

FRAMKOMLIGHETS- RAPPORTEN 2019

En analys av restiden på 6 564 busslinjer
över hela Sverige



Framkomlighetsrapporten 2019 publiceras av Nobina Sverige AB.

Nobina är Nordens största och mest erfarna operatör avseende kollektivtrafik med buss. Bolagets expertis avseende prospektering, anbuds-förfaranden samt en aktiv förvaltning av kontrakt gällande kollektivtrafik med buss, i kombination med en långsiktig leverans av tjänster med hög kvalitet, gör Nobina branschledande i termer av lönsamhet, utveckling och initiativ som främjar en sundare bransch. Varje dag ser Nobina till att närmare en miljon människor kommer till sitt jobb, sin skola eller andra aktiviteter genom att leverera kollektivtrafik med buss i Sverige, Norge, Finland och Danmark. Nobina tillhandahåller även särskild kollektivtrafik under varumärket Samtrans på den svenska marknaden. Bolaget omsätter cirka 10 miljarder SEK (2018/19), har 11 600 medarbetare och huvudkontor i Solna, Stockholm.

För mer information:

Nobina AB,
Armégatan 38, Box 6071
171 06 Solna

+46 8 410 650 00
nobina.com



INLEDNING

Riksdagen har i juni 2017 antagit ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som innehåller skärpta klimatmål. För transportsektorn innebär det att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exkl. inrikes flygtransporter) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

De svenska kollektivtrafikaktörerna har under 2018 genom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik låtit WSP analysera hur kollektivtrafiken kan bidra till målet ur två perspektiv: dels genom ökad marknadsandel, vilket i sin tur innebär mer klimateffektiva transporter, dels genom minskade utsläpp från kollektivtrafikens egna fordon.

Slutsatserna är tydliga. Kollektivtrafiken är en central byggsten för att klara transportsektorns klimatmål och frågan om kollektivtrafikens andel av resandet tycks vara avgörande. Då kollektivtrafiken redan idag står för en förhållandevis liten andel av koldioxidutsläppen och denna andel har minskat kraftigt sedan 2010 genom progressiva satsningar på bland annat biodrivmedel och elektrifiering, ligger den största utmaningen i att få fler människor att välja bussen framför bilen.

WSP resonerar därför kring ett antal styrmedel och åtgärder som skulle kunna initieras i syfte att nå utsläppsmålen. I fråga om att få fler människor att välja kollektivtrafiken konstaterar WSP att ökat utbud av kollektivtrafik inklusive anropsstyrd trafik är den enskilt mest effektiva åtgärden.

Hur kommer det sig då att branschen, som själva har enats om ett fördubblingsmål för kollektivtrafikens marknadsandel, inte redan har ökat utbudet i en takt som attraherar tillräckligt många bilister?

Svaret är inte okomplicerat, här ryms frågor om alltifrån ekonomiska styrmedel och finansieringsfrågor till bättre upphandlingar och logistikutmaningar. Alltjämt framträder en annan fråga som en av de mest besvärliga för kollektivtrafikens möjligheter att växa med nya avgångar och tätare trafik. Det är frågan om busstrafikens framkomlighet. På flera håll är framkomligheten så begränsad att nya bussar inte får plats, ens med god vilja, utan att påtagligt förvärra trafiksituationen och skapa ytterligare förlängda restider för resenärerna.

Denna framkomlighetsutmaning får stöd när vi låter analysera tidtabellsdata för åren 2013 och 2019. Slutsatserna visar att restiderna har ökat i Sverige som helhet och i samtliga av de tre storstadsregionerna, Stockholm, Skåne och Västra Götaland.

