



UA

Urbanet Analyse

# Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – hot eller möjlighet för utveckling?

Ekonomisk analys av perioden 2000–2015 av svensk  
upphandlad kollektivtrafik

**Bil Sweden / 2018-03-20**

**Torbjörn Eriksson**

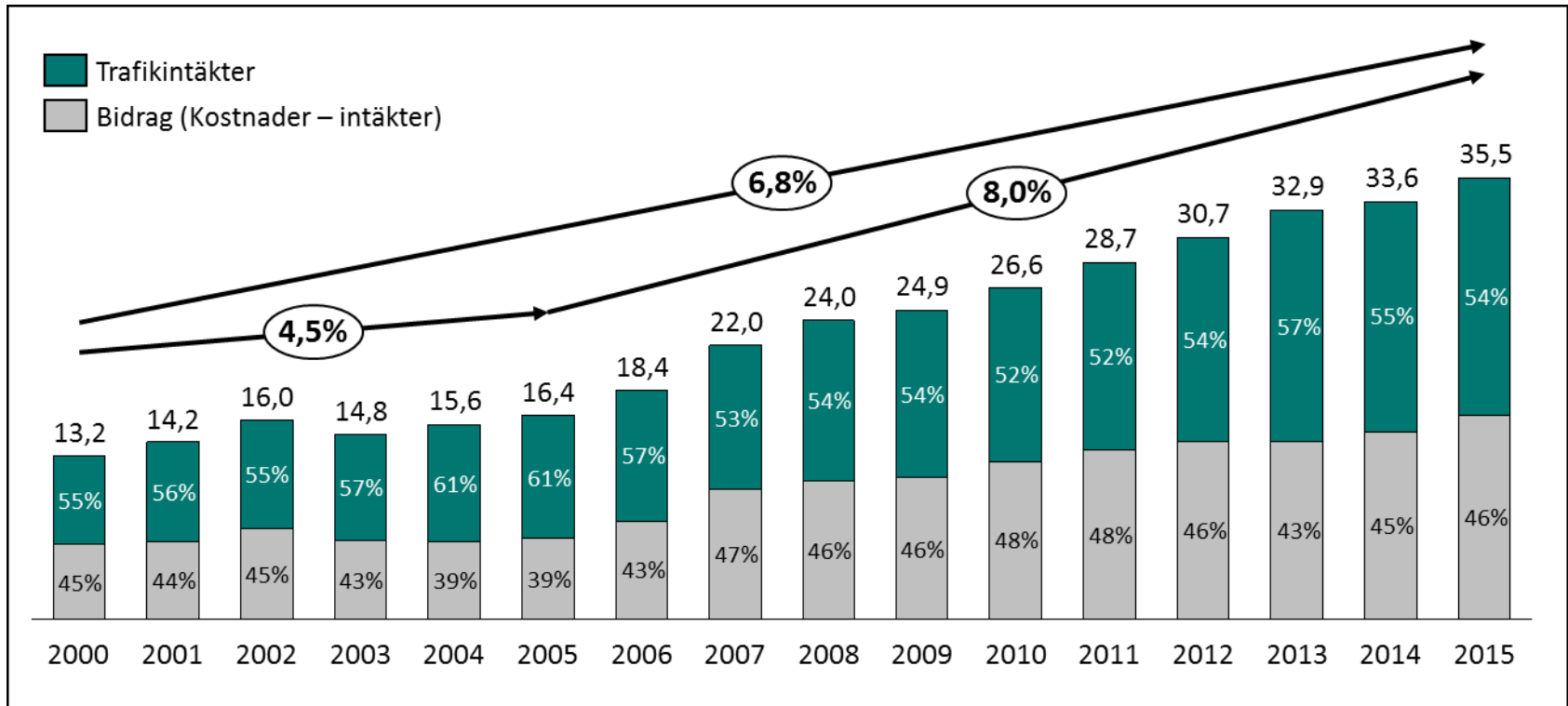
*[torbjorn.eriksson@urbanet.se](mailto:torbjorn.eriksson@urbanet.se)*

# Syfte

- På uppdrag av Sveriges Bussföretag, kartlagt kostnadsutvecklingen av kollektivtrafik i svenska län och regioner under perioden 2000–2015
- Bidra med fakta och ge underlag för fortsatt diskussion kring hur vi får mest kollektivtrafik för samhällets samlade resurser.
- Rapport, ett komplement till rapporten ”Kollektivtrafikens kostnadsutveckling - en överblick”, som SKL publicerade våren 2017.
  - SKL fokus på perioden 2011–2015.

