

## Uppföljning av långväga buss 2001

### 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 länsöverskridande järnvägstrafiken.”

SIKA har tolkat uppdraget att om regeringen vill ha en årlig uppföljning. SIKAs redovisar härmed uppföljningen av den långväga busstrafiken under 2001. Promemorian är sammanställd av Zara Bohlin.

Promemorian utgör en sammanställning av flera källor. Dels studeras redan befintliga källor, dels utnyttjas statistik som SIKAs samlat in om utvecklingen av den länsöverskridande linjetrafiken med buss mellan åren 2000 och 2001.

### 2 Sammanfattning

SIKA gör bedömningen att resandet med långväga buss har ökat med storleksordningen 10 procent under 2001. Dessa uppgifter kommer från operatörer som har närmare 80 procent av marknaden. Resandekärtlarna för företag med 90 procent av marknaden har ökat i en liknande omfattning som resandet. Uppgifter från Riks-RVU/RES visar dock på en minskning med omkring 3 procent. Den stora felmarginalen i statistiken från Riks-RVU/RES bör beaktas samt att definitionen på långväga buss skiljer sig något från definitionen av länsöverskridande linjetrafik med buss. I Riks-RVU/RES ingår både resor i linjetrafik samt turist- och beställningstrafik som är minst 10 mil enkel resa.

Under 2001 har det totala resandet ökat. Utvecklingen ser något olika ut för de olika transportslagen men andelsmässigt ser marknaden för långväga buss oförändrad ut jämfört med föregående år. Marknaden för långväga buss domineras idag av ett fåtal stora operatörer.

Inför och i samband med avregleringen av den långväga busstrafiken ökade utbudet av busstrafiken och därmed konkurrensen med tågtrafiken. Efter denna period med ökande utbud, fram till och med 1999, sjönk utbudet under 2000 till en nivå som liknade den innan avregleringen. Uppgifter om utbudsutvecklingen under 2001 saknas. En sträcka där konkurrensen mellan buss och tåg har studerats är Stockholm-Falun/Borlänge. Under några år har biljettpriserna på tåg på sträckan Stockholm-Falun/Borlänge minskat och antalet avgångar ökat, en utveckling som kan ha orsakats av en ökad konkurrens från buss.

### 3 Omvärldsfaktorer

Efterfrågan på transporter påverkas av den samlade produktionen av varor och tjänster samt av befolknings- och sysselsättningsutvecklingen. För långväga transportarbete, som till största del består av privat resande, är efterfrågan speciellt konjunkturkänslig.

Under 2001 mattades konjunkturen av och sett till hela 2001 ökade BNP med 1,2 procent realt i förhållande till år 2000. Den totala sysselsättningen har under 2001 ökat med 1,9 procent och antalet arbetslösa har minskat med 13,8 procent. Siffrorna tyder på en begynnande lågkonjunktur vilket kan ha en negativ påverkan på efterfrågan av transporter.

**Tabell 1: Utveckling av tillväxt och sysselsättning. Källa: SCB**

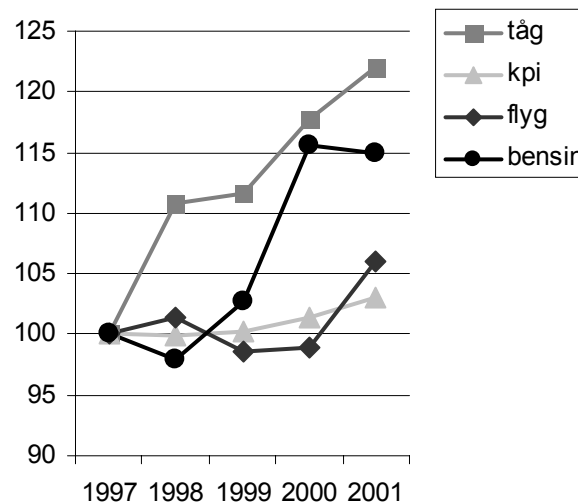
År	BNP fast pris		Totalt antal sysselsatta		Totala antalet arbetslösa	
1998	1 830 971		3 979 000		276 000	
1999	1 913 547	4,5%	4 068 000	2,2%	241 000	-12,7%
2000	1 982 619	3,6%	4 158 000	2,2%	203 000	-15,7%
2001	2 006 526	1,2%	4 239 000	1,9%	175 000	-13,8%

Prisutvecklingen på transporter har under de senaste åren legat något över utvecklingen av konsumentprisindex totalt.