När framkomligheten försämras och restiderna förlängs blir kollektivtrafikens erbjudande mindre attraktivt. Samtidigt ökar samhällets kostnader för kollektivtrafiken kraftigt i takt med att restiderna blir längre. Omvänt finns stora möjligheter att göra kollektivtrafiken attraktiv för fler resenärer och samtidigt sänka samhällets kostnader för trafiken om framkomligheten förbättras. Vi vill med denna analys som grund skapa förutsättningar för diskussion om fler åtgärder som förbättrar busstrafikens framkomlighet och gör kollektivtrafiken mer attraktiv för fler.

Med hjälp av Nobinas egna analysverktyg och framkomlighetsexperter har ett flertal trafikpåverkande flaskhalsar i vägtrafiken analyserats ur ett kollektivtrafikperspektiv. Analysen visar att flera framkomlighetshöjande åtgärder skulle kunna finansieras genom det ökade resande som åtgärderna i sig själva genererar. Det öppnar nya möjligheter för samtal om åtgärdernas finansiering och tidigareläggning av framkomlighetsåtgärder. Vi är beredda att visa vägen för en sådan utveckling.

Stockholm den 27 juni 2019

Jonas Kempe

Marknadsdirektör och vice vd, Nobina Sverige



Foto: Xload/Depositphotos

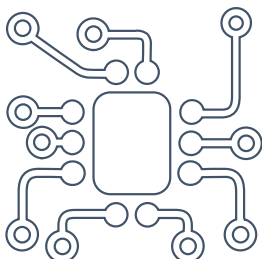


METOD

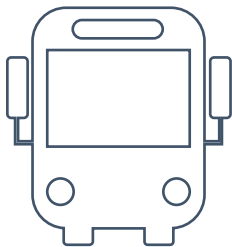
Nobina har analyserat restiden i busstrafiken över hela Sverige genom att sammanställa Sveriges samtliga tidtabeller för åren 2013 och 2019 och jämföra utvecklingen per busslinje. Jämförelsen har gjorts med tre primära nyckeltal. **Lågtrafik** visar skillnaden i restid för de snabbaste avgångarna, sannolikt turer mitt på dagen eller på kvällen. **Hela dygnet** visar skillnaden i restid sammanvägd för samtliga avgångar. **Högtrafik** visar skillnaden i restid för de långsammaste avgångarna, sannolikt i rusningstid då det är många resenärer och mycket bilar på vägarna. Samtliga mätetal har viktats efter antalet avgångar i tidtabell 2019 (T19) för vardera linje.

Underlagen har hämtats från Samtrafikens Trafiklab som samlar all tidtabellslagd kollektivtrafik. I analysen har vi filtrerat ut enbart linjer som körs med buss inom den offentligt finansierade regionala kollektivtrafiken. Spårtrafik, båtar eller kommersiella busslinjer är alltså inte med i jämförelsen. Därefter har vi filtrerat bort busslinjer som ger felaktiga data till jämförelsen, exempelvis linjer som förlängts eller fått nya hållplatser. Totalt innehåller jämförelsen 6 564 busslinjer över hela Sverige med 171 424 tidtabellslagda dagliga avgångar. Vår bedömning är att urvalet väl representerar Sveriges busstrafik där det årligen görs över 800 miljoner resor.

Uppdelningen mellan stads- och regionbusslinjer har gjorts utifrån antagandet att regionbusslinjer har tresiffriga linjenummer, och att stadsbusslinjer har en- eller tvåsiffriga linjenummer.



**TOTALT INNEHÅLLER
JÄMFÖRELSEN
6 564 BUSSLINJER MED
171 424 TIDTABELLSLAGDA
AVGÅNGAR.**



RESTIDEN ÄR DEN VIKTIGASTE FAKTORN FÖR MÄNNISKORS VAL AV FÄRDMEDEL.