# Utveckling 2000 – 2015

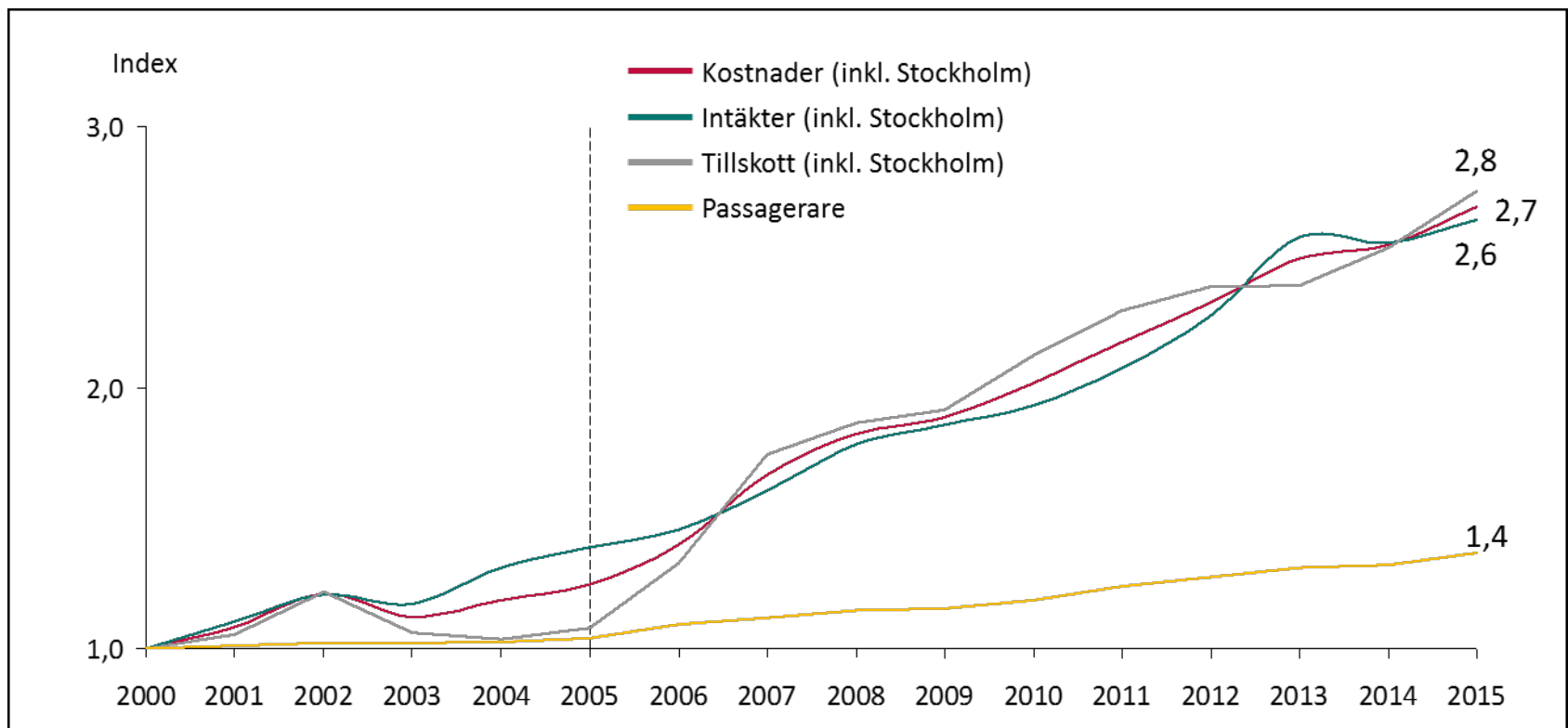
- Resandet har ökat med 2% per år fr o m 2005
- Kostnaderna har ökat med 8% per fr o m 2005



- Totala kostnaderna ökat från 13 miljarder till nästan 36 miljarder kronor 2015 (+170 procent).
