Dalarna	14 000	15 000	14 800	7,1 %	-1,3 %	5,7 %
Halland	12 126	12 547	12 857	3,5 %	2,5 %	6,0 %
Jönköping	19 866	20 208	21 076	1,7 %	4,3 %	6,1 %
Västmanland	7 448	7 799	7 930	4,7 %	1,7 %	6,5 %
Västra Götaland	112 711	120 171	120 905	6,6 %	0,6 %	7,3 %
Uppsala	33 188	35 443	37 500	6,8 %	5,8 %	13,0 %
Skåne	69 827	73 984	80 503	6,0 %	8,8 %	15,3 %
Blekinge	9 686	11 340	12 475	17,1 %	10,0 %	28,8 %
Kalmar	12 077	14 563	15 686	20,6 %	7,7 %	29,9 %

Utbudet av kollektivtrafik är störst i Stockholm och Västra Götaland. Den största ökningen av utbudet, räknat i utbudskilometer, mellan år 2007 och 2009 har skett i Kalmar (29,9 procent) och i Blekinge (28,8 procent). Den största minskningen har genomförts i på Gotland där antalet utbudskilometer minskat med 12,8 procent och i Örebro där minskningen varit 9,6 procent.

Övergripande ekonomi

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 8, Trafikanalys 2010:12, tabell 8

År	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Kostnad (miljoner)	23 877 kr ¹⁹	26 693 kr ²⁰	27 805 kr	11,8 %	4,2 %	16,4 %

Kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik ökade med 16,4 procent mellan år 2007 och 2009.

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 %
2009	11 083 778	3 %	1 034 022	4 %	2 954 762	9 %	170 010	-5 %

Trafikeringskostnaderna²¹ ökade mest inom tågtrafiken (17 procent) och inom fartygstrafiken (16 procent) mellan år 2007 och 2009. Den lägsta ökningen av trafikeringskostnader fanns inom busstrafiken (8 procent) och inom spårtrafiken (11 procent).

¹⁹ Korrigerat värde jämfört med rapporten 2009:18

²⁰ Korrigerat värde jämfört med rapporten 2009:18

²¹ Med Trafikeringskostnader avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken.

Tabell 9 Kostnad per resa total

Källa: SIKA 2009:18, tabell 10; Trafikanalys 2010:12, tabell 10

År	Kostnad (kr/resa)	Förändring	Total förändring
2007	19,66		
2008	21,45	9,1 %	
2009	22,22	3,6 %	13,0 %

Mellan år 2007 och 2009 ökade kostnaderna per resa med lokal och regional kollektivtrafik med 13 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 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 1

År	Trafikintäkt	Förändring	Total förändring
2007	11 592 507		
2008	12 895 030	11,2 %	
2009	13 437 467	4,2 %	15,9%

Trafikintäkterna, det vill säga, intäkterna från biljettförsäljningen, ökade med 15,9 procent mellan år 2007 och 2009.

Tabell 11 Intäkt per trafikslag jämfört föregående år (1000-tal kr)²²

Källa: SIKa 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 7

År	Buss	Förändring	Spårväg	Förändring	Tåg	Förändring	Fartyg	Förändring
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 %
2009	5 398 019	2,1 %	718 083	3,8 %	1 939 581	16,6 %	56 965	-7,0 %

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; Trafikanalys 2010:12, tabell 10

År	Självfinansieringsgrad
2007	52,3 %
2008	52,0 %
2009	51,7 %

Lokal och regional kollektivtrafik finansieras dels med skattesubventioner och dels genom intäkter från trafiken, framförallt från biljettförsäljningen. Självfinansieringsgraden minskade från 52,3 procent till 51,7 procent mellan 2007 och 2009, vilket innebär att skattesubventioneringen av kollektivtrafiken minskade med 0,6 procentenheter under denna period.

