



UA

Urbanet Analyse

Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – hot eller möjlighet för utveckling?

Ekonomisk analys av perioden 2000–2015 av svensk
upphandlad kollektivtrafik

Torbjörn Eriksson

torbjorn.eriksson@urbanet.se

Syfte

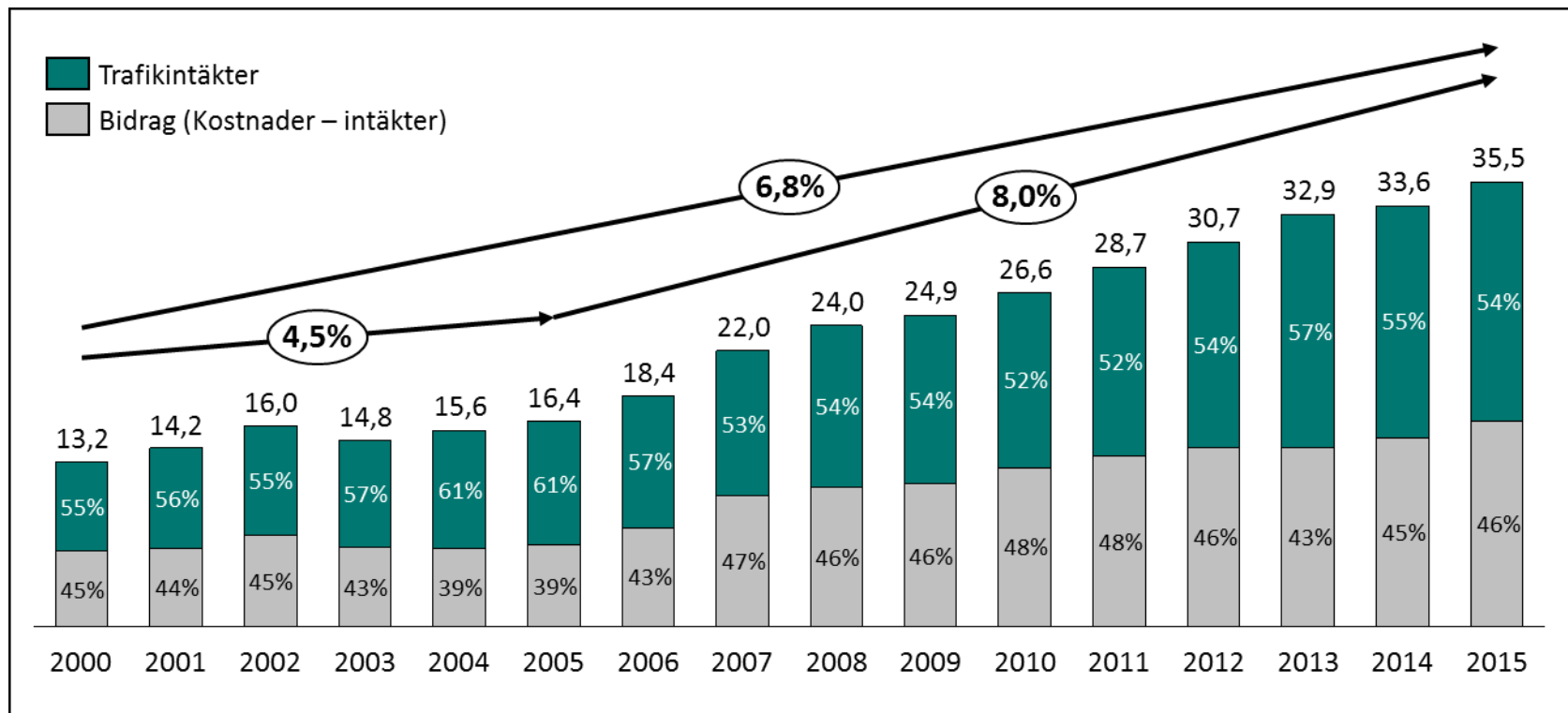
- På uppdrag av Sveriges Bussföretag, kartlagt kostnadsutvecklingen av kollektivtrafik i svenska län och regioner under perioden 2000–2015
- Bidra med fakta och ge underlag för fortsatt diskussion kring hur vi får mest kollektivtrafik för samhällets samlade resurser.
- Rapport, ett komplement till rapporten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

Innehåll

1. Den generella kostnadsutvecklingen i branschen 2000 – 2015
2. Prognoser för 2030
3. Orsaker
4. Det är möjligt att bryta utvecklingen !