- Ökat snabbare under de senaste tio-årsperioden (+8 % årlig ökning)
- Fr.o.m. 2005 har den kostnadstäckningen minskat från 61 procent till 54 procent.

# Utveckling 2000 – 2015

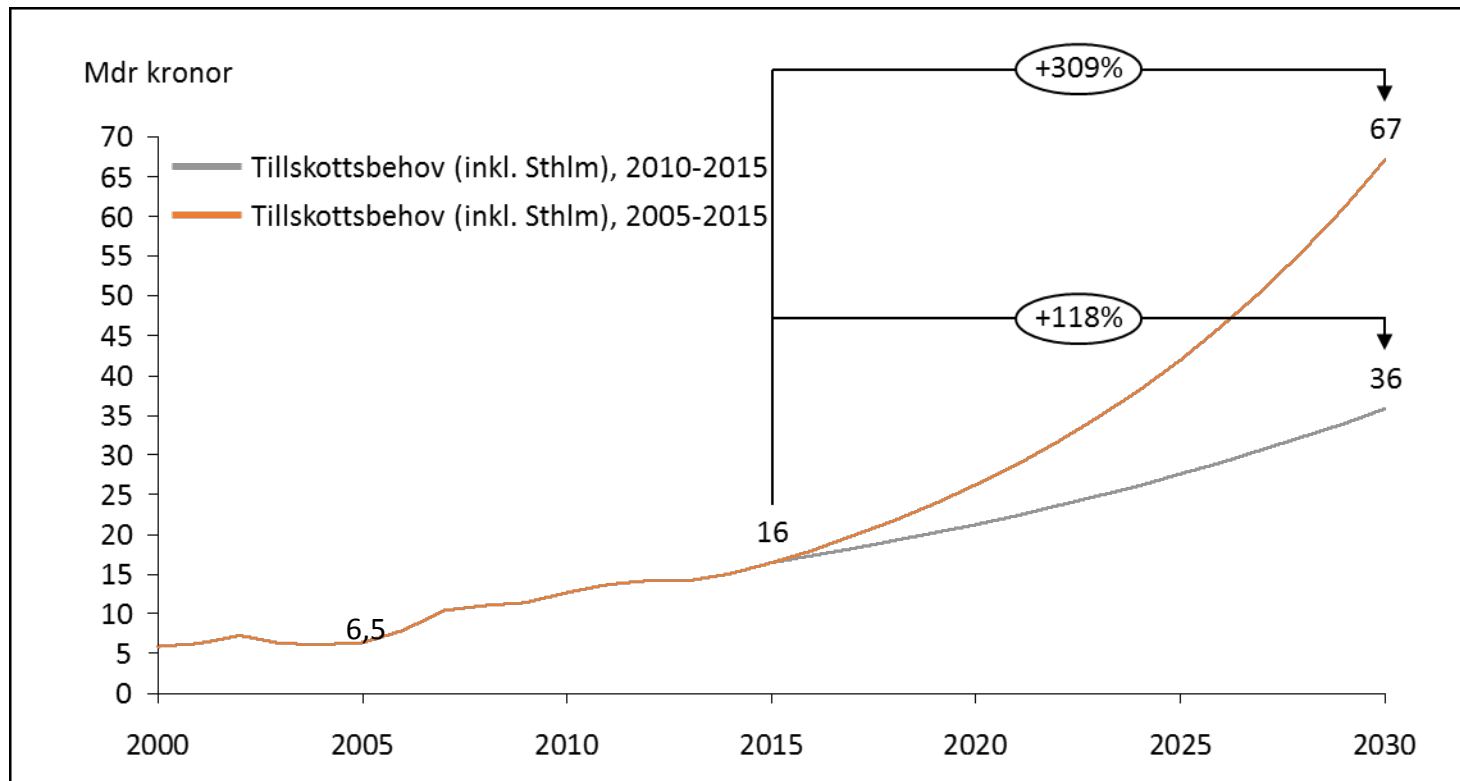
## Kostnader, intäkter och underskott, *hela riket*