Tabell 13 Skattebidrag per resa total jämfört föregående år (1000-tal kr)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 1

År	Skattebidrag (1000-tal kr)	Antal resor (1000-tal)	Bidrag/resa	Förändring
2007	12 546 447	1 213 068	10,34 kr	
2008	13 866 145	1 244 676	11,14 kr	7,7 %
2009	14 481 181	1 251 121	11,57 kr	3,9 %

Subventioneringen av den lokala och regionala kollektivtrafiken ökade, räknat som skattebidrag per resa, med 11,9 procent mellan år 2007 och 2009.

²² Exklusive Stockholms län

Per län ekonomi

Tabell 14 Kostnader total kollektivtrafik jämfört föregående år (1000-tal kr)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 1

Län	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Förändring totalt
Stockholm	11 922 600	13 071 030	11 148 220	9,6 %	-15 %	-6 %
Gotland	52 698	54 341	50 784	3,1 %	-7 %	-4 %
Jönköping	568 873	593 244	567 776	4,3 %	-4 %	0 %
Västernorrland	300 472	322 221	316 997	7,2 %	-2 %	5 %
Dalarna	413 168	438 810	438 723	6,2 %	0 %	6 %
Gävleborg	451 703	472 160	483 924	4,5 %	2 %	7 %
Jämtland	244 163	261 204	262 284	7,0 %	0 %	7 %
Södermanland	403 922	426 166	434 194	5,5 %	2 %	7 %
Värmland	452 945	480 987	495 770	6,2 %	3 %	9 %
Östergötland	842 681	925 750	924 171	9,9 %	0 %	10 %
Västerbotten	476 421	503 857	522 652	5,8 %	4 %	10 %
Uppsala	922 234	1 012 096	1 012 000	9,7 %	0 %	10 %
Blekinge	226 386	245 435	252 785	8,4 %	3 %	12 %
Skåne	2 918 552	3 161 413	3 306 907	8,3 %	5 %	13 %
Örebro	363 035	393 326	414 153	8,3 %	5 %	14 %
V. Götaland	4 459 352	4 845 897	5 129 184	8,7 %	6 %	15 %
Västmanland	277 712	308 412	327 785	11,1 %	6 %	18 %
Halland	370 172	380 191	460 961	2,7 %	21 %	25 %
Kalmar	377 537	430 738	486 532	14,1 %	13 %	29 %
Kronoberg	223 599	253 058	300 140	13,2 %	19 %	34 %
Norrbottn	396 649	460 194	568 718	16,0 %	24 %	43 %

Kostnaderna för kollektivtrafik var år 2009 högst i de tre storstadslänen som också har en väl utbyggd kollektivtrafik.

Tabell 15 Kostnad per resa total (kr/resa)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 3 och 2008:17, tabell 3 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 3

Län	2007	2008	2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Värmland	46,44 kr	39,73 kr	40,12 kr	-14,4 %	1,0 %	-13,6 %
Stockholm	17,73 kr	19,17 kr	16,13 kr	8,1 %	-15,9 %	-9,0 %
Dalarna	32,58 kr	32,65 kr	32,64 kr	0,2 %	0,0 %	0,2 %
Jönköping	34,83 kr	34,97 kr	34,99 kr	0,4 %	0,1 %	0,5 %
Västerbotten	55,17 kr	56,75 kr	56,83 kr	2,9 %	0,1 %	3,0 %
Gotland	43,05 kr	45,21 kr	44,43 kr	5,0 %	-1,7 %	3,2 %
Jämtland	45,29 kr	48,18 kr	48,04 kr	6,4 %	-0,3 %	6,1 %
Västernorrland	31,52 kr	33,79 kr	33,80 kr	7,2 %	0,0 %	7,2 %
Uppsala	35,34 kr	37,23 kr	37,90 kr	5,3 %	1,8 %	7,2 %
Östergötland	32,49 kr	34,01 kr	34,85 kr	4,7 %	2,5 %	7,3 %
Skåne	22,66 kr	23,30 kr	24,39 kr	2,8 %	4,7 %	7,6 %
Gävleborg	36,23 kr	36,46 kr	39,34 kr	0,6 %	7,9 %	8,6 %
Södermanland	43,76 kr	46,11 kr	47,54 kr	5,4 %	3,1 %	8,6 %
V. Götaland	21,24 kr	21,98 kr	23,23 kr	3,5 %	5,7 %	9,4 %
Blekinge	29,91 kr	32,34 kr	33,39 kr	8,1 %	3,2 %	11,6 %
Örebro	29,48 kr	30,96 kr	33,88 kr	5,0 %	9,4 %	14,9 %
Halland	32,47 kr	31,61 kr	37,32 kr	-2,6 %	18,1 %	14,9 %
Norrbottnen	47,10 kr	53,87 kr	56,09 kr	14,4 %	4,1 %	19,1 %
Västmanland	31,67 kr	34,41 kr	37,87 kr	8,7 %	10,1 %	19,6 %
Kalmar	60,14 kr	65,22 kr	72,86 kr	8,4 %	11,7 %	21,2 %
Kronoberg	37,05 kr	41,24 kr	50,45 kr	11,3 %	22,3 %	36,2 %

