

## Uppföljning av långväga buss 1999

### 1 Uppdrag

I SIKAs regleringsbrev för 1999 gavs uppdraget att ”SIKA skall redovisa utvecklingen fr.o.m. 1998 av den länsöverskridande linjetrafiken med buss och analysera vilka effekter den har på resandet med andra färdmedel. SIKAs skall även redovisa busstrafikens effekter på den länsgränsöverskridande järnvägstrafiken.”

SIKA har tolkat uppdraget som att regeringen tills vidare önskar en årlig uppföljning. Vi redovisar härmed uppföljningen av trafiken under 1999. Promemorian utgör en sammanställning och analys av befintliga källor samt en första redovisning av statistik som samlats in för 1998 och 1999 om den länsöverskridande linjetrafiken med buss. Roger Pyddoke har varit projektledare för arbetet.

Parallellt med detta uppdrag har SIKAs arbetat med att samla in statistik om långväga buss för 1998 och 1999. Detta arbete har letts av Lennart Thörn. Uppdraget har utförts av Inregia bägge åren.

### 2 Sammanfattning

Persontransportarbetet med långväga buss har varit praktiskt taget oförändrat sedan avregleringen trädde i kraft 1 januari 1999. Den väntade ökningen till följd av avregleringen har inte kommit till stånd. Genom en sammanvägning av flera källor bedömer SIKAs att det skedde en liten ökning på av resandet med långväga buss från 1998 till 1999. Vi uppskattar ökningen till högst 4 procent. Det betyder att bedömer därmed att ökningen mellan 1998 och 1999 är något mindre än den ökning på cirka 5 procent som beräknas ha skett mellan 1997 och 1998.

SIKA bedömer att den måttliga ökningen av persontransporter med långväga buss haft försumbara effekter på den totala bil och järnvägstrafiken. Däremot har den långväga busstrafiken haft en betydande effekt på järnvägstrafiken på sträckan Stockholm-Borlänge. Där har busskonkurrensen lett till sänkta biljettpriser på tågen och ökad lönsamhet för SJ!

Till följd av svårigheterna att erhålla tillförlitliga uppgifter om resandet med långväga buss föreslår SIKAs att regeringen beslutar om en förändring av tillståndsförordningen så att fortsatt tillstånd förenas med krav på att uppgifter årligen skall

lämnas om huruvida det bedrivits någon trafik med stöd av tillståndet under det år som gått, samt i förekommande fall enkla uppgifter om utbud och resande.

### 3 Omvärldsfaktorer – Tillväxt och sysselsättning

BNP ökade från 1998 till 1999 med 4,1 procent realt. Detta är en stark BNP-ökning. Den totala sysselsättning ökade från 4 160 000 år 1998 med 2,2 procent till 4 253 000 personer 1999. Den totala arbetslösheten minskade från 360 000 år 1998 med 1,9 procent till 293 000 år 1999. Sammantaget indikerar samtliga dessa faktorer en stark konjunkturuppgång. En konjunkturuppgång av detta slag bidrar erfarenhetsmässigt till en ökad transportefterfrågan.

### 4 Utvecklingen av den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss

Vi har tre källor för mätningar av förändrat persontransportarbete med länsgränsöverskridande linjetrafik med buss. Den första källan vi väljer att redovisa är en telefonförfrågan till de enligt utbudsbedömningar fem största operatörerna i Sverige. Dessa är Swebus Express, Säfte Reseservice AB, Y-buss, Mas-Expressen och Svenska Buss. Räknas de i Svenska Buss och Y-bussen ingående operatörerna som fristående operatörer så blir det istället 14 operatörer. Dessa bedöms enligt tidigare utbudsmätningar ha en marknadsandel motsvarande mer än 90 procent av marknaden.

Den totala ökningen av persontransportarbetet med långväga buss för dessa fem företag beräknades till 3,1 procent mellan 1998 och 1999.