Utveckling 2000 – 2015

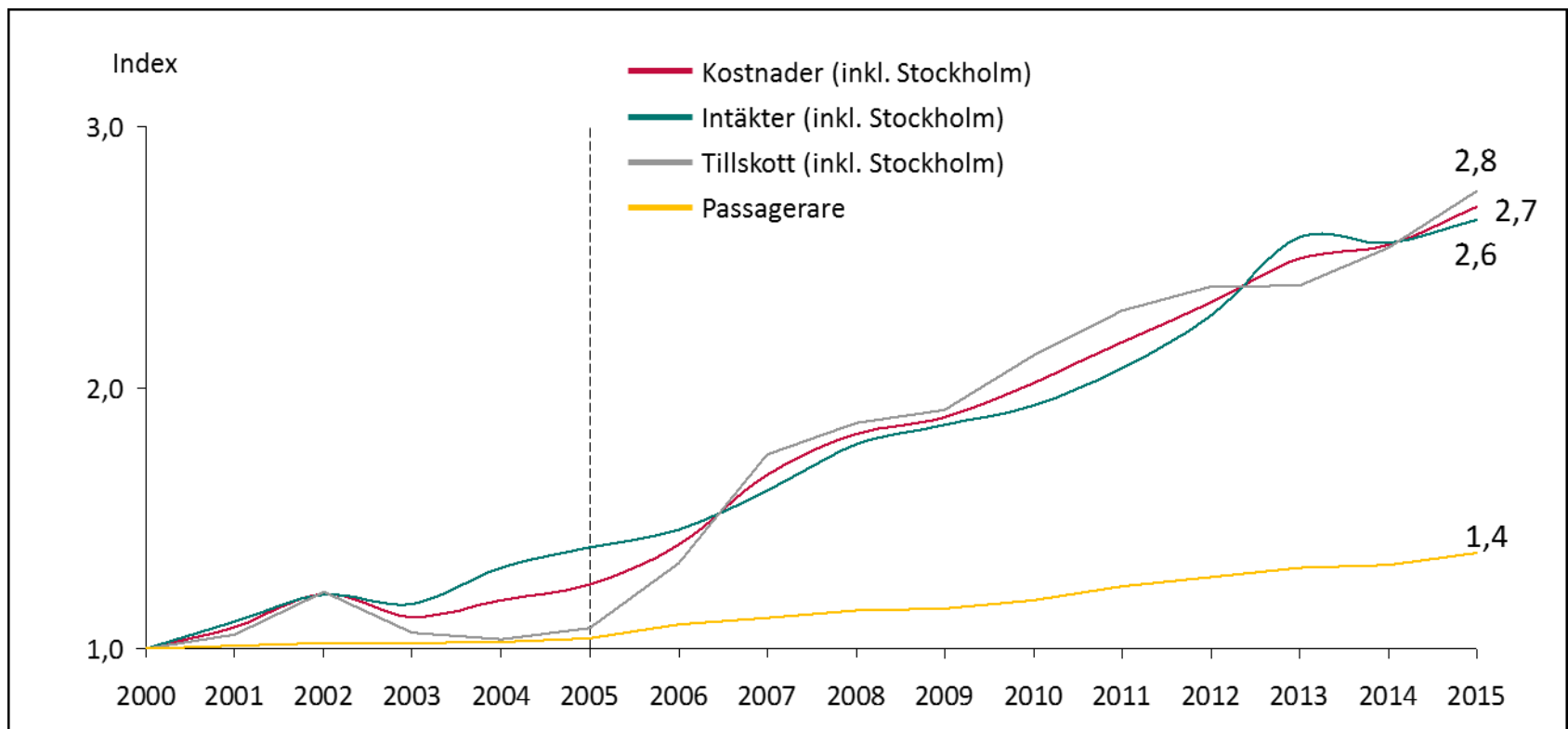
- Resandet har ökat med 2% per år fr o m 2005
- Kostnaderna har ökat med 8% per fr o m 2005