Under 2001 genomfördes en kraftig ökning av flygpriserna. Detta kan ses som en direkt följd av terrorattacken den 11 september. Höjningen av biljettpriserna är effekten av höjda försäkringspremier och ökade kostnader för säkerhetsarbete. Minskningen av antalet passagerare under det sista kvartalet var så pass stor att det gav en total minskning under 2001.

De senaste årens ökning av bensinpriser mattades av under 2001 och tillväxttakten var lägre än Konsumentprisindex, det reala priset på bensin minskade med andra ord under året.

Priset på tågresor ökade något mer än Konsumentprisindex, vilket har varit trenden under de senaste åren. Under 2001 sänktes moms på resor från 12 till 6 procent, men detta bidrog inte till någon generell sänkning av biljettpriserna. Trots detta har efterfrågan på resande med tåg ökat under 2001.



Figur 1: Prisutveckling tåg, flyg och bensin samt konsumentprisindex (KPI), indexnivå 1997=100. Källa: SCB

#### 4 Utvecklingen av den länsöverskridande linjetrafiken med buss

En källa för uppgifterna om utvecklingen av det långväga resandet med långväga buss är en telefonförfrågan till de fyra största operatörerna i Sverige. De fyra operatörer har enligt utbudsmätningar, gjorda av SCB, en marknadsandel motsvarande mer än 90 procent av marknaden. Några av operatörerna är paraplyorganisationer.

Enligt uppgifter från de undersökta operatörerna visar dessa på att resandeintäkterna har ökat under 2001. Bland de företag som utgör omkring 90 procent av marknaden ger ett vägt genomsnitt en 9 procentig ökning av resandeintäkterna, realt deflaterat med KPI.

Enkelresorna har under 2001 ökat bland de företag som tillsammans har omkring 80 procent av marknaden. Ökningen av enkelresorna uppgick till omkring 11 procent, dvs. i samma storleksklass som de ökade resandeintäkterna. Det betyder att ökningen av reseintäkter skulle kunna förklaras av ett ökat resande. Ett allmänt ökat resande bidrar även till ökat antal enkelresor för långväga buss.

Körsträckor varierar mellan de undersökta operatörerna och i de fall det skett en minskning av körsträckan förklaras detta av att linjer har lagts ner under 2001.

Järnvägsgruppen vid KTH ger i arbetet *Utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2002* exempel på tåglinjer som utsatts för konkurrens från buss som har generellt lägre biljettpriser. Specifika sträckor som studerats är Karlstad-Göteborg samt Stockholm-Borlänge. Rapporten visar att biljettpriser på tåg minskat och att antalet turer med tåg har ökat på dessa specifika sträckor. Enligt rapporten har busskonkurrensen haft stor betydelse för de generellt lägre priserna på tåg på de studerade sträckorna. Tågresandet har ökat och förklaringen till detta ges främst av ett allmänt merresande.

TFK har i rapporten *Dalaresor* studerat utvecklingen av buss och tåg mellan Falun/Borlänge och Stockholm och kommer fram till liknande slutsatser som Järnvägsgruppen. Biljettpriser på tåg minskade, antalet avgångar ökade samt en ökning av det kollektiva resandet.

Båda rapporterna visar att bussutbudet ökade efter avregleringen och att konkurrensen mellan buss och tåg därmed ökade på vissa enskilda sträckor. Effekterna av en ökad konkurrens från buss blev att priset på tågresor sänktes, detta för att kunna konkurrera med de relativt låga priser som bussbolagen hade. Detta bidrog till att en stor del av resenärerna övergick från att åka buss till att åka tåg och därmed minskade antalet avgångar med buss medan avgångarna med tåg ökade.