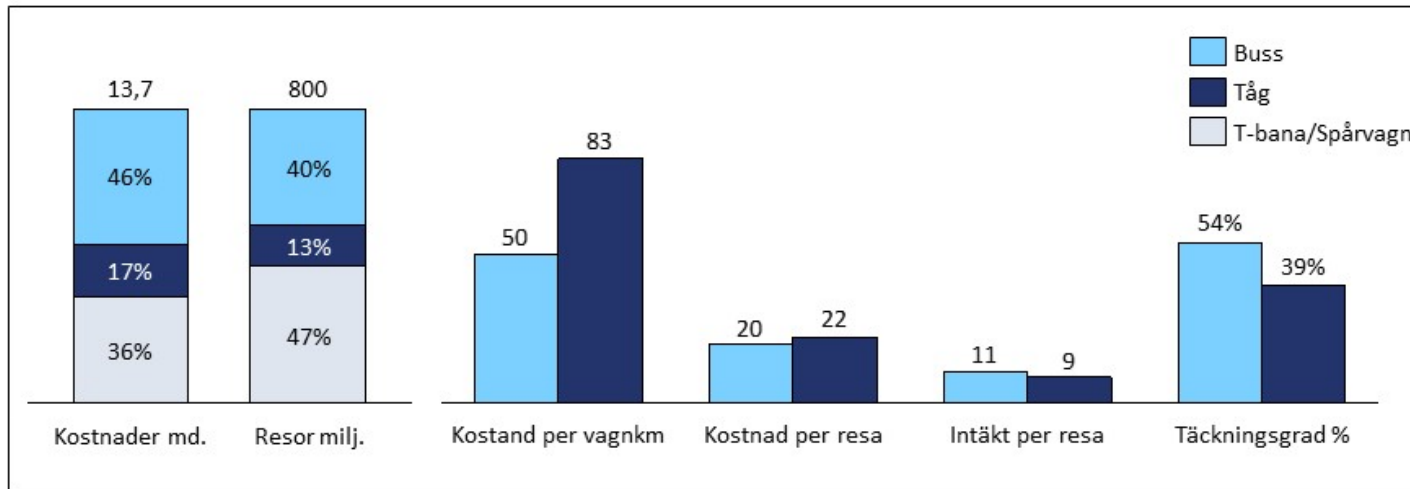


# Prognos skatteunderskott 2030

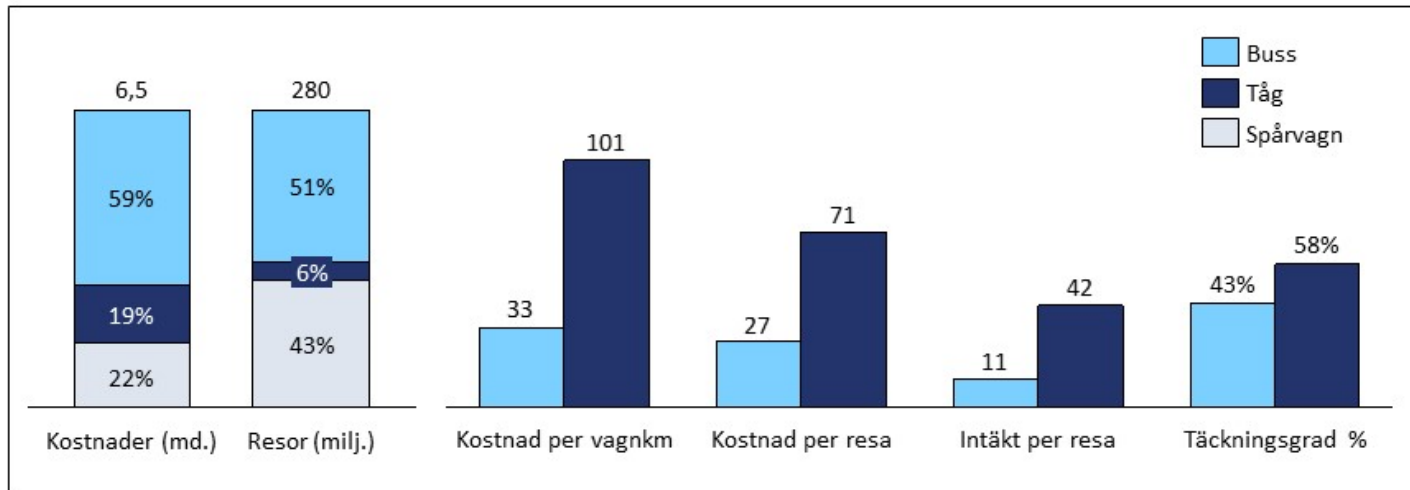
(inkl Stockholm)

