



Så räcker skattepengarna längre på vägen

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



Innehåll

Innehåll.....	2
Ord på vägen.....	3
Sammanfattning och slutsatser	4
Utvecklingen mot målet om fördubblat resande inom kollektivtrafiken, med sikte på fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken	5
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer	5
Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete	7
Bakgrund och syfte	8
Metod.....	9
Kollektivtrafikens utveckling mot målet om fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt.....	9
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer	9
Resandeincitament	9
Målet om fördubblat kollektivtrafikresande.....	9
Indexrekommendationer – verktyget för affärsneutralitet.....	10
Standardisering förutsätter följsamhet.....	10
Lokal marknadsföring	10
Funktionella miljökrav.....	10
Mer kollektivtrafik för samma pengar	11
Analys.....	13
Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer	13
Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete	16
Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblad marknadsandel	17
Övergripande resande och utbud	17
Resande och utbud per län	19
Övergripande ekonomi	21
Per län ekonomi	23
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 2011 vill vi på 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. Värt att notera med tanke på att vi har ny kollektivtrafiklag sedan den 1 januari 2012 är att vi i rapporten använder begreppet trafikhuvudman, vilket är det begrepp som gällde fram till det gångna årsskiftet.

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 företagens 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

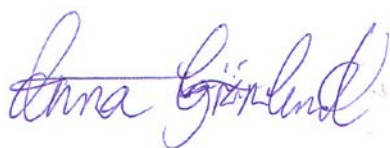
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Avtalsprocessen/>

Nu när Ny kollektivtrafiklag trätt i kraft 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 regional linjelagd busstrafik.

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

Den här publikationen är en uppföljning på rapporten "På väg mot fler resenärer i bussen – eller inte?" som BR publicerade 2010 och efterföljaren från 2011 "Spara pengar och få samtidigt fler resenärer i kollektivtrafiken". De finns båda att hämta på vår webbplats www.bussbranschen.se, under rubriken Fakta och material.

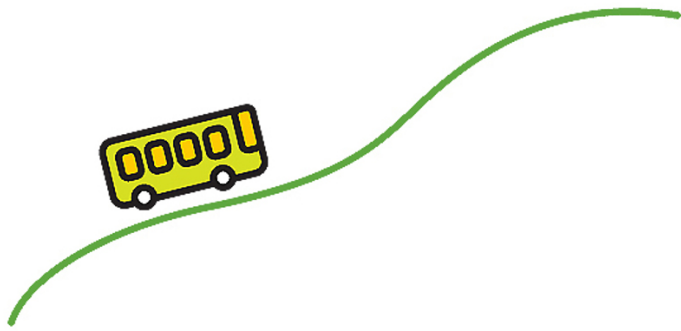
Stockholm i mars 2012



Anna Grönlund

Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund¹

¹ Tidigare rapporter: 2011: http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Rapporter/BR_rapporten2011.pdf
2012: http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Rapporter/BR_Rapport2010.pdf



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 projektet Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik² 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 verksamheten 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 målet att fördubbla antalet resor i kollektivtrafiken till 2020, och på sikt fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel**, genom att använda statistik om resandeutveckling och ekonomi från SIKA och Trafikanalys för år 2007, 2008, 2009 och 2010.³

För det andra har vi analyserat i vilken omfattning som trafikhuvudmännen använder de branschrekommendationer som deras egen 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 Avtalsrekommendationerna⁴ och i tidigare överenskommelser kring bland annat index och fordonsstandardisering.

² Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket

³ 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, Trafikanalys rapport 2010:12 publicerad i juli 2010 samt Trafikanalys rapport 2011:19 publicerad i juli 2011.

⁴ Modellavtalen antogs av samtliga ingående branschorganisationers styrelser försommaren 2010 och de uppdateras efter gemensamma beslut, se <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Avtalsprocessen/>

Utvecklingen mot målet om fördubblat resande inom kollektivtrafiken, med sikte på fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar – det 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 2010 steg kostnaderna med 25 procent, medan resandet bara ökade med drygt 6 procent.

Resandet ökar dock allt för långsamt för att fördubblingsmålet ska kunna nås enligt tidplan. 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. Här har resandet ökat med 12,1 procent mellan 2007 och 2010, samtidigt som kostnaderna per resa har minskat med 10,7 procent under samma tid. 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 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 har analyserat.

I tre upphandlingar, två i Norrbotten och Västtrafiks upphandling i Tvåstad, ansvarar trafikföretaget för den lokala marknadsföringen. I Karlstad sker detta i dialog med kommunen.

Buss 2010, som innehåller branschens rekommendationer för standardisering av bussar, har använts vid 12 procent av upphandlingarna, föregående år var detta värde 23 procent. Bra föredöme är X-trafik. I de övriga upphandlingarna hänvisar man till Buss 2010, men samtidigt har trafikhuvudmannen skrivit in ett eller flera egna tillägg. Tillägg som många gånger är detaljstyrande. 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 2011. Sänkta kostnader som hade gjort det möjligt att satsa på mer trafik för att genom ett större utbud locka nya resenärer och därmed styra mot vårt gemensamma mål om fördubblat resande 2020 och fördubblad marknadsandel på sikt. Det är nu dags för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter 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 är andelen 29 procent, vilket är en försämring jämfört med år 2010 då det var 38 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. Vanligaste avvikelserna är att man inte låter anbudslämnaren själv välja indexkorgens viktfordelning inom givna ramar.

Samtliga upphandlingar (utom Östgötatrafikens) som genomfördes under år 2011 innehöll formuleringar som visade att trafikhuvudmannen ansluter sig till de mål om fördubblat resande inom kollektivtrafiken till 2020 och på sikt fördubblad marknadsandel som har satts upp av branschen. 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 2011 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.

När det gäller andelen avtal som i sina miljökrav enbart innehåller funktionella krav visar statistiken som BR tagit fram att 59 procent av upphandlingarna enbart ställde funktionella miljökrav. Vanligaste detaljkravet är att det ska vara biogasbussar. Det är en mycket ensidigt kravställande på gasbussar som inte är bra. Ordet energieffektivisering måste få en större betydelse hos landets trafikbeställare. Här finns mycket att göra varav mycket hamnar på beställarens bord. Exempelvis prioritera kollektivtrafiken i våra större städer på ett helt annat sätt än vad som sker i dagsläget. Överlåt till trafikföretaget att sköta tidtabellsplanering och besluta om fordonsstorlekar. Detta kräver att man vågar vara modig hos beställaren, eller snarare vågar släppa taget lite grann.

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. För att nå fram rekommenderas flera åtgärder. Tidtabellsplanering hos trafikföretagen är en.

Men bara vid en fjärdedel av upphandlingarna överläts planeringen av tidtabellen till trafikföretaget. Västtrafik överlämnar ansvaret för tidtabellsplaneringen till trafikföretagen. I de allra flesta fallen sker detta i varianter av samrådsförfarande, med sista ordet hos beställaren.