Att utbudet med buss först ökade fram till och med 1999, för att sedan sjunka till nivåer liknande dem som fanns innan avregleringen trädde i kraft i januari 1999, är något som SIKA även har beskrivit i tidigare PM kring den långväga busstrafikens utveckling. Någon inventering av hur utbudet har förändrats under 2001 har inte gjorts. SIKA har dock inte sett några indikatorer på att utbudet skulle ha förändrats i någon större omfattning under året.

En annan källa som kan ge en bild av utvecklingen av det långväga bussresandet är Riks-RVU/RES 1996-2001. Enligt uppgifter för 2001 har bussresandet minskat med 3 procent. Statistiken från Riks-RVU/RES inkluderar förutom länsöverskridande linjetrafik även turist och beställningstrafik som är minst 10 mil enkel resa. Det långväga bussresandet i linjetrafik uppskattas utgöra en tredjedel.

**Tabell 2: Antalet långväga (huvud-) resor med buss (miljoner)<sup>1</sup>. Källa: Riks-RVU/RES**

1996	1997	1998	1999	2000	2001
4,5	4,3	4,4	4,6	4,6	4,4

Felmarginalerna kring siffrorna under 2001 är av storleksordningen +/- 0,68 miljoner resor. Resandet med buss var enligt undersökningen 4,4 miljoner resor +/- 0,68 miljoner resor och siffrorna utesluter inte att resandet kan ha ökat i storleksordningen 10 procent. Eftersom statistiken dessutom innehåller uppgifter från annan busstrafik än den långväga kan förändringar för enbart långväga bussresande vara svår att urskilja. De stora felmarginalerna samt att långväga buss endast utgör en tredjedel av statistiken kan göra att dessa siffror visar en mycket osäker bild av den faktiska utvecklingen av långväga buss.

Sammanfattningsvis gör SIKA bedömningen att enkelresorna med långväga buss har ökat i storleksordningen 10 procent under 2001 bland de företag som tillsammans har 80 procent av marknaden. Omsättningen har också ökat med omkring 10 procent, realt deflaterat med KPI, bland företag som tillsammans utgör 90 procent av marknaden.

<sup>1</sup> Tidsserien skiljer sig något mot den som redovisats i tidigare PM till följd av korrigeringar i den databas som innehåller resultaten från Riks-RVU/RES.

## 5 Utvecklingens effekter på resandet med andra transportslag

### Resandet totalt

Under 2001 skedde förändringar inom SJ då SJ AB övertog persontrafiken från Statens Järnvägar. År 2001 innebar sämre resultat jämfört med tidigare år. Orsaker till detta uppges vara ökade investeringar men även ökade kostnader i och med bolagiseringen.

Enligt SJ AB:s årsrapport för 2001 har den totala marknaden för resande ökat och tågtrafiken har vunnit marknadsandelar. SJ AB förutspår ett fortsatt starkt resande och förutser att tågresandet kommer att öka mer än andra färdstätt. Även i Banverkets årsrapport redovisas 2001 som ett år då persontrafiken på järnväg ökade. Detta trots att prisrelationen mellan järnväg och personbil under 2001 utvecklades till personbilens fördel eftersom priset på bensin sjönk något.

Under 2001 ändrade SJ AB tjänsteutbudet vilket innebar en förändrad biljett- och prisstruktur. Syftet med förändringen var att göra det möjligt att anpassa utbudet efter efterfrågan. Ett av problemen med tågtrafiken är nämligen att i genomsnitt hälften av platserna på tågen går tomma och det nya prissystemet kan ses som ett försök att öka belägningsgraden på tågen.