- Ökar bidraget i samma takt som 2010–2015 blir underskottet ca 36 miljarder kronor
- Ökar underskottet i linje med utv. under 2005-2015 blir bidraget ca 67 miljarder



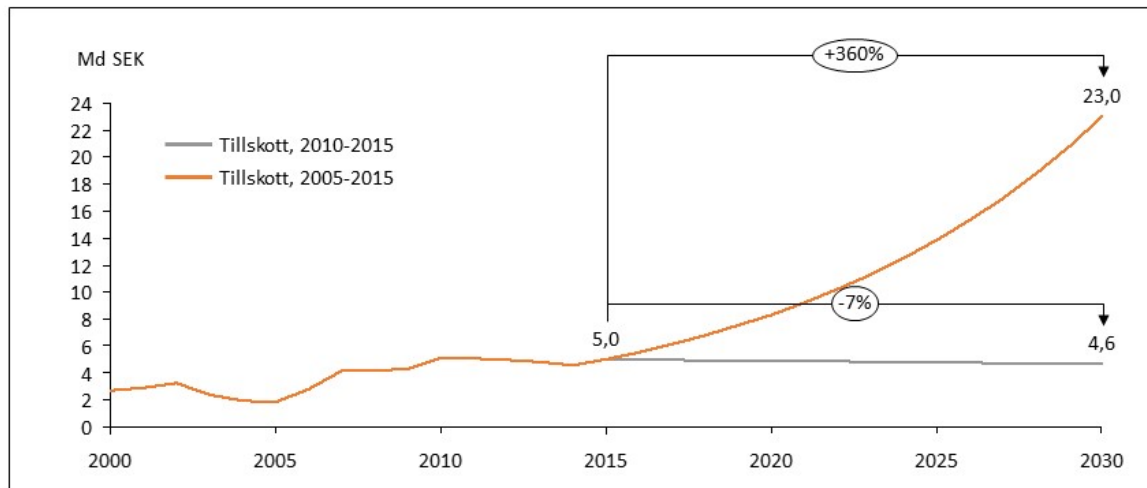


## Stockholm

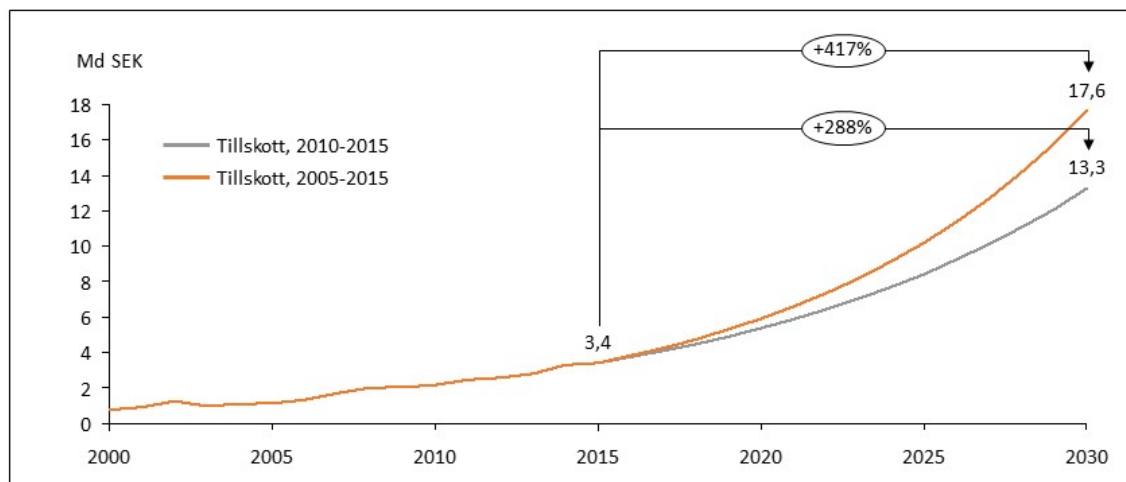


## Västra Götaland

# Prognos 2030



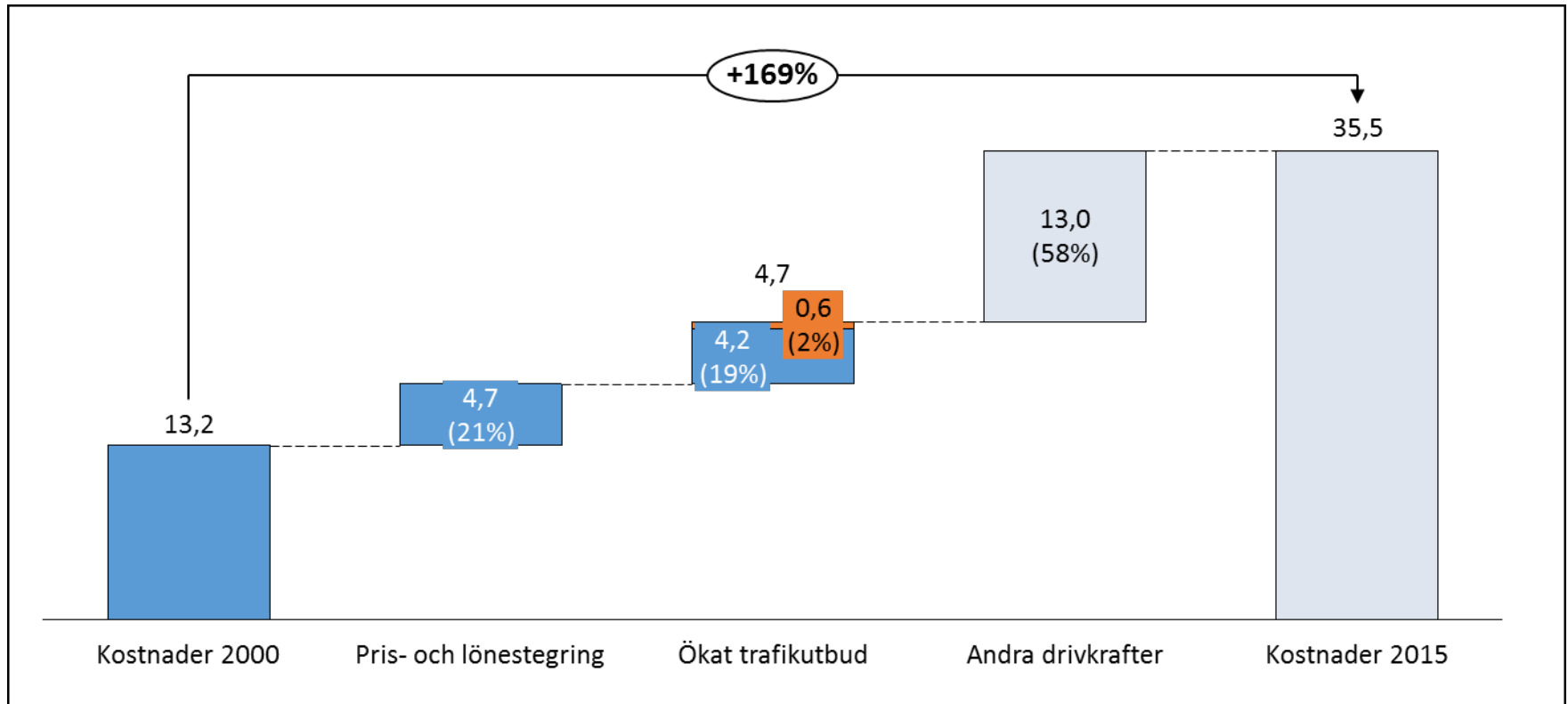
Stockholm



Västra Götaland

# Orsaker till kostnadsökning

- **Inflation** (priser & löner) och **ökat utbud** förklarar ca 42 % av kostnadsökningen
- En betydande kostnadsökning är m a o kopplade till andra faktorer.