- 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

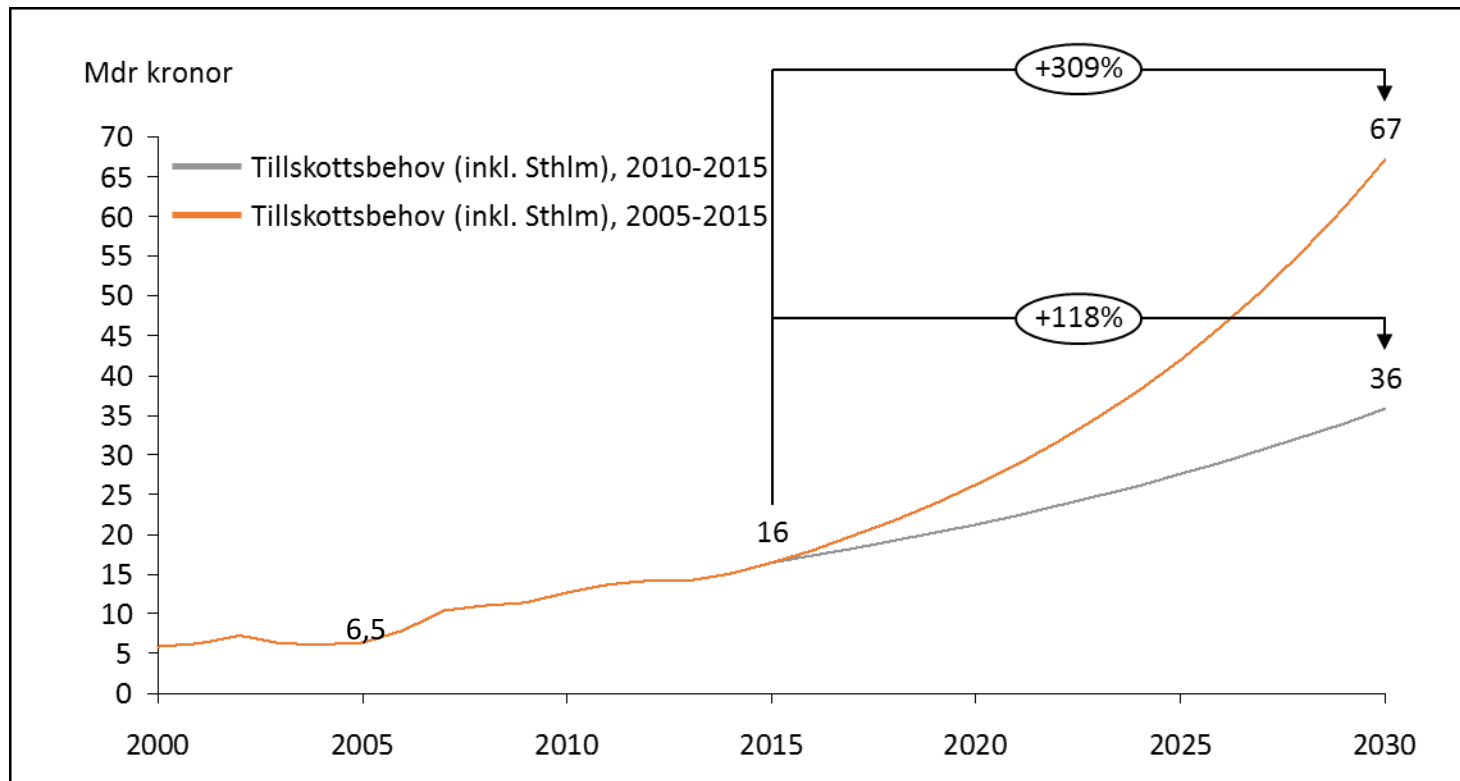
Kostnader, intäkter och underskott, *hela riket*