Kostnad per resa var år 2009 högst i Kalmar och lägst i Stockholm. Kostnad per resa har mellan år 2007 och 2009 ökat mest i Kronoberg med 36,2 procent och Kalmar med 21,2 procent. Kostnaderna per resa har sjunkit i två län. I Värmland har kostnaderna sjunkit med 13,6 procent och i Stockholm med 9,0 procent.

**Tabell 16 Självfinansieringsgrad²³ total jämfört föregående år
(Verksamhetsintäkter/totala intäkter)**

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 1

Län	2007	2008	2009	förändring 2008 (procentenhet)	Förändring 2009 (procentenheter)	Total förändring (procentenheter)
Gotland	22,0 %	21,5 %	25,3 %	-0,5 %	3,8 %	3,3 %
Södermanland	35,6 %	35,4 %	35,2 %	-0,2 %	-0,2 %	-0,4 %
Kalmar	36,2 %	36,9 %	36,4 %	0,7 %	-0,5 %	0,2 %
Örebro	45,4 %	40,7 %	38,8 %	-4,7 %	-2,0 %	-6,7 %
Östergötland	43,1 %	42,4 %	40,3 %	-0,7 %	-2,2 %	-2,9 %
Västernorrland	42,8 %	41,5 %	41,8 %	-1,3 %	0,3 %	-1,0 %
Västmanland	45,8 %	47,2 %	44,9 %	1,4 %	-2,3 %	-0,9 %
Dalarna	43,3 %	44,2 %	45,1 %	0,9 %	0,9 %	1,8 %
Gävleborg	51,0 %	48,4 %	46,3 %	-2,6 %	-2,1 %	-4,7 %
Jämtland	50,1 %	47,4 %	46,7 %	-2,7 %	-0,7 %	-3,4 %
Västra Götaland	53,7 %	47,8 %	47,2 %	-5,9 %	-0,6 %	-6,5 %
Stockholm	55,1 %	56,0 %	49,3 %	0,9 %	-6,7 %	-5,8 %
Blekinge	63,4 %	50,3 %	50,6 %	-13,2 %	0,3 %	-12,9 %
Värmland	51,5 %	51,4 %	50,8 %	-0,1 %	-0,6 %	-0,7 %
Västerbotten	52,5 %	51,9 %	50,9 %	-0,6 %	-1,0 %	-1,6 %
Jönköping	49,6 %	50,1 %	51,5 %	0,5 %	1,4 %	1,9 %
Norrbottnen	54,6 %	51,5 %	51,5 %	-3,0 %	0,0 %	-3,0 %
Kronoberg	47,8 %	52,6 %	53,9 %	4,8 %	1,2 %	6,1 %
Uppsala	56,9 %	57,3 %	56,9 %	0,3 %	-0,3 %	0,0 %
Halland	50,2 %	48,3 %	58,7 %	-1,9 %	10,4 %	8,5 %
Skåne	61,3 %	61,4 %	62,2 %	0,2 %	0,8 %	0,9 %