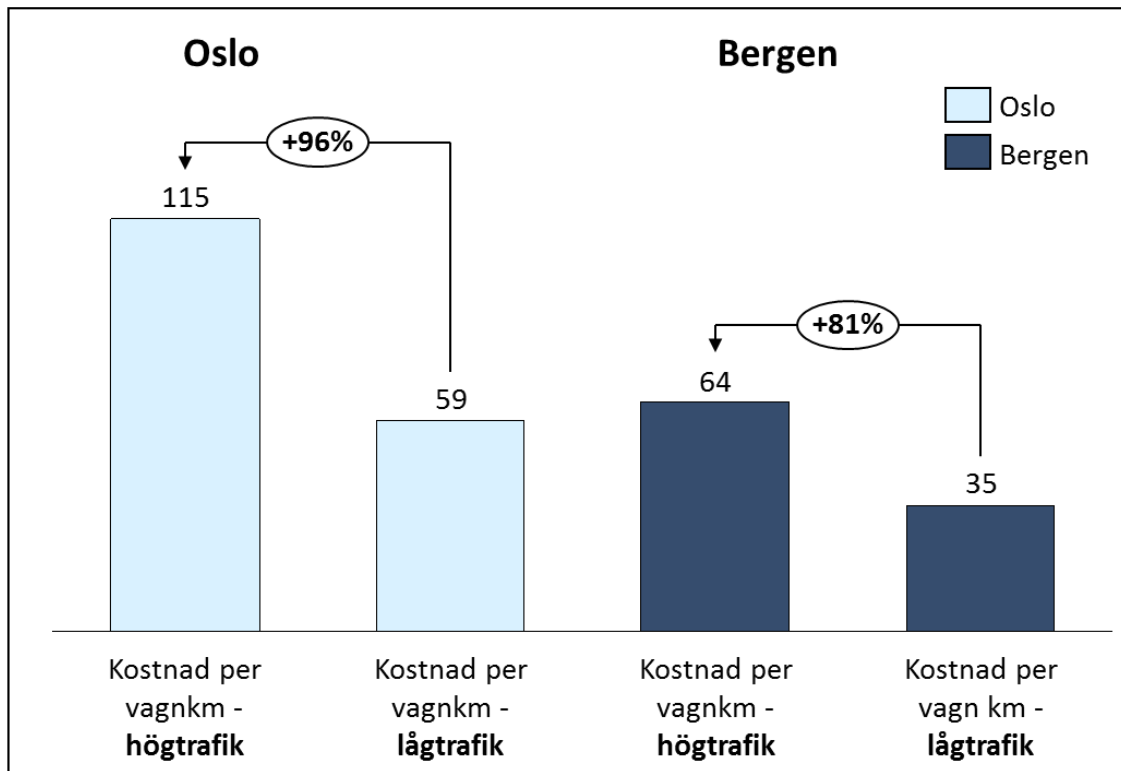




# Angreppssätt och Goda exempel

- Prissättning och användande av prisdifferentiering
- Stomlinjer med full framkomlighet
- Tåg och buss – olika styrkor

Det kostar betydligt mer utveckla trafik under hög-trafik  
(i princip dubbelt så mycket)



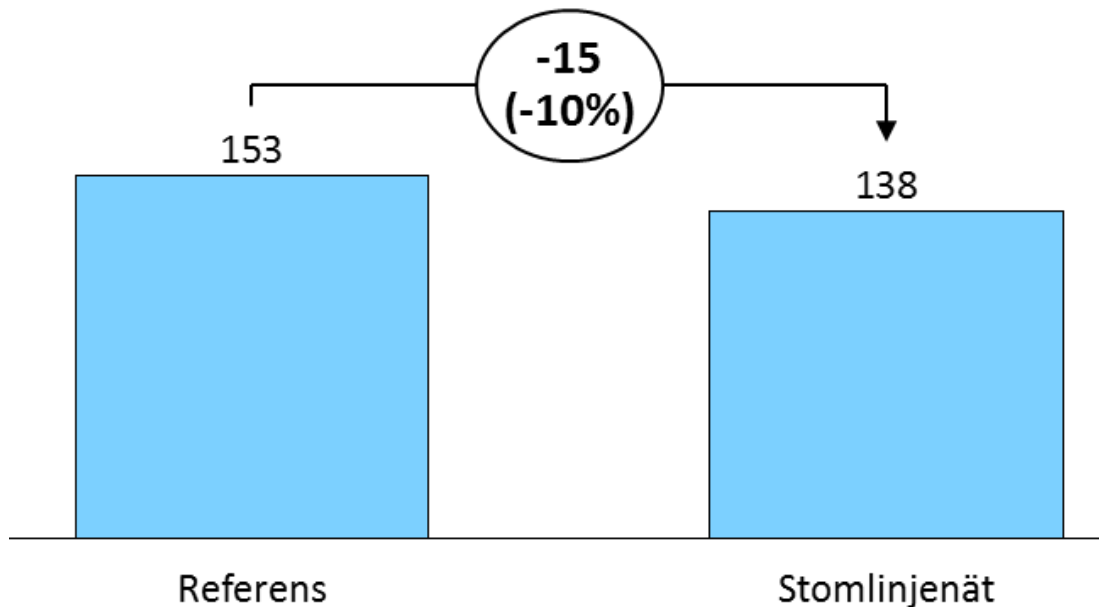
- Dubbelt så dyrt att utveckla utbudet under högtrafik jmf med lågtrafik
- Arbeta med sprida resandet över dagen

# Effektivare trafik & full framkomlighet

**Uppsala stad / Huvudlinjenät** – fyra linjer.

Övriga linjer tas bort och flyttas till de 4 linjerna –

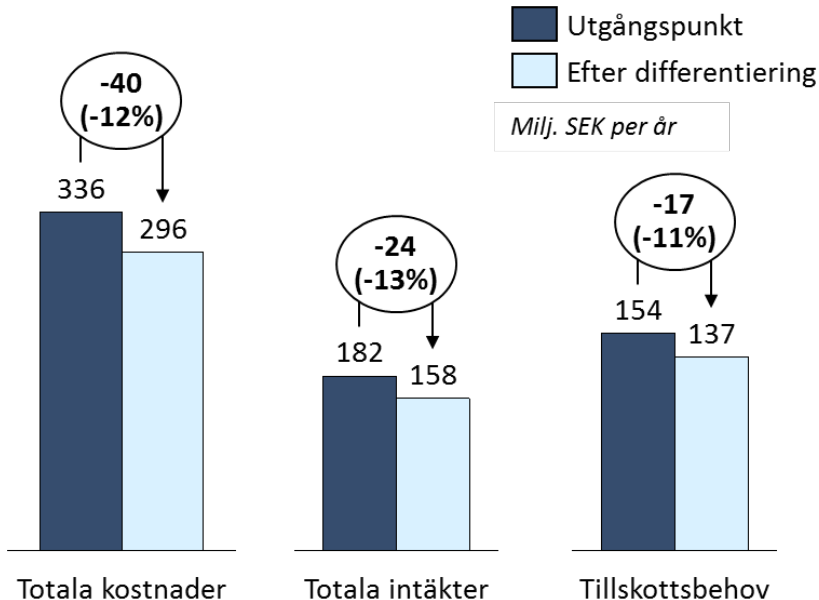
- Ökad frekvens / ngt längre gångavstånd
- Full framkomlighet (förseningar finns inte)
- Resultat
  - + 7 % ökat resande
  - 15 milj kr förbättrat resultat (ca.10 %)