Prognos skatteunderskott 2030

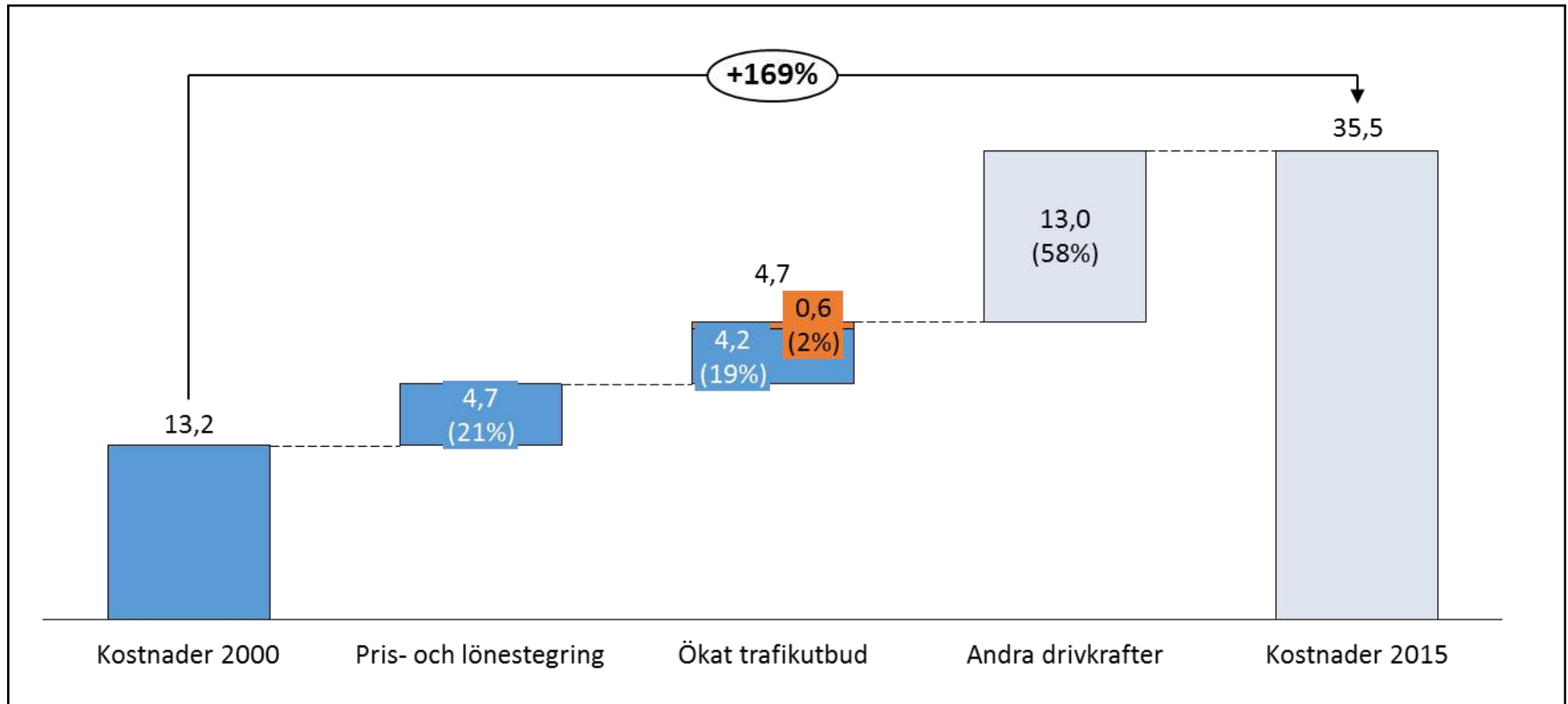
(inkl Stockholm)