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 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, vilka ska godkännas av Beställaren."

Vid 41 procent av upphandlingarna överläts omloppsplaneringen till trafikföretagen. Liksom när det gäller tidtabellsplaneringen går Västtrafik 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 kollektivtrafik⁵. 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 Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik 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 läget 2011. Med utgångspunkt i de upphandlingar av busstrafik som genomförts under 2011 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
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Om-Fordubblaprojektet/Mal/>

Metod

Vi har analyserat hur kollektivtrafiken och kollektivtrafikbranschen utvecklas mot målet om ett fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken på sikt 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 2011, har använt de rekommendationer som branschen enats kring. Och för det tredje har vi försökt analysera trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete.

Kollektivtrafikens utveckling mot målet om fördubblat resande 2020 och en fördubblad marknadsandel på sikt

För att kunna analysera och beskriva hur kollektivtrafiken utvecklas mot målet om fördubblat resande 2020 har BR, genom att använda statistik från SIKA och Trafikanalys⁶ för år 2007, 2008, 2009 och 2010, tagit fram nyckeltal för resandeutveckling och ekonomi för landets trafikhuvudmän.

Nyckeltalen beskriver utvecklingen på såväl riksnivå som på 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 mallavtal⁷ 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 2011 som innehållit resandeincitament som utgjort minst 25 procent av den totala ersättningen till trafikföretaget.

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 Partnersamverkan för

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

fördubblad kollektivtrafik. 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, 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, 2010 och 2011. 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 2011. Rådets rekommendationer publiceras löpande på <http://www.svenskkollektivtrafik.se/Medlemsservice/Indexrad/> och på <http://www.bussbranschen.se/indexrekommendationer>

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 dokumentet 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.

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

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

miljökrav ställs även i det branschgemensamma miljöprogram, med tillhörande kravbilaga vilken ingår i Avtalsrekommendationerna.

Mer kollektivtrafik för samma pengar

Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik 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 den 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 omloppsplaneringen¹¹.

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 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 trafikhuvudmännens avtal med bussföretagen, betalar för såväl fordons- som personalkostnaderna och även för drivmedelskostnaderna. Detta gäller

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

¹¹ Omloppsplanering beskriver hur många fordon som ska användas.

¹² Rapporten finns att hämta på www.bussbranschen.se/Mer_kollektivtrafik_för_samma_pengar.pdf

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 trafikhuvudmännen har fört över ansvaret för tidtabellsplanering och omloppsplanering till trafikföretagen i de upphandlingar som genomfördes år 2011.

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.

Analys

Trafikhuvudmännen och branschens rekommendationer

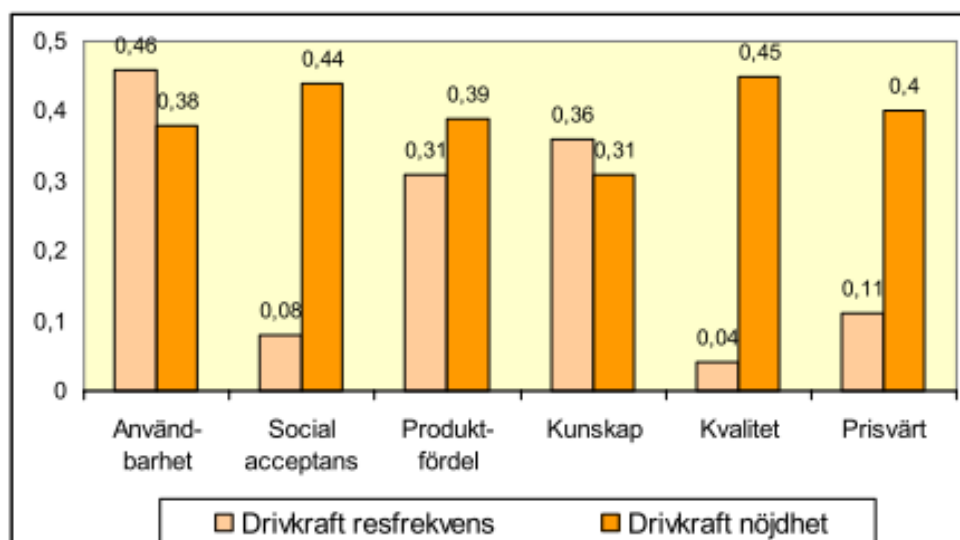
Upphandlare	Resande- incitament > 24 %	Följer indexrek.	Följer Buss 2010, utan egna tillägg	Trafikföretaget sköter lokal marknadsföring	Beställaren har klart uttalade mål om resandeökning	Enbart funktionella miljökrav
Västtrafik, Göteborg öster	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
Västtrafik, Göta Älvdalen	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
UL, regiontrafik 2011	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	Ja
Skånetrafiken, regionbuss 2011	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
Östgötatrafiken, V. Och mellersta Ö-götland	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja
Östgötatrafiken, Östra Ö-götland	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja
Länstr. Norrbotten, Linje 14	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	Ja
Länstr. Norrbotten, område 16	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja, ej målsatt	Ja
Östgötatrafiken, Linköping	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Östgötatrafiken, Norrköping	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Skånetrafiken, Malmö Södervärn (avbruten)	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
Länstr. Sörmland, Strängnäs	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Ja
Länstr. Västerbotten, Lycksele	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Ja
Karlstadbuss	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej
Västtrafik, Tvåstad	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja, ej målsatt	Nej
Länstr. Kronoberg, 2012-01	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja, ej målsatt	Nej
X-trafik, Linjetrafik Gästrikland	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja, ej målsatt	Ja
Andel som följer rek:	6 %	29 %	12 %	24 %	76 %	47 %

När det gäller de upphandlingar av linjetrafik med buss som genomfördes 2011 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 Linköping och Norrköping. Men även delar av de upphandlingar som 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 nära på en fjärdedel av upphandlingarna överläter man på trafikföretaget att ansvara för den lokala marknadsföringen. Kombinerar detta med ett tillräckligt kraftigt resandeincitament så 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 12 procent av upphandlingarna och detta är en kraftig tillbakagång jämfört med 2010 då motsvarande värde var 23 procent. I de övriga upphandlingarna har man haft egna tillägg utöver Buss

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.

2010 som många gånger inneburit att man ställt kostnadsdrivande krav som inte ger något mervärde för resenären. 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 2011. 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 minskar andelen från 38 procent till 29 procent. Många av de övriga upphandlingarna kommer nästan i mål. Dock överlåter man inte till anbudslämnaren att själv ange viktning enligt indexrådets rekommendationer.

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 företagens risker med avtalet, vilket innebär att trafikföretagen inte behöver gardera sig genom att lägga dyrare anbud.