Högst självfinansieringsgrad fanns 2009 i Skåne (62,2 procent) och i Halland (58,7 procent) och den lägsta fanns på Gotland (25,3 procent) och Södermanland (35,2 procent) tätt följd av Kalmar (36,4 procent). Den största ökningen av självfinansieringsgraden mellan 2007 och 2009 har gjorts i Halland (8,5 procent) och Kronoberg (6,1 procent). I Blekinge, Örebro och Västra Götaland har däremot självfinansieringsgraden sjunkit, vilket innebär att skatte-
subventioneringen ökat. I Blekinge har skattesubventioneringsgraden ökat med 12,9 procent, i Örebro med 6,7 procent och i Västra Götaland med 6,5 procent.

²³ Självfinansieringsgrad är andelen av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter.

Tabell 17 Skattebidrag per resa total jämfört föregående år

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1 samt Trafikanalys 2010:12, tabell 1

Län	Skattebidrag/resa 2007	Skattebidrag/resa 2008	Skattebidrag/resa 2009	Förändring 2008	Förändring 2009	Total förändring
Värmland	20,41 kr	17,58 kr	17,90 kr	-13,8 %	1,8 %	-12,3 %
Jönköping	17,55 kr	17,45 kr	16,99 kr	-0,6 %	-2,7 %	-3,2 %
Dalarna	21,40 kr	21,55 kr	21,07 kr	0,7 %	-2,2 %	-1,6 %
Gotland	33,57 kr	35,45 kr	33,18 kr	5,6 %	-6,4 %	-1,2 %
Halland	15,65 kr	16,80 kr	16,03 kr	7,4 %	-4,6 %	2,4 %
Skåne	8,79 kr	9,01 kr	9,22 kr	2,5 %	2,4 %	4,9 %
Västerbotten	26,21 kr	27,28 kr	27,90 kr	4,1 %	2,3 %	6,4 %
Uppsala	15,22 kr	15,78 kr	16,22 kr	3,6 %	2,8 %	6,5 %
Södermanland	28,54 kr	29,65 kr	30,83 kr	3,9 %	4,0 %	8,0 %
Stockholm	8,18 kr	8,63 kr	8,91 kr	5,5 %	3,3 %	8,9 %
Västernorrland	18,04 kr	19,77 kr	19,69 kr	9,6 %	-0,4 %	9,1 %
Jämtland	22,55 kr	25,34 kr	25,58 kr	12,4 %	1,0 %	13,5 %
Östergötland	18,25 kr	19,48 kr	21,02 kr	6,7 %	7,9 %	15,2 %
Gävleborg	18,26 kr	18,82 kr	21,12 kr	3,1 %	12,3 %	15,7 %
Västmanland	17,16 kr	17,60 kr	20,05 kr	2,6 %	13,9 %	16,8 %
Kalmar	38,40 kr	40,99 kr	45,67 kr	6,8 %	11,4 %	19,0 %
Kronoberg	19,35 kr	19,54 kr	23,28 kr	1,0 %	19,1 %	20,3 %
V. Götaland	9,83 kr	11,47 kr	12,26 kr	16,7 %	6,9 %	24,7 %
Norrbottnen	21,46 kr	27,17 kr	27,32 kr	26,6 %	0,5 %	27,3 %
Örebro	15,51 kr	19,11 kr	21,89 kr	23,2 %	14,5 %	41,1 %
Blekinge	10,94 kr	16,09 kr	16,50 kr	47,1 %	2,6 %	50,9 %

De högsta skattebidragen per resa fanns 2009 i Kalmar (45,67 kr) och på Gotland (33,18 kr) och de lägsta i Stockholm (8,91 kr) och i Skåne (9,22 kr). Den största minskningen har gjorts i Värmland (-2,51 kr) och den största ökningen har skett i Blekinge (5,56 kr)

Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling

En slutsats är att kollektivtrafikens kostnader stiger snabbare än resandet. Mellan 2007 och 2009 steg kostnaderna med drygt 16 procent, medan resandet bara ökade med drygt 3 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 Trafikanalys samredovisar Värmlandstrafiken och Karlstadsbuss). Här har resandet ökat med 11,5 procent mellan 2007 och 2009 samtidigt som kostnaderna bara har ökat med drygt 9 procent. Antalet utbudskilometer i Värmland ökade med knappt 3 procent. En förklaring till detta är att utbudet har kundpassats och effektiviserats genom attraktivare linjenät och omfördelning av resurser genom partnersamverkan mellan trafikhuvudmannen Karlstadsbuss och trafikföretaget Nobina. I andra ändan av denna skala finns Norrbotten har haft en mycket stor kostnadsökning (43 procent), samtidigt har antalet utbudskm minskat med 0,8 procent.

Tabell 18 Sammanställning av valda nyckeltal

Län	Resande- förändring 07-09	Befolknings- förändring 07- 09	Förändring i utbudskm 07-09	Förändring i kostnad/resa 07-09	Förändring i skattebidrag/res a 07-09	Marknadsandel 09-10, inkl. kommersiell trafik
Värmland	11,5%	-0,1%	2,9 %	-13,6 %	-12,3 %	11,7 %
Halland	8,3 %	2,7 %	6,0 %	14,9 %	2,4 %	9,8 %
Västerbotten	6,5 %	0,4%	5,6 %	3,0 %	6,4 %	11,9 %
Kalmar	6,4 %	-0,1%	29,9 %	21,2 %	19,0 %	9,0 %
Dalarna	6,0 %	0,3 %	5,7 %	0,2 %	-1,6 %	10,6 %
Skåne	5,3 %	3,9 %	15,3 %	7,6 %	4,9 %	22,7 %
Västra Götaland	5,2 %	2,0 %	7,3 %	9,4 %	24,7 %	24,3 %
Uppsala	2,3 %	3,7 %	13,0 %	7,2 %	6,5 %	22,4 %
Östergötland	2,2 %	2,2 %	5,6 %	7,3 %	15,2%	Saknas
Stockholm	2,2 %	5,2 %	-3,2 %	-9,0 %	8,9 %	47,5 %
Jämtland	1,3 %	-0,3 %	4,8 %	6,1 %	13,5 %	12,5 %
Blekinge	0,0 %	0,8 %	28,8 %	11,6 %	50,9 %	11,4 %
Jönköping	-0,7 %	1,4 %	6,1 %	0,5 %	-3,2 %	12,1 %
Örebro	-0,7 %	1,4 %	-9,6 %	14,9 %	41,1 %	12,1 %
Norrbottn	-0,8 %	-1,1 %	-0,8 %	19,1 %	27,3 %	9,7 %
Södermanland	-1,1 %	2,2 %	-0,7 %	8,6 %	8,0 %	10,9 %
Västmanland	-1,3 %	1,1 %	6,5 %	19,6 %	16,8 %	10,2 %
Gävleborg	-1,3 %	0,2 %	4,9 %	8,6 %	15,7 %	12,3 %
Kronoberg	-1,4 %	2,0 %	3,9 %	36,2 %	20,3 %	9,7 %
Västernorrland	-1,6 %	-0,4 %	0,7 %	7,2 %	9,1 %	9,7 %
Gotland	-6,6 %	-0,1 %	-12,8 %	3,2 %	-1,2 %	5,9 %

Här har ställts samman några av de nyckeltal som redovisats tidigare i rapporten. Syftet är att än bättre tydliggöra samband mellan olika viktiga nyckeltal. Som exempel är det viktigt för att visa om branschen är på väg mot sina egna uppsatta mål om resandeökning avspeglas i resandeökning i de olika länen. Resandeökningen bör då rimligen överstiga befolkningsökningen. I vissa fall är det så, i andra är det sämre. Återigen kan man se Värmland som ett bra exempel där det trots en liten befolkningsminskning mellan åren 2007-2009 har lyckats få till en resandeökning på 11,5 procent under samma tid.

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