Schabloner som används i beräkningarna är 250 kr per förartimme, 300 000 kr per buss och år, 65 procents planeringseffektivitet (tidtabellstid/total arbetstid). Schablonerna ska representera förändringseffekter och visar därmed inte en rättvisande bild av den totala trafiken. För den totala snitthastigheten har vi använt det kvalificerade antagandet om 30 km/h baserat på antaganden från Nobinas produktion. Nobinas totala produktion motsvarar ca 30 procent av Sveriges upphandlade busstrafik, med god geografisk spridning samt både stads- och regionbusstrafik.

Restiden är en av de viktigaste faktorerna för människors val av färdmedel. Detta gör att även små förändringar i restider har stor påverkan på hur mycket människor reser samt vilket färdmedel de väljer. Restidselasticiteten -0,4 är ett etablerat schablonmått som säger att resandet ökar med 4 procent om restiden minskar med 10 procent. Talet varierar för olika geografiska områden och trafikslag men är ett representativt medelvärde som används i bred omfattning inom kollektivtrafikbranschen.

ANALYS

Restiden på Sveriges busslinjer har mellan 2013 och 2019 ökat med i genomsnitt 2,52 procent. Det innebär också att den totala utbudstiden har ökat med motsvarande nivå. Kostnaden för de utökade restiderna uppgår till 300 miljoner kronor varje år för kollektivtrafikmyndigheterna. Sett till de ökade restiderna uppskattas den samhällsekonomiska kostnaden till 1 miljard kronor årligen.

En analys av de långsammaste avgångarna, vilka sannolikt går i rusningstrafik då biltrafiken orsakar som störst trängsel på vägarna, visar att restiden för dessa avgångar har ökat med hela 5,09 procent. Att utöka restiderna i rusningstid innebär inte bara fler betalda timmar i form av personalkostnader – det ökar också behoven av fordon. Utvecklingen driver dimensionerande fordon som enbart nyttjas under rusningstimmen.

Busstrafiken är under de högst belastade rusningstimmarna resurseffektivt optimerad vilket innebär att en enskild minuts extra restid kan innebära att ett ytterligare fordon krävs för att klara köruppdragen. Den utökade restiden med 5,09 procent bör därför sannolikt ha ökat antalet bussar inom Sveriges allmänna kollektivtrafik med samma tal. Detta motsvarar en investering i fordon på ca 1,5 miljarder svenska kronor och en kostnad som drabbar samhället med ca 100 miljoner kr per år.

	Antal avgångar T19	Högtrafik	Hela dygnet	Lågtrafik
SL	60 983	7,67%	2,77%	0,73%
Västtrafik	14 438	7,17%	4,32%	1,28%
Skånetrafiken	17 095	3,19%	3,35%	2,95%
Övriga Sverige	34 350	2,63%	1,42%	1,45%
Totalt	171 424	5,09%	2,52%	1,35%

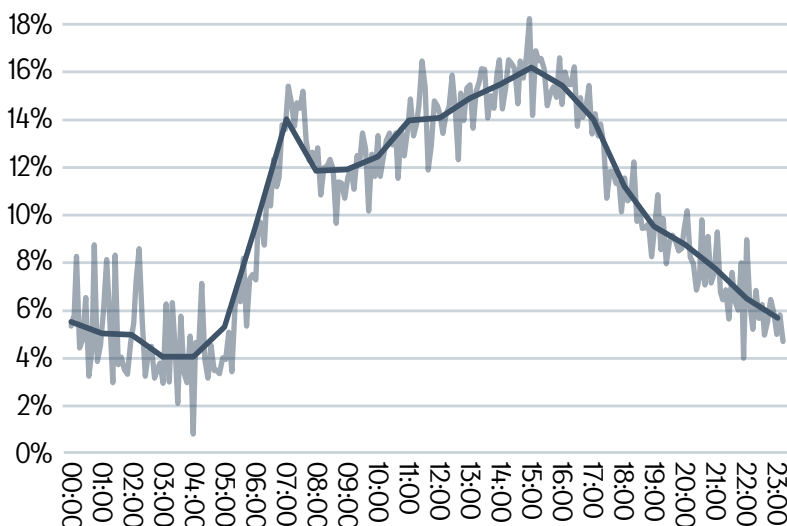
RESTIDEN FÖR DE LÅNGSAMMASTE AVGÅNGARNA HAR ÖKAT MED HELA 5 PROCENT.



