

## Uppföljning av långväga buss

### 1 Uppdrag

I SIKAs regleringsbrev för 1999 ges följande uppdrag. ”SIKA skall redovisa utvecklingen fr.o.m. 1998 av den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss och analysera vilka effekter den har på resandet med andra färdmedel. SIKA skall även redovisa busstrafikens effekter på den länsgränsöverskridande järnvägstrafiken. En delredovisning skall ske senast den 1 september.”

SIKA redovisar härmed uppdraget. Promemorian utgör en sammanställning och en analys av uppgifter ur befintliga källor. Roger Pyddoke har varit projektledare för arbetet.

### 2 Sammanfattning

SIKA har genomfört uppföljningen genom att sammanställa resultat ur befintliga källor. Den huvudsakliga källan för utvecklingen av resande är riksresvaneundersökningen (RVU). Denna är dock mindre väl ägnad för att följa upp utvecklingen av länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss eftersom resandet med långväga buss utgör en ytterst liten andel av de urval som regelbundet görs.

Eftersom dessa brister finns har SIKA låtit Inregia genomföra en särskild insamling av statistik om länsgränsöverskridande linjetrafik med buss. Denna har i vissa avseenden utformats som en prototyp för en eventuell kollektivtrafik statistik. Uppgifterna från denna undersökning är ännu inte tillgängliga. Avsikten är dock att vi med denna första mätning som utgångspunkt på sikt skall kunna tillhandahålla mer detaljerade uppgifter om utvecklingen av den långväga linjetrafiken med buss. Detta kräver ytterligare resurser. Vi har därför i budgetunderlaget för 2000-2002 föreslagit att regeringen anslår medel för en sådan statistik om kollektivtrafik.

Resultaten av vår undersökning är något paradoxalt. Utbudet av avgångar har ökat med cirka 50 procent mellan hösten 1997 och våren 1999. Samtidigt har dock det totala långväga resandet med buss inte ökat med mer än cirka 5 procent mellan 1996 och 1998. Denna ökning är dock inte statistiskt säkerställd. Resandet kan ha ökat både mer eller mindre. Även om hela den beräknade ökningen tillfaller linjetrafiken innebär den dock inte mer än en 15 procent ökning av linjetrafiken.

Det är viktigt att notera att utbudet på kort sikt naturligtvis kan överstiga resandet. På lång sikt måste däremot utbudet av en kommersiell busstrafik följa utvecklingen av resandet.

Om hela utbudet våren 1999 är lönsamt så skulle det kunna förklaras av en omfördelning från charterbussar till linjebussar. En tänkbara förklaring är dock att flera företag fortfarande våren 1999 experimenterar med utbud som i en del fall kan visa sig vara olönsamt och därmed övergående.

Enligt en preliminär prognos för 2010 beräknas resandet med långväga buss öka med 48 procent jämfört med resandet 1997. Ett antal särskilda simuleringar har också genomförts. Dessa visar att ökningen av bussresandet i den preliminära prognosen för 2010 till största delen (ca 40 procentenheter) beror på utbudsökningen mellan 1997 och 1999. En mindre del (ca 8 procentenheter) beror på förändringar i inkomst och demografiska förutsättningar. Vår bedömning är därför att vi kommer att se mindre öknings i utbud och resande med linjetrafik med långväga buss de närmaste åren jämfört med utvecklingen de senaste åren. En säker slutsats kräver dock ytterligare data.

Sammanfattningsvis bedömer vi att avregleringen av långväga buss hittills haft små effekter på bussmarknaden och på andra färdmedel. Möjliga undantag skulle kunna vara vissa sträckor som t.ex. Stockholm - Borlänge. Effekterna verkar därför än så länge ligga väl i linje med de bedömningar som SIKA gjorde i den konsekvensbedömning på regeringens uppdrag (SIKA rapport 1997:6).

### *3 Utvecklingen av den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss*

Ett försök att mäta omfattningen av den långväga linjetrafiken med buss kommer att presenteras i form av resultatet av den undersökning SIKA låtit Inregia göra. Resultatet av denna undersökning kommer att finnas tillgänglig från mitten av september 1999.