Den andra källan är resultaten från Resvaneundersökningen Riks-RVU som sammanställdes senast i "Den nationella resundersökningen 1999" från SIKa och SCB.

**Tabell 1 Antal långväga resor med buss enligt RES (miljoner)**

1999	1998	1997	1996
4,6	4,5	4,3	4,3

Källor: Svenskarnas resor 1996, 1997, 1998 och Den nationella resundersökningen 1999.

I dessa siffror inkluderas turist- och beställningstrafik. Därav utgör långväga linjetrafik med buss i storleksordningen 35 procent. Ökningen mellan 1998 och 1999 med 0,1 miljoner resor motsvarar cirka 2 procent av det totala resandet 1998. Den uppmätta ökningen till 1999 ligger dock inom felmarginalen som är 0,72 miljoner resor. Det innebär att resandet 1999 var 4,6 miljoner resor +/- 0,72 och därför kan vara både större eller mindre än den uppskattade ökningen på 2 procent.

Även om den långväga linjetrafiken med buss utgör 30 procent av de 4,6 miljoner resorna 1999, så innebär de ytterligare 0,1 miljoner resorna 1999 högst en ökning med cirka 7 procent. Detta alltså förutsatt att turist och beställningstrafiken inte förändras alls.

Den tredje källan är Turistdatabasen som ägs av Åre marknadsfakta AB.

**Tabell 2 Antal långväga resor med buss i linjetrafik enligt Turistdatabasen (miljoner)**

1999	1998	1997
2,3	2,8	3,0

Källa: Turistdatabasen, ÅRE MARKNADSAKTA AB

Enligt Turistdatabasen har antalet resor i länsgränsöverskridande linjetrafik med buss minskat med 18 procent från 2,8 miljoner resor 1998 till 2,3 miljoner resor 1999. Denna siffra verkar jämfört med de två tidigare källorna inte rimlig.

I SIKAs rapport 1997:7 simulerades effekterna av en avreglering som genomfördes för 1996. Det scenario som mest liknar den avreglering som faktiskt genomfördes 1999 beräknades leda till en ökning av persontransportarbetet med långväga buss med cirka 60 procent. Denna beräknade ökning bedömdes som realistisk av SIKA och referensgruppen. En ökning av resandet i denna storleksordning har dock uppenbarligen inte kommit till stånd.

Sammanfattningsvis bedömer SIKA att det skedde en liten ökning på mellan 0 och 4 procent av resandet med långväga buss från 1998 till 1999. Vi bedömer således att ökningen mellan 1998 och 1999 är något mindre än den ökning på cirka 5 procent som beräknas ha skett mellan 1997 och 1998 (se den bilagda SIKAs rapporten dnr: 3-221-99)

### *5 Järnvägens utveckling*

Under 1999 ökade det långväga persontransportarbetet med SJ med 6 procent enligt SIKAs Kommunikationer nr 2000:2. Priserna på SJ:s resor var under motsvarande period ungefär oförändrade enligt det tågprisindex som SCB producerar som en del av konsumentprisindex (KPI). Den gynnsamma utvecklingen för SJ kan i hög utsträckning tillskrivas den goda konjunkturen. Inga dramatiska förbättringar av järnvägsnätet skedde under 1999.

På sträckorna Stockholm-Borlänge och Stockholm-Uppsala har det förekommit intensiv konkurrens mellan långväga buss och SJ. För sträckan Stockholm-Borlänge uppger Michael Wikström, SJ:s affärschef för Dalarna-Bergslagen, att hård konkurrens med långväga buss kom igång under sommaren 1998. Det gick då att resa till Stockholm för 100 kronor (SIKAs uppgift). Under tredje kvartalet 1998 förlorade SJ cirka 15 procent av sitt resande jämfört med 1997. Detta mötte SJ med kraftigt sänkta priser i andra klass. Bokade biljetter sänktes från 300 kr till 225 kr och en ny biljettkategori utan platsreservation för resor i andra klass tillkom till priset 120 kr. SJ vann under fjärde kvartalet tillbaka resande samtidigt som nytt resande tillkom och ökade försäljningen av biljetter med cirka 15 procent jämfört med 1997. Denna för SJ oväntat positiva utveckling ledde till att SJ bedömde linjen som lönsam och därför begärde att få behålla linjen i sitt kommer-