- 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



Orsaker till kostnadsökning

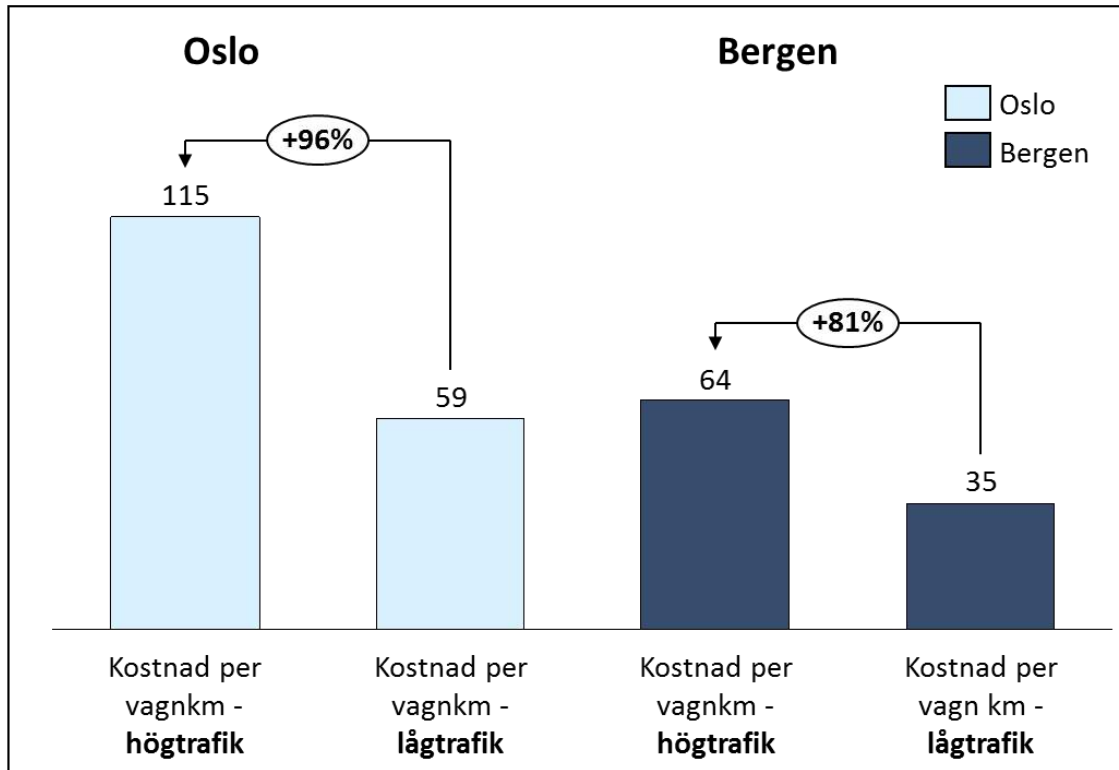
- **Inflation** (priser & löner) och **ökat utbud** förklarar ca 42 % av kostnadsökningen
- En betydande kostnadsökning är m a o kopplade till andra faktorer.