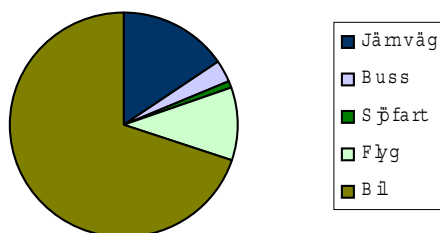
Ett av de stora problemen för tågtrafiken under året uppges vara tillgänglighets- och punktlighetsproblem, kanske ett av de viktigaste konkurrensmedlen gentemot busstrafiken. Orsaker till dessa problem förklaras delvis av den ökade trafikvolymen men också av svåra väderleksförhållanden under året.

Vägverket ser inte en lika hög trafikökning under 2001 som under tidigare år men man ser trots detta en utveckling mot ökad rörlighet i samhället. Verket ser gärna en samverkan mellan de olika transportslagen för att resenärernas behov skall tillgodoses på ett effektivt sätt.

### Långväga resande

Under 2001 ökade, enligt uppgifter från Banverket, det långväga persontransportarbetet med 2 procent och det långväga resandet med järnväg ökade med drygt 5 procent. Personbilens transportarbete förblev i stort sett oförändrat under året. Flyget har, enligt Luftfartsverkets årsredovisning, vanligtvis en ökningstakt på omkring 4–5 procent per år. 2001 tillhör undantagen, fram till den 11 september ökade antalet passagerare med 3 procent därefter minskade antalet med 11 procent fram till årsskiftet.

Trots den relativt stora skillnaden i ökningstakt blev utslaget på transportslagens marknadsandelar litet på grund av att personbilen dominerar så starkt. Järnvägens andel av det långväga persontransportarbetet var 15 procent under 2001 vilket är oförändrat sedan 2000. De övriga transportslagens andelar är i stort sett likadana som under 2000, 68 procent för bil, 10 procent för flyg, 6 procent för buss och 1 procent för sjöfart.



**Figur 2: Långväga persontransportarbete 2001 fördelat på transportmedel. Källa: Banverket sektorsrapport 2001**

På lång sikt ges bilden av att konkurrensen från långväga buss endast har en marginell inverkan på tågtrafiken. Åren efter avregleringen ökade resandet med buss och på vissa sträckor innebar detta att priserna på tågresor minskade. Tågtrafikens anpassning med en förändrad prisstruktur har medfört en ökad prisdifferentiering, vilket innebär olika prisnivåer för olika tåg och avgångar. Under de senaste åren har marknaden för långväga buss stabiliserats och antalet operatörer som bedriver långväga buss har minskat.

Långväga buss har enligt undersökningar påverkat resandet med järnväg på enskilda sträckor, Falun/Borlänge-Stockholm och Karlstad-Göteborg. Konkurrensen på dessa sträckor har bidragit till minskade biljettpreiser och ökat antal avgångar med tåg.

## 6 Statistikinsamlingen för långväga linjetrafik med buss

Insamlandet av uppgifter från de fyra största operatörerna som bedriver långväga busstrafik har skett genom telefonförfrågan till ansvariga på respektive företag. Undersökningen har utförts av SIKA.

Uppgifter som SIKA främst har varit intresserad av är antal enkelresor, körsträcka samt resandeintäkter under 2001. Bland de tillfrågade operatörerna har några av olika skäl inte lämnat fullständiga uppgifter. Problemet beror till stor del på att paraplyorganisationer har svårigheter med att föra en gemensam statistik. Trots detta har den större delen av företagen på marknaden kunnat täckas in i undersökningen. De företag som har lämnat uppgifter uppskattas ha en marknadsandel som uppgår till omkring 90 procent.

## 7 Källor

Järnvägsgruppen KTH [2002], *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2002*.

TFK Rapport 2000:2, *Dalaresor, en analys av förändring i buss och tågtrafiken mellan Falun/Borlänge och Stockholm*.

Riks-RVU/RES 1996-2001

Banverket Årsredovisning 2001 och Sektorsrapport 2001

Luftfartsverkets Årsredovisning 2001

Vägverket sektorsredovisning 2001

SJ AB Årsredovisning 2001

SCB [2001]

Uppföljning av långväga buss 1998, SIKA PM

Uppföljning av långväga buss 1999, SIKA PM

Uppföljning av långväga buss 2000, SIKA PM