Samtliga upphandlingar som genomfördes under år 2011, förutom Östgötatrafikens upphandlingar, 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 visar statistiken som BR tagit fram att ungefär hälften av upphandlingarna enbart har funktionella miljökrav. I de fall man har detaljkrav så är 2011 ett steg framåt då bland annat Västtrafik anger att viss del biogas ska förbrukas i stället för att ställa krav på gasbuss. I många andra fall 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.**

Trafikhuvudmännens effektiviseringsarbete

Upphandlare	Trafikföretaget sköter tidtabellsplanering	Trafikföretaget ansvarar för omloppsplanering fordonen
Västtrafik, Göteborg öster	Ja	Ja
Västtrafik, Göta Älvdalen	Ja	Ja
UL, regiontrafik 2011	Nej	Nej
Skånetrafiken, regionbuss 2011	Nej	Ja
Östgötatrafiken, V. Och mellersta Ö-götland	Nej	Nej
Östgötatrafiken, Östra Ö-götland	Nej	Nej
Länstr. Norrbotten, Linje 14	Nej	?
Länstr. Norrbotten, område 16	Nej	?
Östgötatrafiken, Linköping	Nej	Nej
Östgötatrafiken, Norrköping	Nej	Nej
Skånetrafiken, Malmö Södervärn (avbruten)	Nej	Ja
Länstr. Sörmland, Strängnäs	Nej	Nej
Länstr. Västerbotten, Lycksele	Nej	Nej
Karlstadbuss	Ja	Ja
Västtrafik, Tvåstad	Nej	Ja
Länstr. Kronoberg, 2012-01	Nej	Nej
X-trafik, Linjetrafik Gästrikland		Nej
Andel som följer rek:	24 %	41 %

Bara vid en fjärdedel av upphandlingarna ska trafikföretaget ansvara för planeringen av tidtabellen. Detta är en klar nedgång jämfört med föregående år. Här är framför allt Västtrafik ett gott föredöme. I många av de andra upphandlingarna finns varianter av samråd vid framtagandet av tidtabell. Önskvärt är att beställaren ger i uppdrag att lösa ett resebehov i stället för att leverera en detaljstyrd trafik som förhindrar en optimal lösning.

Vid 41 procent av upphandlingarna överläts trafikplaneringen¹⁴ 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.

¹⁴ Omloppsplaneringen

Kollektivtrafikens utveckling mot fördubblad marknadsandel

Övergripande resande och utbud

Tabell 1 Antalet resor¹⁵ jämfört föregående år, total (miljoner)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 12; Trafikanalys 2010:12, tabell 12; Trafikanalys 2011:19, tabell 12

År	Antal Resor (miljoner)	Förändring	Total förändring
2007	1213		
2008	1250	3,1 %	
2009	1251	0,1 %	
2010	1287	2,9 %	6,1 %

Antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 6,1 procent mellan år 2007 och 2010. Ökningen år 2010 var 2,9 procent.

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 12; Trafikanalys 2010:12, tabell 12; Trafikanalys 2011:19, tabell 12

År	2007	2008	2009	2010	Förändring 2008	Förändring 2009	Ökning 2010	Förändring 2010	Total förändring
Spårväg	122	123	124	131	0,8 %	0,8 %	7	5,6 %	7,4 %
T-bana	303	306	307	310	1,0 %	0,3 %	3	1,0 %	2,3 %
Buss	639	657	660	681	2,8 %	0,5 %	21	3,2 %	6,6 %
Tåg	142	151	151	156	6,3 %	0,0 %	5	3,3 %	9,9 %
Sjöfart	7	8	9	9	14,3 %	12,5 %	0	0,0 %	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 2010. Det näst största trafikslaget var tunnelbana, med 24 procent. Tunnelbana finns dock bara i Stockholm. För 2010 ökade resandet med buss med 21 miljoner resor 2010 vilket är i särklass den största ökningen bland trafikslagen.

¹⁵ En resa definieras som en påstigning.

Tabell 3 Antalet utbudskilometer jämfört föregående år total (miljoner)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 13; Trafikanalys 2010:12, tabell 13; Trafikanalys 2011:19, tabell 13

År	Km (miljoner)	Förändring	Total förändring
2007	693		
2008	709	2,3 %	
2009	722	1,8 %	4,2 %
2010	740	2,5 %	6,8 %

Utbudet av lokal och regional kollektivtrafik har ökat med 6,8 procent mellan 2007 och 2010.

Tabell 4 Antalet utbudskilometer¹⁶ per trafikslag jämfört föregående år (miljoner)¹⁷

Källa: SIKA 2009:18, tabell 13; Trafikanalys 2010:12, tabell 13; Trafikanalys 2011:19, tabell 13

År	2007	2008	2009	2010	Förändring 2008	Förändring 2009	Förändring 2010	Total förändring
Järnväg	77	72	79	82	-6,5%	9,7 %	6,5 %	6,5 %
T-bana	91	89	92	88	-2,2%	3,4 %	-3,3 %	-3,3 %
Buss	506	529	534	551	4,5 %	0,9 %	8,9 %	8,9 %
Spårväg	18	19	17	17	5,6 %	-10,5 %	-5,6 %	-5,6 %

Bussen står för den största delen av utbudet av lokal och regional kollektivtrafik. Bussen står för 75 procent av utbudet av kollektivtrafik. För 2010 ökade utbudet med buss med cirka 9 procent.

¹⁶ Samma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas (Trafikanalys)

¹⁷ Utbudet för sjöfart i lokal och regional kollektivtrafik redovisas inte av SIKA, Trafikanalys

Resande och utbud per län

Tabell 5 Antalet resor jämfört föregående år total (1 000-tal)

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

Län	2007	2008	2009	2010	Förändring 2008	Förändring 2009	Förändring 2010	Resande- förändring 07- 10
Halland	11 400	12 028	12 350	13 518	5,5 %	2,7 %	9,5 %	18,6 %
Kronoberg	6 035	6 136	5 949	7 005	1,7 %	-3,0 %	17,8 %	16,1 %
Västerbotten	8 636	8 878	9 196	9 954	2,8 %	3,6 %	8,2 %	15,3 %
Värmland	11 081	12 088	12 358	12 424	9,1 %	2,2 %	0,5 %	12,1 %
Skåne	128 790	135 657	135 587	144 027	5,3 %	-0,1 %	6,2 %	11,8 %
Uppsala	26 093	27 188	26 700	28 400	4,2 %	-1,8 %	6,4 %	8,8 %
Kalmar	6 278	6 604	6 678	6 826	5,2 %	1,1 %	2,2 %	8,7 %
Västra Götaland	209 955	220 507	220 841	226 750	5,0 %	0,2 %	2,7 %	8,0 %
Jämtland	5 391	5 421	5 460	5 817	0,6 %	0,7 %	6,5 %	7,9 %
Västernorrland	9 533	9 535	9 379	10 126	0,0 %	-1,6 %	8,0 %	6,2 %
Västmanland	8 769	8 964	8 656	9 286	2,2 %	-3,4 %	7,3 %	5,9 %
Blekinge	7 569	7 590	7 571	7 928	0,3 %	-0,3 %	4,7 %	4,7 %
Dalarna	12 680	13 439	13 443	13 253	6,0 %	0,0 %	-1,4 %	4,5 %
Stockholm	676 261	681 798	691 049	705 981	0,8 %	1,4 %	2,2 %	4,4 %
Gävleborg	12 467	12 949	12 302	12 721	3,9 %	-5,0 %	3,4 %	2,0 %
Östergötland	25 935	27 220	26 516	26 183	5,0 %	-2,6 %	-1,3 %	1,0 %
Norrbottn	8 421	8 542	8 357	8 464	1,4 %	-2,2 %	1,3 %	0,5 %
Södermanland	9 230	9 243	9 133	9 263	0,1 %	-1,2 %	1,4 %	0,4 %
Örebro	12 313	12 703	12 225	12 216	3,2 %	-3,8 %	-0,1 %	-0,8 %
Jönköping	16 335	16 965	16 228	16 191	3,9 %	-4,3 %	-0,2 %	-0,9 %
Gotland	1 224	1 202	1 143	1 165	-1,8 %	-4,9 %	1,9 %	-4,8 %