Om Sveriges busstrafik tvärtom skulle bli en (1) kilometer i timmen snabbare skulle samhället först spara ca 350 miljoner i minskade driftskostnader, därefter skulle en resandeökning om ca 1,3 procent leda till ca 11 000 000 fler resor med busstrafiken och ökade intäkter med 140 miljoner kronor, samt en samhällsekonomisk nytta på ca 100 miljoner kronor årligen.

För att få en bättre bild av hur de utökade restiderna påverkar resandet visar *Figur 1* den genomsnittliga ökningen av restid över dygnet. Man kan tydligt se hur restiderna ökar från klockan 05.00 för att nå sin peak under morgonrusningen vid ca 07.40 med 15 procent längre restider jämfört med under natten. Efter morgonrusningen förbättras restiderna tack vare färre bilister och kortare hållplatsstopp. Redan klockan 10.00 börjar restiderna öka på nytt för att åter nå sin topp vid 15.40, vilket sannolikt beror på att skolorna slutar samtidigt som biltrafiken intensifieras under eftermiddagsrusningen. Som mest har bussarna över 18 procent längre restider, i genomsnitt sett över hela Sverige.

Figur 1: Restidsökning sett över dygnet i förhållande till den snabbaste turen.

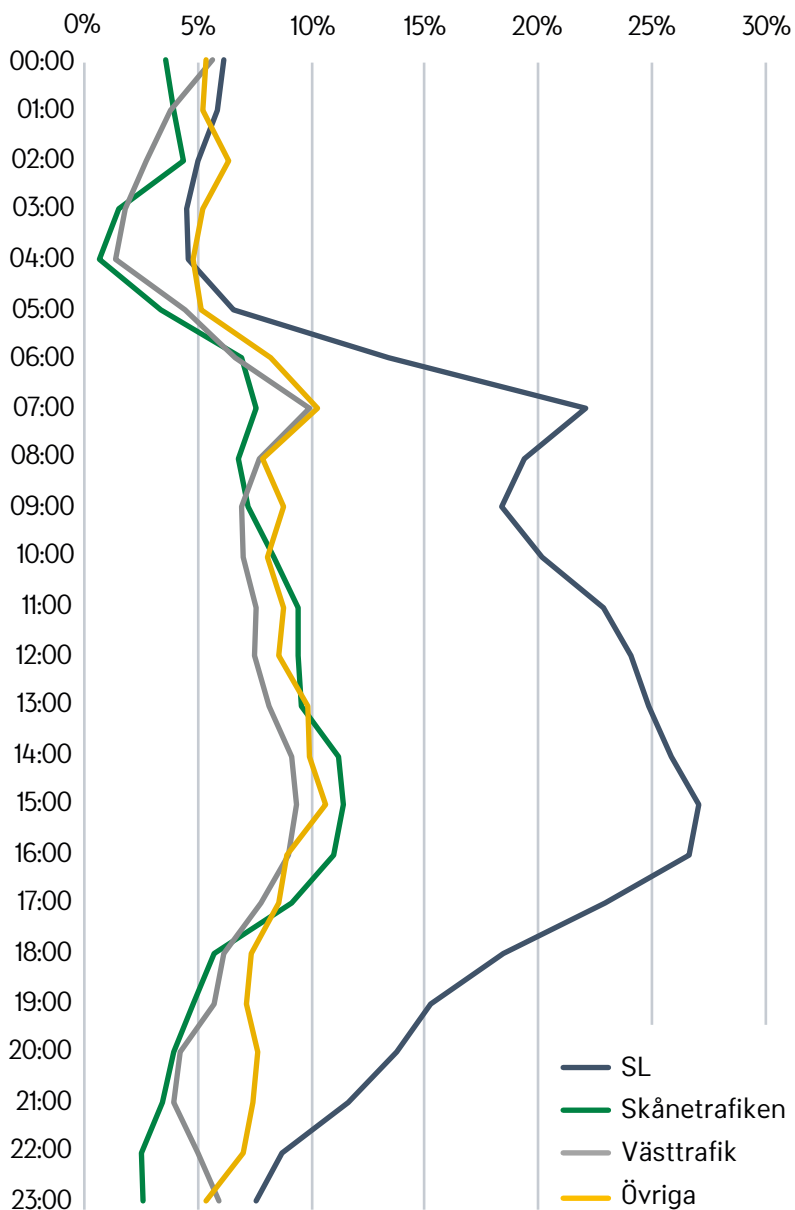