siella nät. Under 1999 höjde SJ priset något på biljetter utan platsreservation. Tillväxten fortsatte ändå och resultatet blev cirka 25 procent fler resor under 1999 jämfört med 1997.

På sträckan Stockholm-Uppsala började Swebus Express köra bussar i början på 1999. SJ uppger att konkurrensen från busstrafiken märktes litet under 1999. Under 2000 lades trafiken om genom att tåg från Eskilstuna fortsätter till Uppsala via Arlanda. Därför är det svårare att nu bedöma effekterna av busskonkurrensen.

Genom att den långväga busstrafiken haft en så måttlig tillväxt bedömer SIKA att den inte nämnvärt har påverkat den sammantagna efterfrågan på långväga järnvägsresor. Enligt ”Den nationella resundersökningen 1999” var de långväga resorna med buss 82 procent av antalet långväga resor med järnväg. Under 1999 producerades 5,3 miljarder personkilometer med SJ-biljetter. Motsvarande produktion med linjetrafik med långväga buss uppskattas till cirka 1 miljard personkilometer. Det skulle innebära att linjetrafiken med långväga buss motsvarade cirka 20 procent av det långväga persontransportarbetet med järnväg. Därmed skulle en förändring av det totala persontransportarbetet med långväga buss i linjetrafik ha en rätt liten inverkan på järnvägstrafiken totalt sett.

Däremot har långväga buss påverkat resandet med järnväg på vissa relationer, vilket exemplen Stockholm-Borlänge och Stockholm-Uppsala visar.

## ***6 Erfarenheter av SIKAs insamling av statistik om långväga buss***

Under sommaren 1999 genomförde SIKA med Inregia AB som uppdragstagare en första insamling av statistik om länsgränsöverskridande linjetrafik med buss avseende året 1998. I undersökningen formulerades linjer i Vägverkets register över tillstånd att bedriva linjetrafik som undersökningsobjektet. Den färdiga insamlingen saknade uppgifter från flera aktiva operatörer trots upprepade påminnelser.

Under sommaren 2000 genomförde SIKA, åter med Inregia AB som uppdragstagare, en ny undersökning avseende året 1999. Denna gång med bussbolagen som objekt. Även denna undersökning resulterade i ett förhållandevis stort bortfall. Det går därför tyvärr inte heller att jämföra resultaten för 1998 och 1999.

Efter diskussioner med Inregia bedömer SIKA att det bör vara möjligt att åstadkomma data för 2000 som är jämförbara med de som samlades in för 1999. Därmed kommer vi år för år 2000 för första gången att kunna uttala oss om storleksordningen på dels det totala resandet, dels den relativa förändringen av antalet resor i den långväga bussbranschen.

Ett problem med statistikinsamlingen är att det finns många företag och linjer för vilka det finns tillstånd men för vilka det saknas företag på den uppgivna adressen och på vilka det inte bedrivs någon trafik. SIKA föreslår därför att regeringen beslutar om en förändring av tillståndsförordningen så att tillståndet förenas med ett krav på att tillståndsinnehavaren årligen lämnar uppgifter om huruvida det bedrivs någon trafik med tillståndet under det år som gått, samt i förekommande fall

enkla uppgifter om utbud och resande. Inför undersökningen av trafiken år 2000 kommer samtliga företag med tillstånd för långväga busstrafik att telefonledes kontaktas för att klargöra om de utnyttjat tillståndet under år 2000 eller ej.

Bilaga:

Förra årets rapport.