Det största antalet resor genomfördes 2010 i Stockholm (705 981 000) och i Västra Götaland (226 750 000). På Gotland har resandet minskat med 4,8 procent mellan år 2007 och 2010. Den största ökningen av antalet resor under samma period gjordes i Halland, där antalet resor ökade med 18,6 procent. Den näst största ökningen gjordes i Kronoberg, med 16,1 procent. Även Västerbotten, Värmland och Skåne uppvisar stora ökningar mellan 2007 och 2010.

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; Trafikanalys 2011:19, tabell 16

Län	2007	2008	2009	2010	Förändring 2008	Förändring 2009	Förändring 2010	Total förändring
Kalmar	12 077	14 563	15 686	15 979	20,6%	7,7 %	1,9 %	32,3 %
Blekinge	9 686	11 340	12 475	12 554	17,1%	10,0 %	0,6 %	29,6 %
Skåne	69 827	73 984	80 503	85 833	6,0 %	8,8 %	6,6 %	22,9 %
Uppsala	33 188	35 443	37 500	38 148	6,8 %	5,8 %	1,7 %	14,9 %
Jönköping	19 866	20 208	21 076	22 634	1,7 %	4,3 %	7,4 %	13,9 %
Västra Götaland	112 711	120 171	120 905	126 333	6,6 %	0,6 %	4,5 %	12,1 %
Värmland	17 059	17 883	17 550	18 766	4,8 %	-1,9 %	6,9 %	10,0 %
Östergötland	26 740	27 656	28 235	29 319	3,4 %	2,1 %	3,8 %	9,6 %
Kronoberg	9 797	10 205	10 175	10 698	4,2 %	-0,3 %	5,1 %	9,2 %
Halland	12 126	12 547	12 857	13 148	3,5 %	2,5 %	2,3 %	8,4 %
Dalarna	14 000	15 000	14 800	14 900	7,1 %	-1,3 %	0,7 %	6,4 %
Västerbotten	19 051	19 381	20 125	20 116	1,7 %	3,8 %	0,0 %	5,6 %
Gävleborg	20 245	21 200	21 246	21 310	4,7 %	0,2 %	0,3 %	5,3 %
Västmanland	7 448	7 799	7 930	7 764	4,7 %	1,7 %	-2,1 %	4,2 %
Västernorrland	15 079	15 487	15 178	15 339	2,7 %	-2,0 %	1,1 %	1,7 %
Södermanland	12 924	13 005	12 834	13 115	0,6 %	-1,3 %	2,2 %	1,5 %
Jämtland	11 009	11 285	11 535	11 138	2,5 %	2,2 %	-3,4 %	1,2 %
Örebro	13 427	12 220	12 143	13 398	-9,0 %	-0,6 %	10,3 %	-0,2 %
Stockholm	235 991	228 913	228 517	229 243	-3,0 %	-0,2 %	0,3 %	-2,9 %
Norrbottn	17 873	17 927	17 727	17 279	0,3 %	-1,1 %	-2,5 %	-3,3 %
Gotland	2 935	2 943	2 558	2 521	0,3 %	-13,1 %	-1,4 %	-14,1 %

Utbudet av kollektivtrafik är störst i Stockholm och Västra Götaland. Den största ökningen av utbudet, räknat i utbudskilometer, mellan år 2007 och 2010 har skett i Kalmar (32,3 procent) och i Blekinge (29,6 procent). Den största minskningen har genomförts i på Gotland där antalet utbudskilometer minskat med 14,1 procent och i Norrbotten där minskningen varit 3,3 procent.

Övergripande ekonomi

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 8, Trafikanalys 2010:12, tabell 8; Trafikanalys 2011:19, tabell 8

År	2007	2008	2009	2010	Förändring 2008	Förändring 2009	Förändring 2010	Total förändring
Kostnad (milj)	23 877 kr	26 693 kr	27 805 kr	29 846 kr	12 %	4 %	7 %	25 %

Kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik ökade med 7 procent mellan år 2009 och 2010. Räknat från 2007 har kostnaderna ökat med 25 procent.

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7; Trafikanalys 2010:12, tabell 7; Trafikanalys 2011:19, 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 %
2010	11 643 492	5 %	957 771	-7 %	3 190 080	8 %	187 039	10 %
Total		17 %		6 %		38 %		22 %

OBS! För dessa värden redovisas inte uppgifter från Stockholms län. Trafikeringskostnaderna ökar 38 procent för tåg mellan 2007 och 2010. Motsvarande för buss är 17 procent.

Tabell 9 Kostnad per resa total

Källa: SIKA 2009:18, tabell 10; Trafikanalys 2010:12, tabell 10; Trafikanalys 2011:19, tabell 10

År	Kostnad (kr/resa)	Förändring	Total förändring
2007	19,66		
2008	21,45 kr	9,1 %	
2009	22,22 kr	3,6 %	13,0%
2010	23,18 kr	4,3 %	17,9%

Mellan år 2007 och 2010 ökade kostnaderna per resa i den upphandlade kollektivtrafiken med cirka 18 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, Trafikanalys 2010:12, tabell 1; Trafikanalys 2011:19, tabell 1

År	Trafikintäkt	Förändring	Total förändring
2007	11 592 507 kr		
2008	12 895 030 kr	11,2 %	
2009	13 437 467 kr	4,2 %	15,9 %
2010	13 974 171 kr	4,0 %	20,5 %

Trafikintäkterna, det vill säga, intäkterna från biljettförsäljningen, ökade med 20,5 procent mellan år 2007 och 2010.

Tabell 11 Trafikintäkt per trafikslag jämfört föregående år (1000-tal kr)¹⁸

Källa: SIKA 2009:18, tabell 7 och 2008:17, tabell 7; Trafikanalys 2010:12, tabell 7; Trafikanalys 2011:19, 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%
2010	5 536 044	2,6 %	678 117	-5,6 %	2 184 106	12,6 %	49 347	-13,4%

Trafikintäkterna visar för tågsidan en fortsatt hög förändring. För busstrafik är förändringen något större än året innan. Spårvagnstrafiken har för 2010 en negativ utveckling.

