

## Uppföljning av långväga buss 2000

### 1. Uppdrag

I SIKAs regleringsbrev för 1999 fanns uppdraget att "SIKA skall redovisa utvecklingen fr.o.m. 1998 av den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss och analysera vilka effekter den har fått 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. Härmed redovisas uppföljningen av länsgränsöverskridande linjetrafik med buss, fortsättningsvis ibland benämnd långväga busstrafik, under 2000. Promemorian är sammanställd av Anna Johansson.

Promemorian innehåller en sammanställning av uppgifter från olika källor. Dels redovisas uppgifter från befintliga källor, dels redovisas uppgifter från en undersökning speciellt inriktad på utvecklingen av länsgränsöverskridande linjetrafik med buss mellan 1999 och 2000. Arbetet med den senare undersökningen har letts av Lennart Thörn på SIKAs och insamlingen har utförts av Inregia AB.

### 2. Sammanfattning

Den avreglering av marknaden som skett successivt och som trädde i full kraft från och med 1 januari 1999 har inte medfört att persontransportarbetet med långväga buss ökat i den omfattning som tidigare förväntats. SIKAs bedömer att ökningen av resandet med långväga buss uppgår till högst 5 procent mellan 1999 och 2000. Detta är en ökning som ligger i nivå med den beräknade ökningstakten under närmast föregående år.

SIKA bedömer också att effekterna av denna ökning på persontransporterna med bil och tåg är små. När det gäller effekterna för tågmarknaden så kan dock negativ påverkan på lönsamheten förekomma på de sträckor där konkurrensen är som starkast. SIKAs har dock saknat underlagsmaterial för att studera enskilda sträckor i detalj. Uppgifter från SJ visar dock på en positiv resandeutveckling på sträckan Stockholm–Borlänge där intensiv konkurrens med buss tidigare har förekommit.

### 3. Omvärldsfaktorer och prisutveckling

Efterfrågan på transporter är i viss utsträckning konjunkturkänslig. Speciellt gäller detta för långväga transportarbete med buss, som nästan uteslutande består av privat resande. Mellan 1998 och 1999 ökade BNP med 4,1 procent realt.

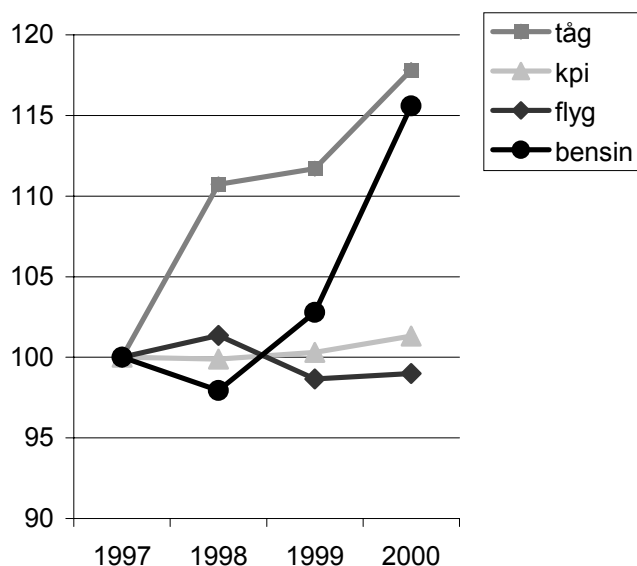
Tillväxten fortsatte i en liknande takt under första delen av 2000 men mattades sedan av. Sett till hela 2000 så ökade BNP med 3,6 procent i förhållande till 1999.

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

| År   | BNP fast pris<br>1995 | BNP-<br>tillväxt<br>realt | Totalt antal<br>sysselsatta | Totalt antal<br>arbetslösa |
|------|-----------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 1998 | 1 830 971 mkr         |                           | 3 979 000                   | 276 000                    |
| 1999 | 1 906 579 mkr         | 4,1%                      | 4 068 000                   | 241 000                    |
| 2000 | 1 974 263 mkr         | 3,6%                      | 4 158 000                   | 203 000                    |

Den totala sysselsättningen har ökat över de senaste åren, samtidigt som antal arbetslösa har minskat. Konjunkturer har således varit uppåtgående, något som har en positiv påverkan på transportefterfrågan.