Utöver denna undersökning finns fyra andra källor som kan användas för att mäta och bedöma den senaste tidens utveckling. Den första källan är resultaten från Resvaneundersökningen Riks-RVU som sammanställdes senast i Svenskarnas resor 1998 från SCB.

#### **Antal långväga resor med buss**

(miljoner)

	1998	1997	1996
	4,5	4,3	4,3

Källor: Svenskarnas resor 1996, 1997 och 1998.

I dessa siffror inkluderas turist- och beställningstrafik. Därav utgör långväga linjetrafiken med buss cirka 30 till 40 procent. Ökningen mellan 1997 och 1998 på 0,2 miljoner resor är cirka 5 procent av resandet 1997. Ökningen till 1998 ligger dock inom felmarginalen som är i storleksordningen 0,36 miljoner resor (med ett 95 procentigt konfidensintervall). Det innebär att resandet både kan vara större eller mindre än den uppskattade ökningen på 5 procent.

Även om den långväga linjetrafiken med buss utgör 30 procent av de 4,3 miljoner resorna, så innebär ytterligare 0,2 miljoner resor 1998 bara en ökning med cirka 15 procent. Detta alltså förutsatt att turist och beställningstrafiken inte förändras alls. Dessa siffror tyder således inte på någon dramatisk ökning av bussresandet. Andra källor som använts i SIKAs prognosarbete (t.ex. flygbolagens och SJ:s passagerarräkningar) tyder dock på att det kan finnas ett ökande bortfall av rapporterade resor i RVU:n.

Den andra källan är en undersökning som genomförts av Alexandersson, Hultén och Nordenlöw och som rapporterats i en konsultrapport till SIKA (1999). Där tillfrågades de största företagen som bedriver linjetrafik med långväga buss om omfattningen av deras utbud mätt i busskilometer per vecka. I urvalet av företag ökade utbudet av busskilometer enligt följande tabell.

### Utbud av långväga linjetrafik med buss

Tidsperiod	Busskilometer per vecka	Index
höst 1992	133 tusen	80
höst 1994	148 tusen	90
höst 1996	165 tusen	100
höst 1998	318 tusen	192

Källa: Alexandersson, Hultén och Nordenlöw (1999)

I denna räkning ingår ej de bussar som avgår samtidigt. Enligt denna beräkning har utbudet av långväga linjetrafik med buss således närmast fördubblats mellan 1996 och 1998. En stor del av denna ökning ägde dock rum redan före avregleringen.

Den tredje källan är sammanställningen av utbudet som genomförts för den nationella prognosmodellen SAMPERS. För prognosmodellen har en i det närmaste fullständig kodning av utbudet av långväga bussavgångar enligt tidtabellerna genomförts för tisdag, fredag, lördag, söndag en vecka hösten 1997 och för samma dagar en vecka våren 1999.

### Utbud av långväga linjetrafik med buss i SAMPERS

	våren 1999	hösten 1997
antal avgångar per tisdag	1458	932

Denna sammanställning av utbudet visar på en ökning med 56 % mellan hösten 1997 och våren 1999, vilket ligger i linje med den tendens som man kan se i Alexandersson et.als. undersökning.

Den fjärde källan är en räkning av passagerare och bussar i långväga linjetrafik som SCB på uppdrag av SIKA genomförde den 15 april 1999. Huvudsyftet med

undersökningen var att räkningarna skulle ligga till grund för validering och kalibrering av de nya prognosmodellerna. Därför valdes mätpunkter på sex ställen i vägnätet där vi bedömde att en stor del av passagerarflödena skulle fångas in. Med hjälp av resultaten av denna undersökning kan man jämföra hur många bussar och passagerare som passerar en punkt i vägnätet vid den aktuella tidpunkten 1999, med hur många bussar och passagerare som passerar på samma ställen i den modellberäknade trafiken för 1997. Tabellen visar således den procentuella skillnaden mellan det räknade antalet bussar i undersökningen jämfört med tidtabellerna för hösten 1997.