Tabell 12 Självfinansieringsgrad¹⁹ total jämfört föregående år

Källa: SIKA 2009:18, tabell 10; Trafikanalys 2010:12, tabell 10, Trafikanalys 2011:19, tabell 10

År	Självfinansieringsgrad
2007	52,3 %
2008	52,0 %
2009	51,7 %
2010	50,2 %

Lokal och regional kollektivtrafik finansieras dels med skattemedel, dels genom intäkter från trafiken, framförallt från biljettförsäljningen. Självfinansieringsgraden minskade från 52,3 procent till 50,2 procent mellan 2007 och 2010, vilket innebär att skattesubventioneringen av kollektivtrafiken ökade med 2,1 procentenheter under denna period.

¹⁸ Exklusive Stockholms län

¹⁹ Den del av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter (Trafikanalys)

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

Källa: SIKA 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1; Trafikanalys 2010:12, tabell 1; Trafikanalys 2011:19, 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 %
2010	14 993 436	1 287 498	11,65 kr	0,6 %

Subventioneringen av den lokala och regionala kollektivtrafiken ökade, räknat som skattebidrag per resa, med 12,7 procent mellan år 2007 och 2010.

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; Trafikanalys 2010:12, tabell 1; Trafikanalys 2011:19, tabell 1

Län	2007	2008	2009	2010	Förändr. 2008	Förändr. 2009	Förändr. 2010	Förändr. totalt
Gotland	52 698	54 341	50 784	50 872	3,1 %	-7 %	0 %	-3 %
Stockholm	11 922 600	13 071 030	11 148 220	12 393 556	9,6 %	-15 %	11 %	4 %
Dalarna	413 168	438 810	438 723	445 015	6,2 %	0 %	1 %	8 %
Jönköping	568 873	593 244	567 776	616 450	4,3 %	-4 %	9 %	8 %
Gävleborg	451 703	472 160	483 924	494 821	4,5 %	2 %	2 %	10 %
Jämtland	244 163	261 204	262 284	273 405	7,0 %	0 %	4 %	12 %
Uppsala	922 234	1 012 096	1 012 000	1 041 663	9,7 %	0 %	3 %	13 %
Värmland	452 945	480 987	495 770	512 228	6,2 %	3 %	3 %	13 %
Södermanland	403 922	426 166	434 194	457 512	5,5 %	2 %	5 %	13 %
Västerbotten	476 421	503 857	522 652	542 887	5,8 %	4 %	4 %	14 %
Västernorrland	300 472	322 221	316 997	343 171	7,2 %	-2 %	8 %	14 %
Västmanland	277 712	308 412	327 785	320 751	11,1 %	6 %	-2 %	15 %
Blekinge	226 386	245 435	252 785	261 534	8,4 %	3 %	3 %	16 %
Östergötland	842 681	925 750	924 171	980 183	9,9 %	0 %	6 %	16 %
V. Götaland	4 459 352	4 845 897	5 129 184	5 228 158	8,7 %	6 %	2 %	17 %
Norrbottn	396 649	460 194	568 718	471 323	16,0 %	24 %	-17 %	19 %
Skåne	2 918 552	3 161 413	3 306 907	3 582 284	8,3 %	5 %	8 %	23 %
Örebro	363 035	393 326	414 153	473 248	8,3 %	5 %	14 %	30 %
Halland	370 172	380 191	460 961	513 812	2,7 %	21 %	11 %	39 %
Kronoberg	223 599	253 058	300 140	310 724	13,2 %	19 %	4 %	39 %
Kalmar	377 537	430 738	486 532	529 253	14,1 %	13 %	9 %	40 %

Noterbart är att vissa län har mycket kraftiga kostnadsökningar när man jämför mellan åren 2007-2010. Orsakerna varierar säkerligen över landet.

Tabell 15 Kostnad per resa total²⁰ (kr/resa)

Källa: SIKA 2009:18, tabell 3 och 2008:17, tabell 3; Trafikanalys 2010:12, tabell 3; Trafikanalys 2011:19, tabell 3

Län	2007	2008	2009	2010	Förändr 2008	Förändr. 2009	Förändr. 2010	Total förändring
Värmland	46,44 kr	39,73 kr	40,12 kr	41,47 kr	-14,4 %	1,0 %	3,4 %	-10,7 %
Västerbotten	55,17 kr	56,75 kr	56,83 kr	54,54 kr	2,9 %	0,1 %	-4,0 %	-1,1 %
Stockholm	17,73 kr	19,17 kr	16,13 kr	17,56 kr	8,1 %	-15,9 %	8,9 %	-1,0 %
Gotland	43,05 kr	45,21 kr	44,43 kr	43,67 kr	5,0 %	-1,7 %	-1,7 %	1,4 %
Dalarna	32,58 kr	32,65 kr	32,64 kr	33,58 kr	0,2 %	0,0 %	2,9 %	3,1 %
Jämtland	45,29 kr	48,18 kr	48,04 kr	47,00 kr	6,4 %	-0,3 %	-2,2 %	3,8 %
Uppsala	35,34 kr	37,23 kr	37,90 kr	36,68 kr	5,3 %	1,8 %	-3,2 %	3,8 %
Gävleborg	36,23 kr	36,46 kr	39,34 kr	38,90 kr	0,6 %	7,9 %	-1,1 %	7,4 %
Västernorrland	31,52 kr	33,79 kr	33,80 kr	33,89 kr	7,2 %	0,0 %	0,3 %	7,5 %
V. Götaland	21,24 kr	21,98 kr	23,23 kr	23,06 kr	3,5 %	5,7 %	-0,7 %	8,6 %
Västmanland	31,67 kr	34,41 kr	37,87 kr	34,54 kr	8,7 %	10,1 %	-8,8 %	9,1 %
Jönköping	34,83 kr	34,97 kr	34,99 kr	38,07 kr	0,4 %	0,1 %	8,8 %	9,3 %
Skåne	22,66 kr	23,30 kr	24,39 kr	24,87 kr	2,8 %	4,7 %	2,0 %	9,8 %
Blekinge	29,91 kr	32,34 kr	33,39 kr	32,99 kr	8,1 %	3,2 %	-1,2 %	10,3 %
Södermanland	43,76 kr	46,11 kr	47,54 kr	48,39 kr	5,4 %	3,1 %	1,8 %	10,6 %
Östergötland	32,49 kr	34,01 kr	34,85 kr	37,44 kr	4,7 %	2,5 %	7,4 %	15,2 %
Halland	32,47 kr	31,61 kr	37,32 kr	38,01 kr	-2,6 %	18,1 %	1,8 %	17,1 %
Norrbottn	47,10 kr	53,87 kr	56,09 kr	55,69 kr	14,4 %	4,1 %	-0,7 %	18,2 %
Kronoberg	37,05 kr	41,24 kr	50,45 kr	44,36 kr	11,3 %	22,3 %	-12,1 %	19,7 %
Kalmar	60,14 kr	65,22 kr	72,86 kr	77,53 kr	8,4 %	11,7 %	6,4 %	28,9 %
Örebro	29,48 kr	30,96 kr	33,88 kr	38,74 kr	5,0 %	9,4 %	14,3 %	31,4 %

Kostnad per resa år 2010 var precis som 2009 högst i Kalmar och lägst i Stockholm. Kostnad per resa har mellan år 2007 och 2010 ökat mest i Örebro med 31,4 procent och Kalmar med 28,9 procent. Kostnaderna per resa jämfört mellan 2007 och 2010 har sjunkit i tre län. I Värmland har kostnaderna sjunkit med 10,7 procent, i Västerbotten med 1,1 procent och i Stockholm med 1 procent.