När vi jämför situationen i de tre storstadsregionerna, Stockholm, Skåne och Västra Götaland samt med övriga regioner blir det tydligt att situationen är klart mer ansträngd i Stockholms län där restiderna under peaktimmarna ökar med nästan 30 procent jämfört med trafik som utförs under natten. En förklaring till detta är att trafiken som körs i kommuner i inre respektive yttre förort har både större resenärsvolymer och fler infrastrukturutmaningar. Västra Götaland och Skåne har förhållandevis fler och större områden med utpräglad gles- eller landsbygdstrafik som inte drabbas lika hårt av storstadens trängsel. Övriga Sverige följer en snarlik trend.



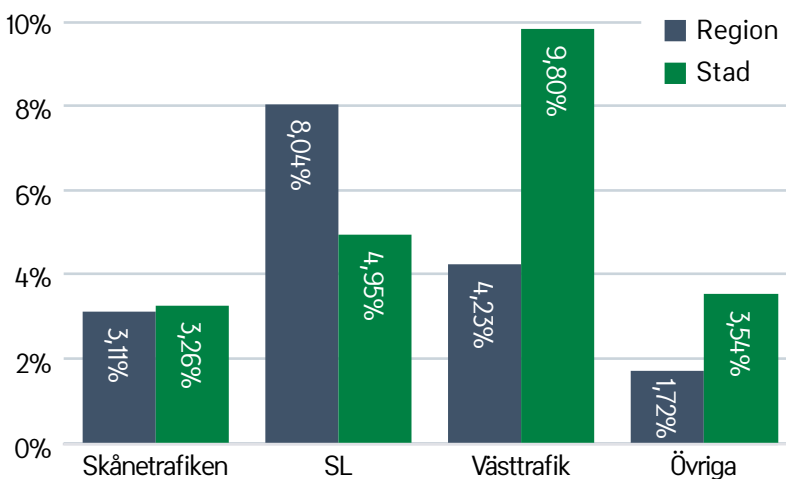
Figur 2: Restidsökning sett över dygnet i förhållande till den snabbaste turen, fördelat på RKTm.



RESTIDERNA MED VÄSTTRAFIKS STADSBUSSAR HAR ÖKAT MED NÄSTAN 10 PROCENT I RUSNINGSTRAFIK.

Fördelningen mellan stads- och regionbusslinjer visar just denna utmaning där regionbusslinjerna i Stockholm har ökat sina restider mer än dubbelt så mycket som i övriga län (Figur 3).

Figur 3: Restidsökning i stadsbuss- respektive regionbusstrafik, fördelat på RKTM.