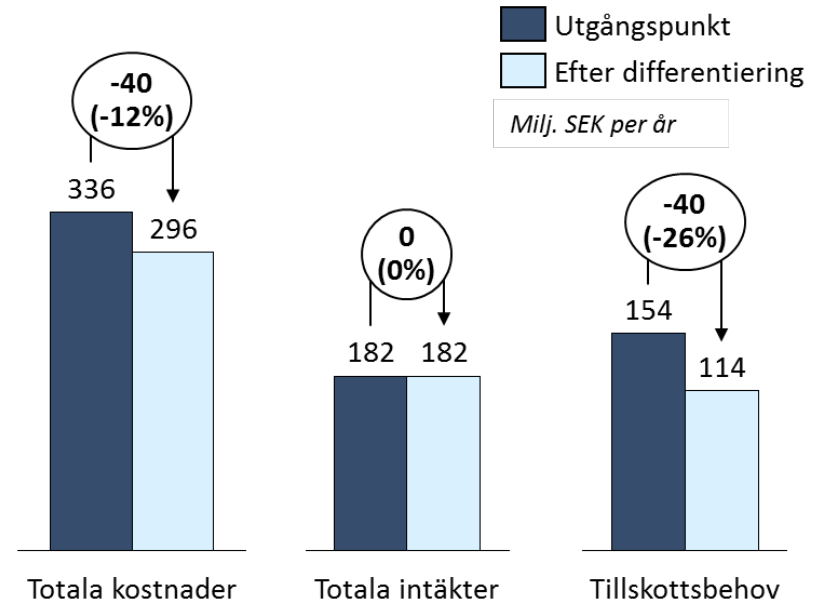
# Uppsala pris-/tidsdifferentiering

- Priset sänks med 30 % lågtrafik, reduktion av kostnaderna med cirka 12 procent, minskar intäkter 13 %
- 27 procent av resorna flyttas från högtrafik till lågtrafikperiod och underskottet minskar med 17 milj.kr
- Resande ökning ca. 6 – 7 %
- Införs *intäktsneutral* pristidsdifferentiering, (prissänkning under lågtrafik och prishöjning högtrafik) resulterar i UL förbättrar resultatet i Uppsala med ca 40 miljoner kronor

## -30% reduktion av biljettpriset utanför rusningstrafiken



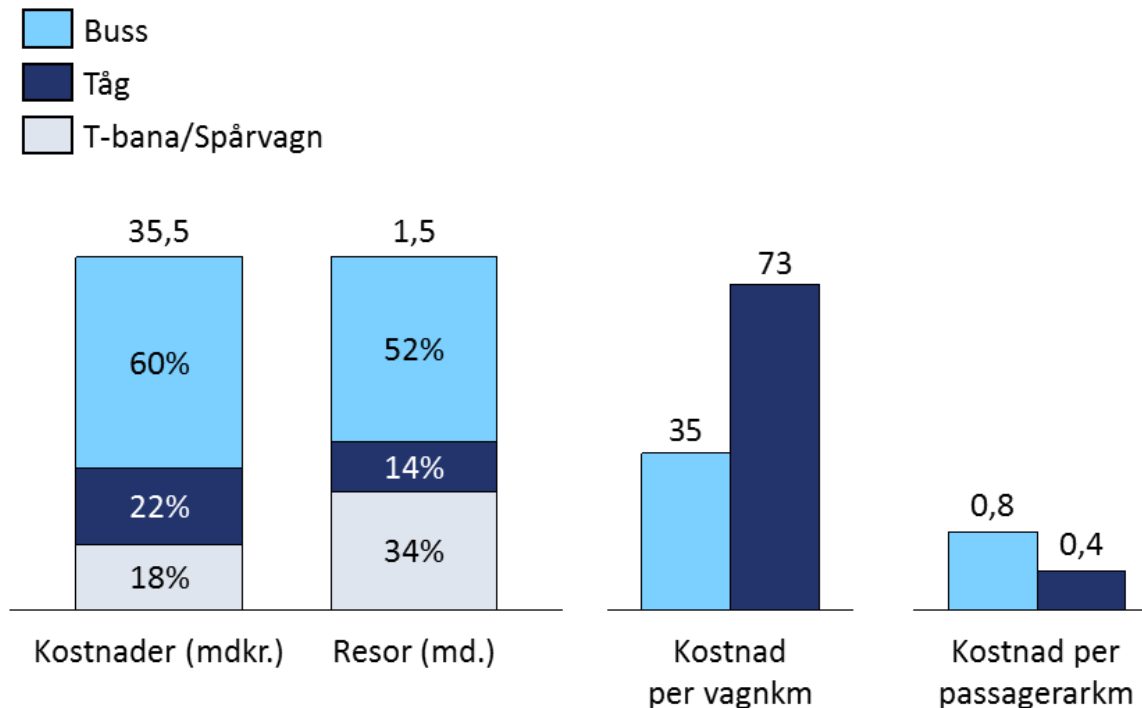
## Intäktsneutral differentiering



**BUSS ELLER TÅG ?**

# Nationell nivå

- Bussen - lägre kostnad per vagnkilometer jämfört med tåget (dubbelt så hög)
- Tåget kapacitet är större jämfört med bussen, kostnaden per sittplats är hälften av bussen
- **Tågets lönsamhet är beroende av det marknadsunderlag som finns för att täcka de högre kostnaderna per vagn-kilometer**