²⁰ Totala kostnaderna fördelat på antalet resor.

Tabell 16 Självfinansieringsgrad²¹ total jämfört föregående år (Verksamhetsintäkter/totala intäkter)

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1, Trafikanalys 2010:12, tabell 1; Trafikanalys 2011:19, tabell 1

Län	2007	2008	2009	2010	Förändr. 2008 (%- enheter)	Förändr. 2009 (%- enheter)	Förändr. 2010 (%- enheter)	Total föränd. (%- enheter)
Halland	50,2%	48,3%	58,7%	56,8%	-1,9 %	10,4 %	-1,9 %	6,6 %
Dalarna	43,3%	44,2%	45,1%	47,1%	0,9 %	0,9 %	2,1 %	3,8 %
Gotland	22,0%	21,5%	25,3%	25,5%	-0,5 %	3,8 %	0,2 %	3,5 %
Uppsala	56,9%	57,3%	56,9%	59,9%	0,3 %	-0,3 %	2,9 %	2,9 %
Kronoberg	47,8%	52,6%	53,9%	50,5%	4,8 %	1,2 %	-3,4 %	2,7 %
Skåne	61,3%	61,4%	62,2%	63,6%	0,2 %	0,8 %	1,4 %	2,3 %
Södermanland	35,6%	35,4%	35,2%	34,9%	-0,2 %	-0,2 %	-0,3 %	-0,7 %
Jönköping	49,6%	50,1%	51,5%	48,2%	0,5 %	1,4 %	-3,3 %	-1,4 %
Västerbotten	52,5%	51,9%	50,9%	51,0%	-0,6 %	-1,0 %	0,0 %	-1,5 %
Västmanland	45,8%	47,2%	44,9%	44,1%	1,4 %	-2,3 %	-0,8 %	-1,7 %
Kalmar	36,2%	36,9%	36,4%	34,1%	0,7 %	-0,5 %	-2,3 %	-2,1 %
Västernorrland	42,8%	41,5%	41,8%	39,9%	-1,3 %	0,3 %	-1,9 %	-2,9 %
Värmland	51,5%	51,4%	50,8%	48,4%	-0,1 %	-0,6 %	-2,4 %	-3,1 %
Norrbottn	54,6%	51,5%	51,5%	51,4%	-3,0 %	0,0 %	-0,2 %	-3,2 %
Gävleborg	51,0%	48,4%	46,3%	47,7%	-2,6 %	-2,1 %	1,4 %	-3,3 %
Jämtland	50,1%	47,4%	46,7%	46,7%	-2,7 %	-0,7 %	0,0 %	-3,4 %
Östergötland	43,1%	42,4%	40,3%	38,1%	-0,7 %	-2,2 %	-2,2 %	-5,1 %
Stockholm	55,1%	56,0%	49,3%	49,9%	0,9 %	-6,7 %	0,7 %	-5,2 %
Västra Götaland	53,7%	47,8%	47,2%	46,4%	-5,9 %	-0,6 %	-0,8 %	-7,3 %
Örebro	45,4%	40,7%	38,8%	36,3%	-4,7 %	-2,0 %	-2,4 %	-9,1 %
Blekinge	63,4%	50,3%	50,6%	52,1%	-13,2 %	0,3 %	1,5 %	-11,3 %

Högst självfinansieringsgrad fanns 2010 i Skåne (63,6 procent) och i Uppsala (59,9 procent) och den lägsta fanns på Gotland (25,5 procent) och Kalmar (34,1 procent) tätt följd av Sörmland (34,9 procent). Den största ökningen av självfinansieringsgraden mellan 2007 och 2010 har gjorts i Halland (6,6 procent) och Dalarna (3,8 procent). I Blekinge, Örebro och Västra Götaland har däremot självfinansieringsgraden sjunkit, vilket innebär att skattesubventioneringen ökat. I Blekinge har skattesubventioneringsgraden ökat med 11,3 procent, i Örebro med 9,1 procent och i Västra Götaland med 7,3 procent.

²¹ Självfinansieringsgrad är andelen av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter, t.ex. biljettintäkter

Tabell 17 Skattebidrag per resa total jämfört föregående år

Källa: SIKa 2009:18, tabell 1 och 2008:17, tabell 1; Trafikanalys 2010:12, tabell 1; Trafikanalys 2011:19, tabell 1

Län	Antal resor 2010	Skattebidrag 2010	Skattebidrag/ resa 2010	Förändring 2010	Total förändring 2007-2010
Örebro	12 216	302 181 kr	25 kr	13,0 %	59,5 %
Blekinge	7 928	124 680 kr	16 kr	-4,7 %	43,8 %
Kalmar	6 826	338 668 kr	50 kr	8,6 %	29,2 %
Östergötland	26 183	610 199 kr	23 kr	10,9 %	27,7 %
Norrbottn	8 464	229 101 kr	27 kr	-0,9 %	26,2 %
V. Götaland	226 750	2 800 432 kr	12 kr	0,7 %	25,7 %
Kronoberg	7 005	162 878 kr	23 kr	-0,1 %	20,2 %
Västmanland	9 286	182 175 kr	20 kr	-2,1 %	14,3 %
Västernorrland	10 126	206 274 kr	20 kr	3,5 %	12,9 %
Jönköping	16 191	319 313 kr	20 kr	16,1 %	12,4 %
Halland	13 518	236 375 kr	17 kr	9,1 %	11,7 %
Gävleborg	12 721	258 808 kr	20 kr	-3,7 %	11,4 %
Södermanland	9 263	292 721 kr	32 kr	2,5 %	10,7 %
Jämtland	5 817	144 933 kr	25 kr	-2,6 %	10,5 %
Stockholm	705 981	6 260 700 kr	9 kr	-0,5 %	8,4 %
Västerbotten	9 954	266 249 kr	27 kr	-4,1 %	2,0 %
Skåne	144 027	1 272 192 kr	9 kr	-4,2 %	0,5 %
Uppsala	28 400	428 652 kr	15 kr	-6,9 %	-0,9 %
Dalarna	13 253	274 858 kr	21 kr	-1,6 %	-3,1 %
Gotland	1 165	37 883 kr	33 kr	-2,0 %	-3,1 %
Värmland	12 424	244 164 kr	20 kr	9,8 %	-3,7 %

De högsta skattebidragen per resa fanns 2010 i Kalmar (50 kr) och på Gotland (33 kr) och de lägsta i Stockholm och Skåne (9 kr). Mellan åren 2007-2010 har störst minskning skett i Värmland (- 3,7 procent) följt av Dalarna och Gotland (- 3,1 procent). I särklass största kostnadsökning per resa samma tid har Örebro (59,5 procent) och Blekinge (43,8 procent).