Angreppssätt och Goda exempel

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

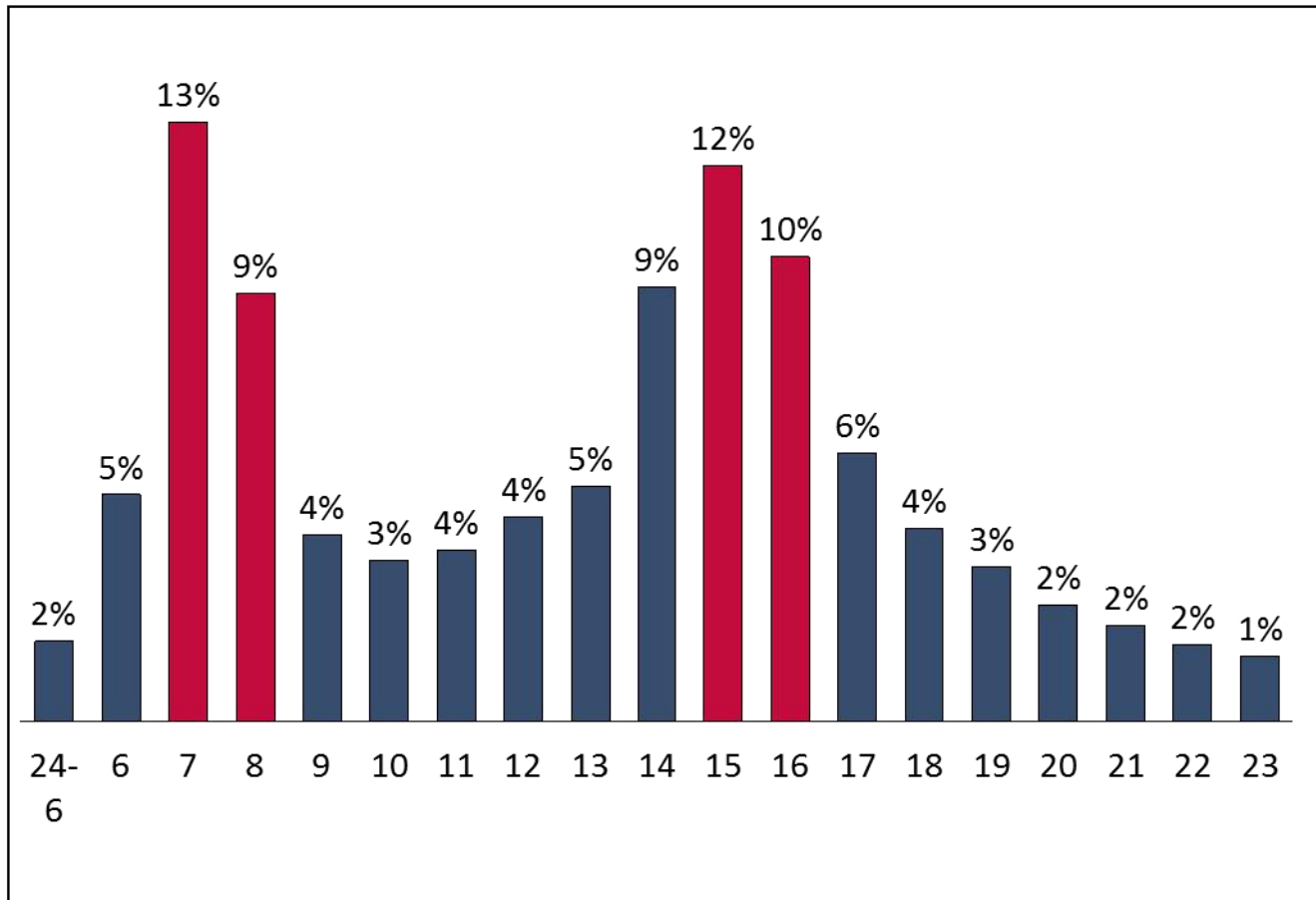
Det kostar betydligt mer utveckla trafik under hög-trafik
(i princip dubbelt så mycket)



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

Prisdifferentiering över dagen –

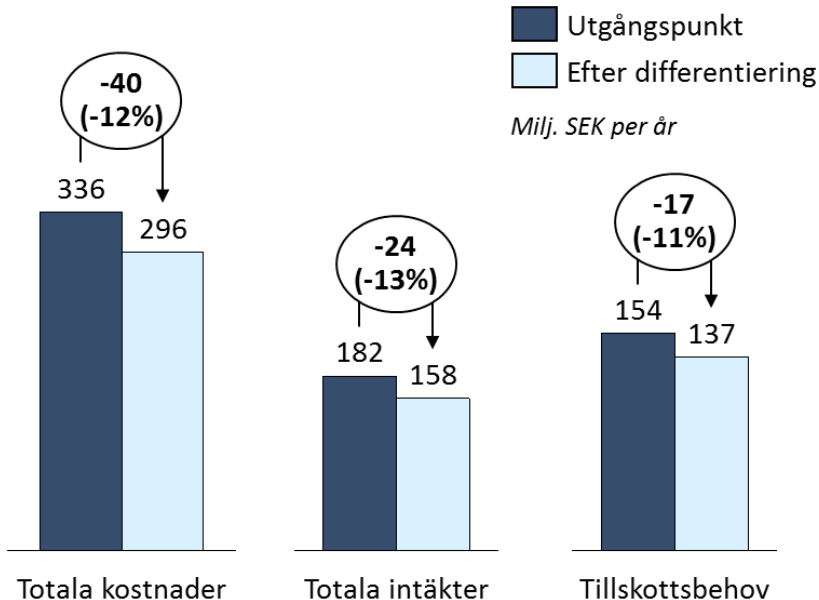
I de flesta städer sker ca 50 % eller mer av resandet under några få timmar