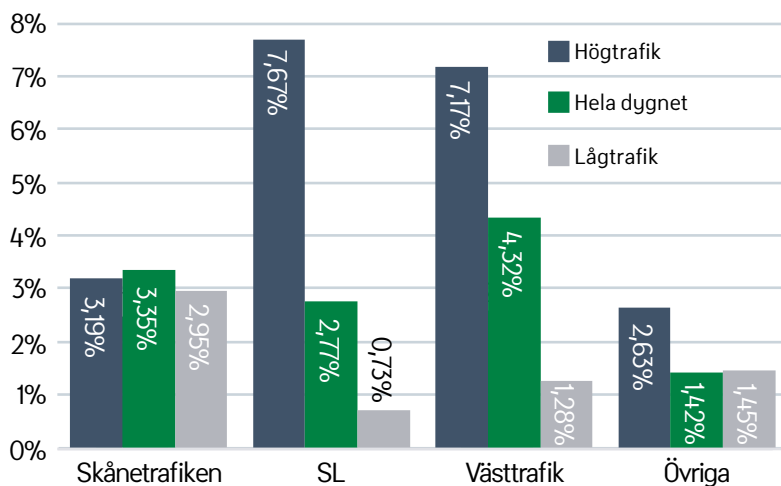
Särskilt noterbar är även utvecklingen för Västtrafiks stadsbussar vars restider har ökat med nästan 10 procent i rusningstid.

Stockholms innerstadstrafik är till stor del inte med i jämförelsen då linjenätet gjordes om 2015 vilket gör att de flesta linjer filtreras bort. Men om vi gör en detaljstudie för stombussarna linje 1, 2 och 4 som är oförändrade, men som fått stora satsningar på framkomlig-

heten så ser vi effekterna. Totalt har dessa linjer ökat körtiderna med beskedliga 0,69 procent, vilket får ses som ett mycket gott resultat.

Skånetrafiken visar i sin tur utökade restider omkring 3 procent för både stads- och regionbusstrafiken. Vid en jämförelse av utvecklingen i hög-, medel- respektive lågtrafik kan konstateras att utökningarna skett i lika stor omfattning under lågtrafik som högtrafik. Alltså runt 3 procent. En förklaring till detta kan vara att Skånetrafiken valt att styra mot taktfasta tidtabeller, vilket i lägre utsträckning följer med den egentliga framkomligheten och därmed riskerar att påverka punktligheten negativt.

Figur 4: Restidsökning under lågtrafik, högtrafik och sett över hela dygnet, fördelat på RKTМ.



**REGIONBUSSLINJERNA
I STOCKHOLM HAR ÖKAT SINA
RESTIDER MER ÄN DUBBELT
SÅ MYCKET SOM I ÖVRIGA LÄN.**

ÖKADE RESTIDER – EN STOR KOSTNAD FÖR SAMHÄLLET

Vår analys av tidtabellsdata i Sverige kan härleda en kostnadsutveckling i bussbranschen som uppgår till ca 300 miljoner kronor per år (200 miljoner kronor avser utbudstid och ca 100 miljoner kronor avser fordonskostnader). Branschen har haft svårt att förklara den tunga kostnadsutvecklingen där SKL¹ i sin analys har en residual på 458 MKR som inte kan förklaras av de direkta modellerna.

Högre kostnader orsakade av längre restider kan alltså förklara en stor del av kostnadsutvecklingen för busstrafiken.

Ytterligare en viktig kostnadspost som sällan debatteras är att utbudsökningar traditionellt sett koncentreras till peaktider med trängselpproblem. När utbudsökningar koncentreras till peaktid driver dessa tillkommande kilometer oproportionerligt många dimensionerande fordon jämfört med hela den övriga tidtabellen. Därför ökar priset per kilometer vid utbudsökningar.

De ökade restiderna är således kostsamma för både resenärer och skattebetalare. En långsammare trafik blir inte bara mindre attraktiv, den blir också i förlängningen dyrare för samhället och resenärerna.

De försämrade restiderna inom Sveriges busstrafik är den största drivkraften bakom branschens tunga kostnadsutveckling. Samtidigt är det en faktor som tydligt begränsar måluppfyllelsen i det av riksdagen antagna klimatpolitiska ramverket.

1

webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-529-5.pdf