### **Antalet räknade bussar 1999 jämfört med tidtabellerna för 1997 i procent**

	E4 söder Mjölby	E4 söder Markaryd	RV 45 no Vänersbo.	RV 40 ös Borås	E22 söder Västervik	RV 70 sö Avesta
Avvikelse	+ 10 %	- 45 %	+/- 0 %	- 8 %	+ 50 %	+ 150 %

Tre ställen skall mäta en större del av flödena, nämligen Mjölby (trafiken mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö), Borås (trafiken mellan Stockholm och Göteborg) och Markaryd (trafiken mellan Stockholm och Malmö). De övriga tre är valda för att belysa andra delar av landet eller platser där vi vet att utvecklingen kan ha avvikit särskilt.

På två ställen avviker det räknade utbudet i absoluta tal markant från utbudet 1997 enligt tidtabellerna. Det är söder om Avesta och söder om Markaryd. Beträffande utbudet söder om Avesta vet vi att en ökning av utbudet ägt rum.

Sammantaget finns det finns dock två felkällor i vår undersökning. Den största och viktigaste är förmodligen att vi inte kan bedöma överströmningar mellan resande med bussar i chartertrafik och bussar i linjetrafik. Den andra är att det kan finnas ett bortfall i vår räkning av antalet bussar och passagerare den 15 april. Den tredje är att utbudet av trafik under åren 1997 till 1999 kan vara uttryck för ett kortsiktiga försök att fånga in nya marknader.

Utbudsminskningen söder om Markaryd verkar också trolig eftersom antalet resor där enligt SCB:s räkning är mindre än prognoserna. Resandeflödena uppvisar en liknande bild som utbudet. SIKA drar därför slutsatsen att det inte har skett någon markant utbuds- eller resandeökning på dessa länkar mellan 1997 och 1999. En ökning av utbud och resande måste därför ha skett på andra länkar eller vid andra tidpunkter.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att utbudet av avgångar och körda kilometer förefaller ha ökat markant mellan 1996 och 1999. Samtidigt har dock det totala långväga resandet med buss, enligt RVU inte ökat med mer än 5 procent. (Ökningen kan ju vara både större och mindre.) Vi kan tänka oss två hypoteser som kan förklara denna avvikelse. Den första hypotesen är att företagen som bedriver linjetrafik experimenterar med ett ökat utbud för att se om de kan attrahera kunder. Detta behöver inte ha lett till en motsvarande ökning av resandet än. Den andra hypotesen är att det skett en omfördelning av resandet från resor

med abonnerade bussar till resor med bussar i linjetrafik. En nedgång i resor med abonnerade bussar 1998 i Turistdatabasen ger visst stöd för denna hypotes.

#### 4 Utvecklingens effekter på resandet med andra färdmedel

För att analysera effekterna på resor med andra färdmedel av det ökade utbudet av linjetrafik med långväga buss krävs att man kan modellera en utveckling utan utbudsökning. Den mest omfattande analys som gjorts i Norden av ett sådant scenario gjordes i SIKAs studie av en tänkt avreglering 1997.

Studien belyste två större tänkta förändringar av politiken dels en avreglering dels en ökning av skatter (främst bränsleskatter) för att öka graden av internalisering av trafikens externa effekter. Förslagen till skatteändringar inkluderade också en procentuellt sett kraftig ökning av busskatten. I förhållande till den totala kostnadsmassan för bussföretagen var dock den föreslagna skattehöjningen beskedlig. Riksdagen förkastade förslagen om ökade bränsleskatter men antog förslagen till höjd skatt på bussar. Förslagen till höjda skatter på bussar har dock ännu inte genomförts. Det scenario som hittills realiserats liknar därför mest det som kallas avreglering utan internalisering.

Avregleringen simulerades genom att bussutbudet antogs öka kraftigt. Därefter anpassades SJ:s priser i andra klass för att möta konkurrensen från bussarna. Utgångspunkten var ett utbud av långväga kollektivtrafik och ett bilinnehav 1996. Liksom i SIKAs och trafikverkens nya prognosmodell SAMPERS finns inte turist- och beställningstrafik med buss med i denna modell. De viktigaste simuleringsresultaten var att avreglering utan internalisering beräknades leda till följande.

- Resor med långväga buss beräknades öka med cirka 60 procent.
- Bilresor beräknades minska försumbart, cirka 0,27 procent.
- Tågresor beräknades öka med cirka 1 procent.
- Flygresor beräknades minska med cirka 3 procent.
- Ökade konsumentöverskott för alla inkomstgrupper.
- Minskade utsläpp.
- Minskade olyckor.