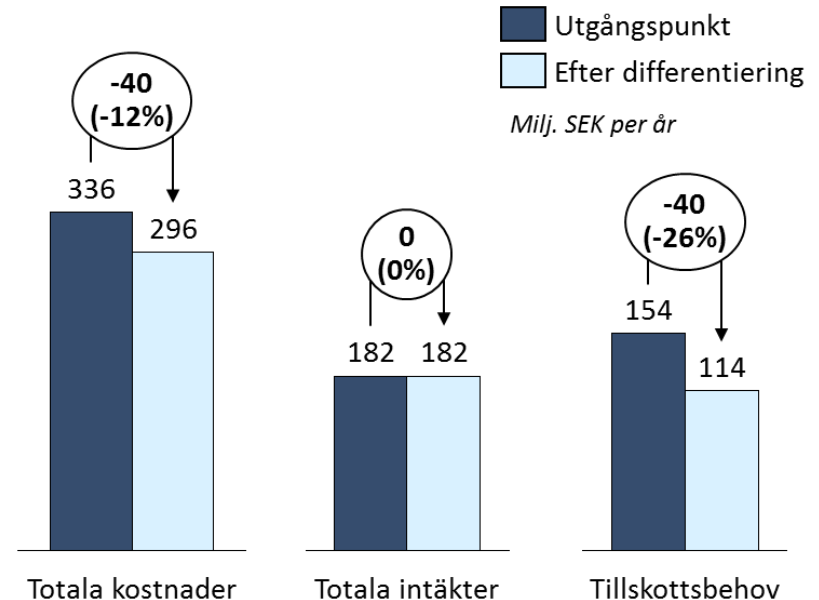
Uppsala pris-/tidsdifferentiering

- 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



Effektivare trafik & full framkomlighet

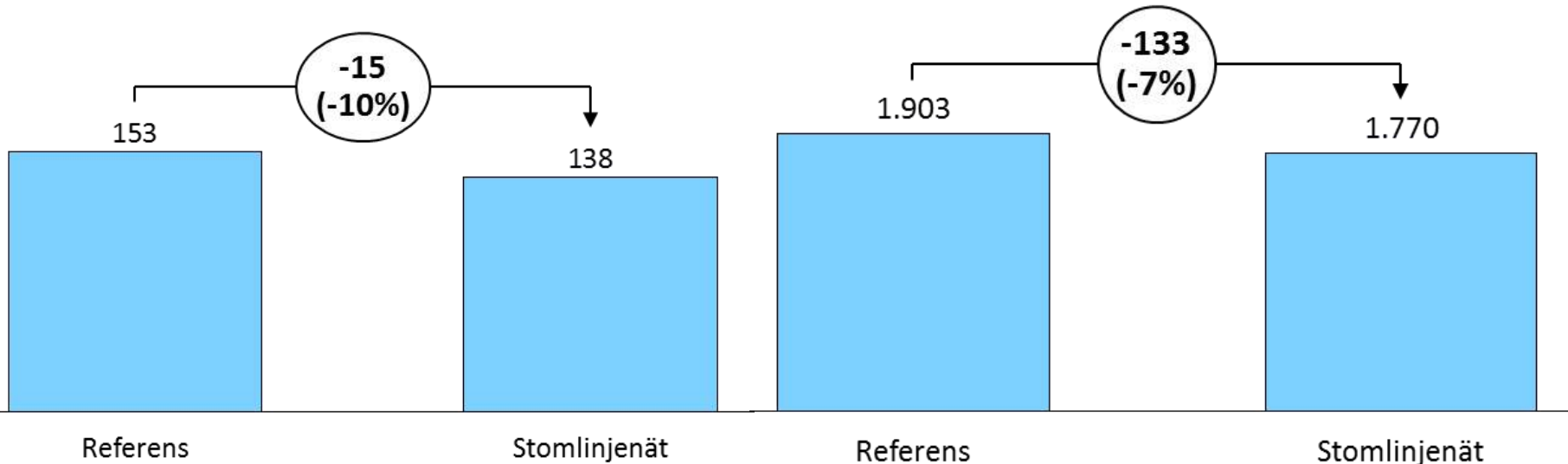
Uppsala stad / Huvudlinjenät – fyra linjer.