Prisutvecklingen på transporter har under de senaste åren legat något över utvecklingen av konsumentprisindex totalt. Vid en närmare studie av några undergrupper bland transportprisindexen så syns framför allt en kraftig ökning av bensinpriset under 2000. Även priset på tågresor har ökat betydligt mer än konsumentprisindex under de senaste åren, främst då mellan 1997 och 1998 samt mellan 1999 och 2000.



**Figur 1 Prisutveckling tåg, flyg, bensin respektive konsumentprisindex (KPI), indexnivå 1997 = 100. Källa SCB.**

#### 4. Utvecklingen av den länsgränsöverskridande linjetrafiken med buss

Den undersökning som konsultföretaget Inregia AB utfört på uppdrag av SIKA visar på en måttlig ökning i antal resor med länsöverskridande linjetrafik med buss mellan åren 1999 och 2000. Ökning uppgår till knappa fem procent.

**Tabell 2 Förändring i antal enkelresor, respektive persontransportarbete mellan 1999 och 2000. Dels redovisas förändringen för de största operatörerna\*, dels för samtliga bussföretag som deltagit i Inregias undersökning.**

|                       | <i>Totalt bland undersökta företag<br/>som lämnat uppgifter</i> | <i>Endast de största<br/>operatörerna*</i> |
|-----------------------|---|--|
| Antal enkelresor      | + 4,5%  | + 4,1%                                     |
| Persontransportarbete | - 3,7%  | - 6,2%                                     |

\* Motsvarar ca. 75 procent av marknaden och ca. 95 procent av antalet resor hos samtliga företag som lämnat uppgift.

Uppgift om persontransportarbete har inte inkommit från alla företag, men de uppgifter som lämnats tyder på en minskning i resta kilometer med buss. Sammantaget skulle detta således tyda på att något fler resor görs, men att den genomsnittliga reslängden per passagerare har minskat något mellan 1999 och 2000. Dessa uppgifter är dock osäkra.

Indikationer på utvecklingen på den långväga bussmarknaden kan också hämtas från andra undersökningar. Från SIKA:s undersökningar av resvanor (Riks-RVU/RES) har uppgifter om långväga bussresande hämtats. Definitionen på långväga buss skiljer sig något från definitionen av länsgränsöverskridande linjetrafik med buss. I långväga buss i Riks-RVU/RES ingår både resor i linjetrafik och turist- och beställningstrafik som är minst 10 mil enkel resa. Utav denna trafik antas ca. en tredjedel vara långväga linjetrafik.

**Tabell 3 Antal långväga (huvud-) resor med buss (miljoner). Källa: Riks-RVU/RES.**

| 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|------|------|------|------|------|
| 4,3  | 4,3  | 4,5  | 4,6  | 4,6  |

Uppgifterna från Riks-RVU/RES visar inte på någon ökning av antal resor med långväga buss mellan 1999 och 2000. Förändringar kan dock ha skett utan att de slår igenom i resultaten i Riks-RVU/RES. Felmarginalerna kring siffrorna i tabellen ovan är i storleksordningen +/- en halv miljon resor, vilket ”döljer” eventuella förändringar som kan vara upp till tio procent.

Att utvecklingen av resandet med långväga buss inte levt upp till de förväntningar som fanns inför avregleringen av marknaden speglas också i hur utbudet har utvecklats. Enligt Stefan Carlén på Swebus, kunde en viss ökning märkas på utbudssidan till 1997, varefter ambitionen höjdes ytterligare. I Swebus tidtabeller för 1999 hade både antalet avgångar och antalet linjer utökats kraftigt. Till 2000 så minskade dock utbudet till en nivå som mer liknade den som gällde under 1997

eller till och med lägre. Priserna har enligt uppgift från Swebus legat ganska stilla under samma period.

Sammanfattningsvis gör SIKA bedömningen att det skett en ökning av resandet med långväga buss i storleksordningen 4-5 procent. Detta är i nivå med den ökningstakt som uppskattas föreligga under tidigare år (4 procent 1999 respektive 5 procent 1998).

## 5. Utvecklingen av övriga transportslag

De senaste publicerade siffrorna kring utvecklingen av långväga resande återfinns i Banverkets sektorsrapport för 2000. Enligt denna ökade det långväga resandet mellan 1999 och 2000 med ca. en miljard personkilometer till 36 miljarder personkilometer. Det långväga järnvägsresandet, mätt i personkm, ökade också något enligt samma rapport. Under samma period ökade priserna på järnväg (se figur 1). Ökningen av bensinpriset var dock betydligt kraftigare och detta är något som Banverket i sin rapport ser som en möjlig förklaring till att långväga persontransportarbete på järnväg ökat.