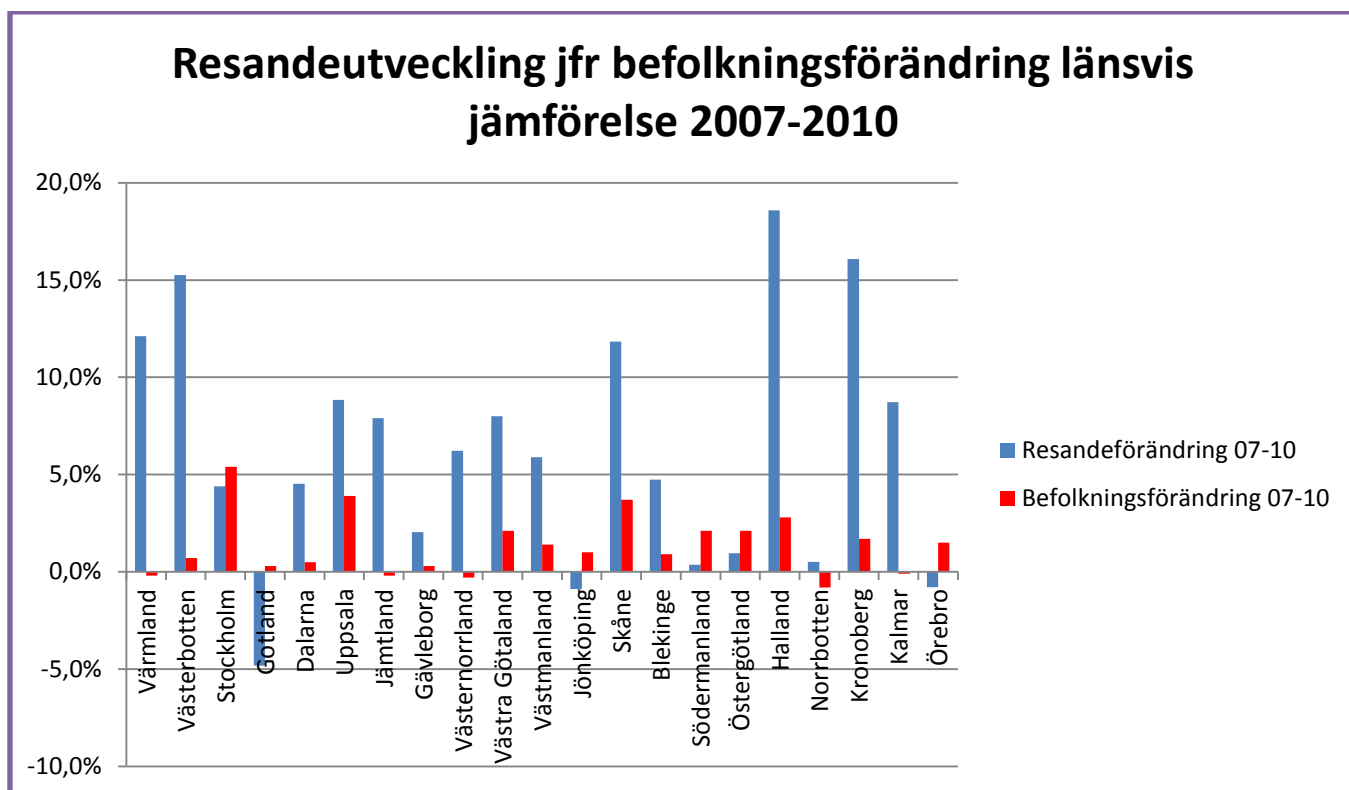
Slutsatser om ekonomi och resandeutveckling

En slutsats är att kollektivtrafikens kostnader fortsätter att stiga snabbare än resandet ökar. Mellan 2007 och 2010 steg kostnaderna med cirka 25 procent, medan resandet endast ökade med drygt 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. Halland har en resandeökning på 18,6 procent. Under samma tid ökade kostnaderna med 39 procent. Liknande siffror uppvisar Kronoberg. För Västerbotten är det en resandeökning på 15,3 procent och en kostnadsökning på 14 procent. Värmland har en resandeökning på 12,1 procent och kostnaderna har under samma tid ökat med 13 procent. I andra ändan på denna jämförelse finner man Örebro med en resandeminskning 2007-2010 på 0,8 procent samtidigt som kostnaderna ökat med 30 procent. Norrbotten har en resandeökning på 0,5 procent jämfört med en kostnadsökning på 19 procent samma tid. Östergötland har en resandeökning 2007-2010 på 1 procent och kostnaderna ökade samma period med 16 procent.

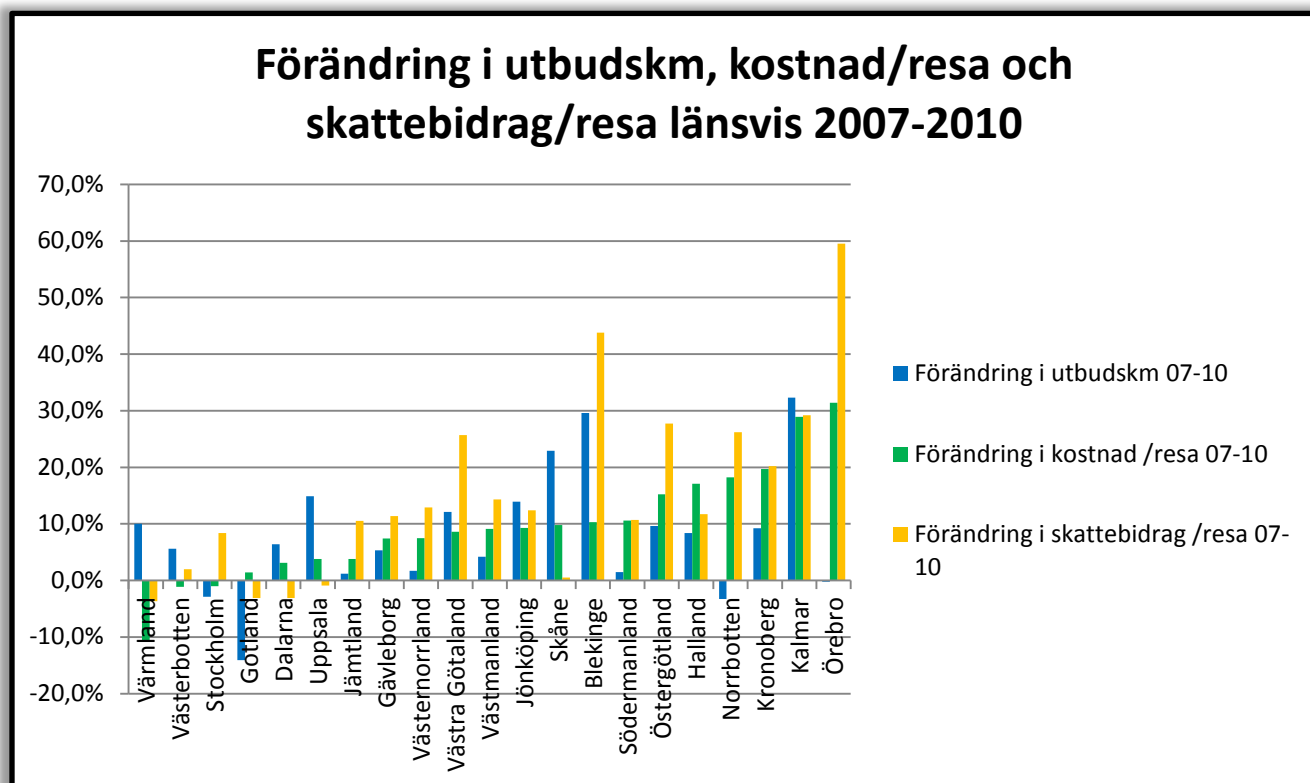
Tabell 18 Sammanställning av valda nyckeltal