# Utvecklad trafik Kinnekullebanan

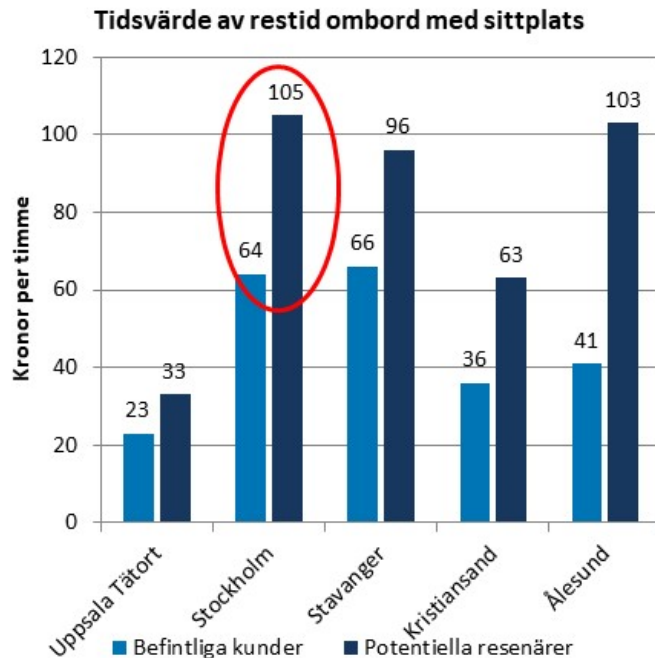
Fördubblade avgångar med tåg resp. buss ger ca 25 % i ökat resande  
Varje ny resenär är ca 3 ggr dyrare med tåg

Västra Götaland – Kinnekullebana	Tåg	Buss
Efterfrågeeffekt - antal nya dagliga resor	286	259
Intäkt per resa	43,5	43,5
Intäktseffekt - av dubbel frekvens	12 441	11 267
Antal avgångar per dag i utgångspunkten	10	10
Antal nya avgångar per dag - dubbel frekvens	10	10
Kostnad per vagnkm	101	33
Kostnad kopplad till de nya avgångarna	161 600	52 800
<b>Kostnad/ ny resa</b>	<b>522</b>	<b>160</b>

# Frågor att diskutera utifrån bussens position

1. Det **sociala** respektive det **hållbara** perspektivet  
*Teknik* (motorer / drivmedel) → mot det hållbara  
*Erbjudandet* / planeringen → kvar i det sociala perspektivet
2. Marknadspotentialen – svårt att attrahera nya kunder

Potentiella kunder har högre tidsvärden än dagens frekventa kollektivtrafik kunder





# Funderingar – frågor att diskutera

## 3. Vilka är bussens fördelar

- Hur skall de användas ?
- Varför lyfts de inte fram ?

# Vad kan/ bör RKM göra ?

- Öka frihetsgraden markant i avtal/ kontrakt
  - Kreativitet måste släppas loss
  - Öka affärsrisken i kontrakten
- Ägare/ styrelse måste ta ansvar för kostnadsutvecklingen?
  - Vilka nyckeltal styr ?

# Orsaker till ökade kostnader

- Sämre, dålig framkomlighet i såväl ger högre driftskostnader på grund av minskad hastighet (in till staden / i de centrala delarna)
- Kostnadsdrivande upphandlingar
  - Starkt fokus på ny teknik och miljökrav gör att fordonsparker byts ut oftare, vilket resulterar i en kortare avskrivningsperiod och ökade årliga kostnader
  - Frivolymmer – högre risker för operatör ger högre pris
  - Mogna operatörer – vinst istället för underskott
  - Universal design och andra säkerhetskrav kan också utgöra ökade kostnader på grund av behovet av att köpa nya bussar/ vagnar
- Andra faktorer som bidrar till ökat underskott
  - Prissystem som inte möter nya resmönster – underfinansierar
  - Utveckling av trafikutbudet utan effektivisering av de tyngsta linjerna
  - Omfattande användning av parallella tåg- och busslinjer
  - Dyra skolresor
  - RKM administration ökar

# Sammanfattning – lösningar till att bryta trenden

- i. **Utgå från marknadsförutsättningarna / olika färdmedel styrkor**
  - i. Befolkningsunderlag
  - ii. Marknadsposition (marknadsandelar, framkomlighet m.m. )
  
- ii. **Utveckla prismodeller** som möter såväl nya resmönster och påverkar produktion
  
- iii. **Färre men snabbare linjer** → full framkomlighet är avgörande
  
- iv. **Attrahera sällankunder** - Varför åker inte fler

# Rapport

Torbjörn Eriksson  
Mari Betanzo  
Mats Johansson  
Bård Norheim

118/2017

## Hur får vi mer kollektivtrafik för pengarna?

Ekonomisk analys av perioden 2000–2015 av svensk upphandlad kollektivtrafik



Tack för uppmärksamheten

[torbjorn.eriksson@urbanet.se](mailto:torbjorn.eriksson@urbanet.se)