Trots ökningen mätt i absoluta tal så är järnvägens andel av det långväga persontransportarbetet, 14 procent, i det närmaste oförändrad år 2000 jämfört med året innan. Motsvarande marknadsandelar för övriga transportslag uppges vara 69 procent för bil, 10 procent för flyg, 6 procent för buss och 1 procent för sjöfart.

SIKA bedömer att utvecklingen av trafiken med långväga buss har en relativt liten inverkan på utvecklingen av tågtrafiken. Dels står bussen för en betydligt mindre andel av det långväga resandet än vad tåg gör. Dels bedöms ökningen av långväga busstrafik vara av mindre omfattning.

Även om långväga buss har en relativt liten inverkan på tågtrafiken på nationell nivå, kan situationen vara annorlunda på enskilda sträckor. Lönsamheten för SJ bör kunna påverkas negativt på de sträckor där konkurrensen med buss upplevs som stark, antingen på grund av intäktsbortfall genom minskat resande eller genom otillräckliga marginaler som följd av priskonkurrens.

SIKA har varit i kontakt med informationsavdelning och avdelning för omvärldsanalys hos SJ för att söka uppgifter kring hur konkurrensen från långväga buss upplevdes under föregående år och om den i så fall lett till åtgärder från SJ:s sida. Den typen av uppgifter saknades dock hos kontaktade avdelningar på SJ.

Enligt uppgift från Stig Brahn, chef för affärsområde Bergslagen, så har konkurrensen från buss på sträckan Stockholm – Borlänge, där intensiv konkurrens rådde direkt efter avregleringen, stabiliserat sig och bussutbudet ligger nu på en nivå strax under den som rådde före avregleringen. Efter att SJ inledningsvis tappade resenärer sänktes biljettpriserna i andra klass, vilket vände resandeutvecklingen uppåt igen. Tillväxten fortsatte och 1999 gjordes ca. 25 procent fler resor än 1997. Resandeutvecklingen på sträckan har varit fortsatt positivt och ökade med ytterligare ca. 20 procent under 2000 jämfört med 1999.

## 6. Mer om statistikinsamlingen om långväga linjetrafik med buss

Statistikinsamlingen för långväga linjetrafik med buss 1999 och 2000 genomfördes under maj - september 2001. Insamlingen, som utfördes av Inregia AB, skedde genom en postenkät. Enkäten gick ut till 78 företag som antingen hade uppgett att de körde långväga buss under en inventering som Inregia utförde under vintern 2000/2001, eller hade varit oanträffbara vid tillfället för samma inventering så att uppgift saknades om deras status som långväga bussoperatör. Inventeringen vände sig till alla företag som enligt Vägverkets register hade tillstånd för att bedriva länsgränsöverskridande linjetrafik med buss. I sex fall returnerades enkäterna på grund av att adressen var okänd och inga nya adresser eller telefonnummer kunde hittas.

Enkätsvar inkom, helt eller delvis, från 28 företag. Bland de som inte svarade var det 13 som inte längre bedrev långväga busstrafik. Ytterligare 12 nåddes aldrig telefonledes, varav vissa saknade telefonnummer och kan ha upphört med sin verksamhet. Resterande företag lät bli att lämna in uppgifter trots påminnelser eller uppgav att de vägrade att delta i undersökningen.

De 28 företag som lämnade uppgifter uppskattas ha en marknadsandel som uppgår till ca. 80 procent.

Insamlandet av statistikuppgifter från bussoperatörerna är således förknippade med svårigheter. Bland annat så består dessa i att flera företag med tillstånd inte bedriver någon långväga busstrafik. SIKa har i tidigare avrapporteringar föreslagit att regeringen beslutar om en förändring av tillståndsordningen så att tillståndsinnehavaren åläggs att årligen lämna uppgift om huruvida trafik bedrivits och i så fall också lämna grundläggande uppgifter om trafik och utbud. Enligt Vägverket, som är tillståndsgivare, har diskussioner förts i ämnet, men ingen förändring har ännu kommit till stånd. SIKa vill därför återigen understryka att en förändring av ovan angivet slag är en förutsättning för att uppföljningen ska kunna göras med större precision än vad som för närvarande är möjligt. En sådan förändring skulle också göra statistikinsamlingen betydligt mindre resurskrävande.