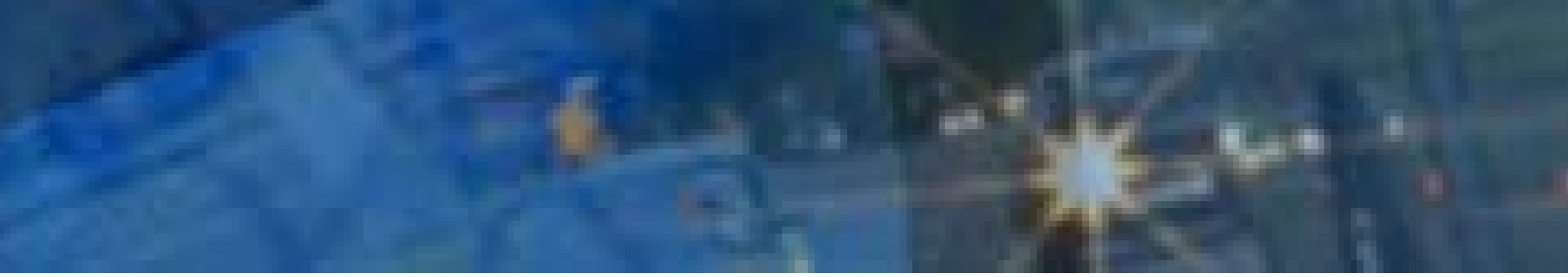
Län	Resandeförändring 07-10	Befolknings- förändring 07-10	Förändring i utbudskm 07-10	Förändring i kostnad/ resa 07-10	Förändring i skattebidrag/ resa 07-10	Marknadsandel 09-10, inkl. kommersiell trafik
Halland	18,6 %	2,8 %	8,4 %	17,1 %	11,7 %	9,8 %
Kronoberg	16,1 %	1,7 %	9,2 %	19,7 %	20,2 %	9,7 %
Västerbotten	15,3 %	0,7 %	5,6 %	-1,1 %	2,0 %	11,9 %
Värmland	12,1 %	-0,2 %	10,0 %	-10,7 %	-3,7 %	11,7 %
Skåne	11,8 %	3,7 %	22,9 %	9,8 %	0,5 %	22,7 %
Uppsala	8,8 %	3,9 %	14,9 %	3,8 %	-0,9 %	22,4 %
Kalmar	8,7 %	-0,1 %	32,3 %	28,9 %	29,2 %	9,0 %
Västra Götaland	8,0 %	2,1 %	12,1 %	8,6 %	25,7 %	24,3 %
Jämtland	7,9 %	-0,2 %	1,2 %	3,8 %	10,5 %	12,5 %
Väster- norrland	6,2 %	-0,3 %	1,7 %	7,5 %	12,9 %	9,7 %
Västmanland	5,9 %	1,4 %	4,2 %	9,1 %	14,3 %	10,2 %
Blekinge	4,7 %	0,9 %	29,6 %	10,3 %	43,8 %	11,4 %
Dalarna	4,5 %	0,5 %	6,4 %	3,1 %	-3,1 %	10,6 %
Stockholm	4,4 %	5,4 %	-2,9 %	-1,0 %	8,4 %	47,5 %
Gävleborg	2,0 %	0,3 %	5,3 %	7,4 %	11,4 %	12,3 %
Östergötland	1,0 %	2,1 %	9,6 %	15,2 %	27,7 %	Saknas
Norrbotten	0,5 %	-0,8 %	-3,3 %	18,2 %	26,2 %	9,7 %
Södermanland	0,4 %	2,1 %	1,5 %	10,6 %	10,7 %	10,9 %
Örebro	-0,8 %	1,5 %	-0,2 %	31,4 %	59,5 %	12,1 %
Jönköping	-0,9 %	1,0 %	13,9 %	9,3 %	12,4 %	12,1 %
Gotland	-4,8 %	0,3 %	-14,1 %	1,4 %	-3,1 %	5,9 %

Här har ställts samman några av de nyckeltal som redovisats tidigare i rapporten. Syftet är att tydliggöra samband mellan olika viktiga nyckeltal. Exempelvis är det viktigt 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. Noterbart är att Stockholm, som borde ha bäst förutsättningar till reell resandeökning inte klarar av att matcha länets befolkningsökning.



Halland och Kronoberg har stark resandeökning, dock följt av motsvarande kostnadsökningar, sett per resa. Värmland kan åter visas upp som ett bra exempel. Trots en liten befolkningsminskning 2007-2010 har man en resandeökning på 12 procent motsvarande tid. Detta samtidigt som kostnaden per resa minskat med drygt 10 procent och antalet utbudskilometer ökat med 10 procent.





Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är branschorganisationen för bussföretag och bussresearrangörer. 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. Varje dag, året runt, ser de till att vi kan ta oss till och från jobb, skolor, sjukhus och serviceinrättningar av alla de slag samt till och från fritidsaktiviteter och besök hos släkt och vänner.

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 ungefär ett 70-tal associerade medlemmar. Bland de associerade medlemsföretagen återfinns tillverkare och leverantörer av fordon och utrustning samt andra företag med anknytning till branschen.



Svenska Bussbranschens Riksförbund
- bussföretag och bussresearrangörer i samverkan

Box 17548, 118 91 STOCKHOLM | Besöksadress: Swedenborgsgatan 2
Telefon: 08 - 442 72 70 | www.bussbranschen.se | E-post: info@bussbranschen.se

Medlem i UITP och IRU