Hur blev det då? Redan när SIKAs rapport överlämnades till regeringen hade utbudet av linjetrafik med långväga buss ökat kraftigt. Denna ökning av *utbudet* har av ovanstående källor att döma skjutit ytterligare fart under 1997 och 1998 efter att beslutet togs i riksdagen om att avregleringen skulle genomföras.

*Utbudet* av linjetrafik med långväga buss ha ökat kraftigt oavsett om man räknar i antalet linjekilometer, som ökar med 92 procent mellan 1996 och 1998, eller i antalet avgångar, som ökar med 56 procent mellan 1997 och 1999. Dessa undersökningar är dock inte genomförda med ambitionen att kartlägga hela trafiken.

Jämför vi simuleringsresultaten med utfallet av RVU-undersökningen så kan vi konstatera att ökningen av linjetrafik med långväga buss inte verkar ha lett till någon dramatisk ökning av det totala *resandet* med långväga buss under 1997 och 1998. Detta har bara ökat med cirka 5 procent. Då skall man dock komma ihåg att merparten (mellan 60 och 70 procent) av det totala långväga resandet med buss utgörs av turist- och beställningstrafiken.

Den slutsats man kan dra av dessa data är att *utbudet* av linjetrafik med långväga buss verkar ha ökat ungefär som beräkningarna med SIKAs modell, eller något mer. För ökning av utbudet i denna storleksordning påverkas, enligt SIKAs simulering, efterfrågan på andra transportslag i liten omfattning.

### 5 Prognoserna för 2010

En väntad utveckling den närmaste tiden kan studeras med hjälp av den preliminära JA prognosen som för närvarande används inom ramen för inriktningsplaneringens strategiska analys. För jämförelsealternativet fås följande prognos.

#### Långväga transportarbete ett årsmedeldygn, miljoner personkm

	1997	2010	förändring
Bil	44,6	52,4	17%
Tåg	9,2	13,8	50%
Flyg	10,2	12,2	20%
Buss	5,0	7,4	48%

Denna prognos bygger huvudsakligen på följande förutsättningar.

#### Tillväxt

Bruttonationalprodukten antas växa med 2,2 procent per år. Detta antas även gälla disponibel inkomst.

#### Sysselsättningstillväxt

Antalet sysselsatta beräknas minska med 2 procent mellan 1995 och 2010.

#### Befolkningstillväxt

Befolkningen antas växa med 1,7 procent mellan 1997 och 2010.

#### Bilnehavet ökar

Bilnehavet antas växa med 19 procent mellan 1997 och 2010. Antalet bilar per innevånare ökar med 17 procent.

Bränsleförbrukningen antas minska med 14 procent.

Bensinpriset antas oförändrat.

#### Tågutbudet

Oförändrade priser. Utbudet antas öka med 46 procent. Priserna antas oförändrade.

#### Flygutbudet

Flygutbudet antas öka dels genom att flygplanen blir större dels genom att antalet avgångar ökar. Flygpriserna antas öka med i genomsnitt 0,5 procent per år.

#### Bussutbudet

Det långväga bussutbudet antas öka med ca 50 procent. I denna prognos kan bussutbudet varieras för att studera hur en ökning av utbudet påverkar efterfrågan på bussresor och övriga transportslag. Detta görs i slutet av augusti och resultaten har alltså inte kunnat beaktas i denna rapport.

Det finns, enligt denna prognosmodell, ingenting som tyder på att ökningen av bussutbudet skulle få mer påtagliga effekter.

#### Särskilda simuleringar

Ett antal särskilda simuleringar har redan genomförts. Dessa visar att ökningen av bussresandet i den preliminära JA-prognosen till största delen (ca 40 procentenheter) beror på utbudsökningen mellan 1997 och 1999. En mindre del (ca 8 procentenheter) beror på förändringar i inkomst och demografiska förutsättningar. Vår bedömning är därför att vi kommer att se mindre ökningar i utbud och resande med linjetrafik med långväga buss de närmaste åren jämfört med åren 1997 och 1998.