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 %)

Göteborg – 5 stombusslinjer (rörde inte spårvägen som är det dominerade färdmedlet)

- Ökad frekvens / ngt längre gångavstånd
- Full framkomlighet (förseningar finns inte)
- Resultat
 - + 3 % ökat resande *)
 - 133 milj kr förbättrat resultat (ca 7 %)

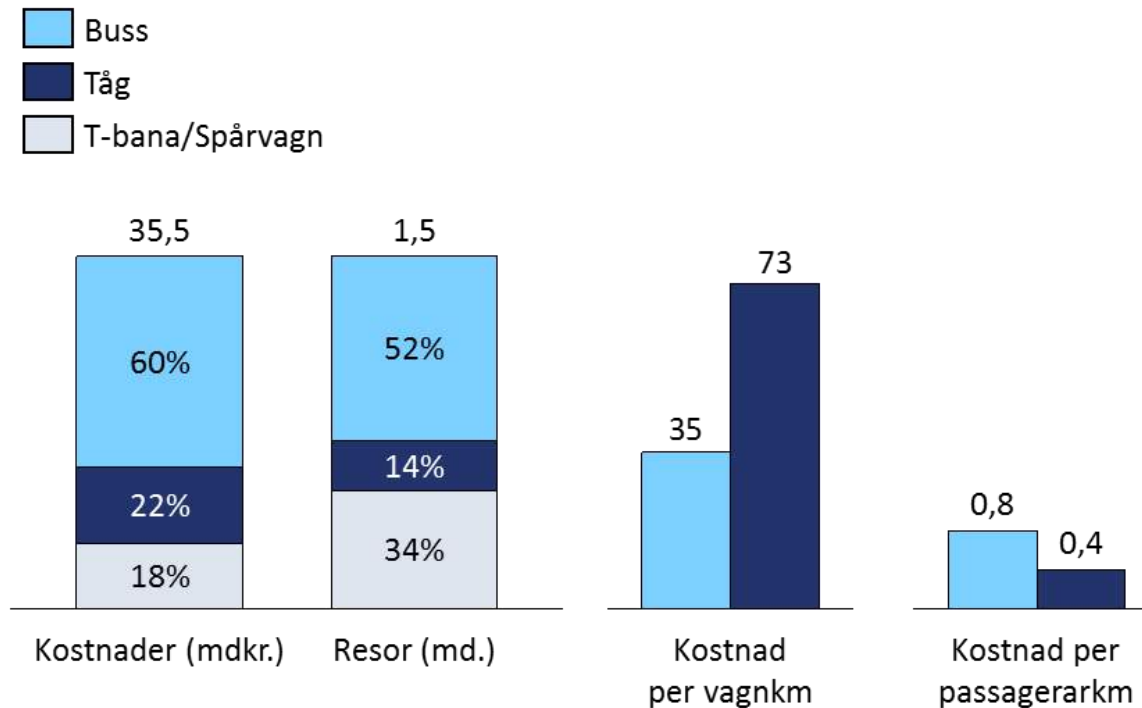


*) Den relativa låga effekten förklaras av att spårvagnstrafiken svarar för en stor del av resandet

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 |
| Kostnad/ ny resa | 522 | 160 |

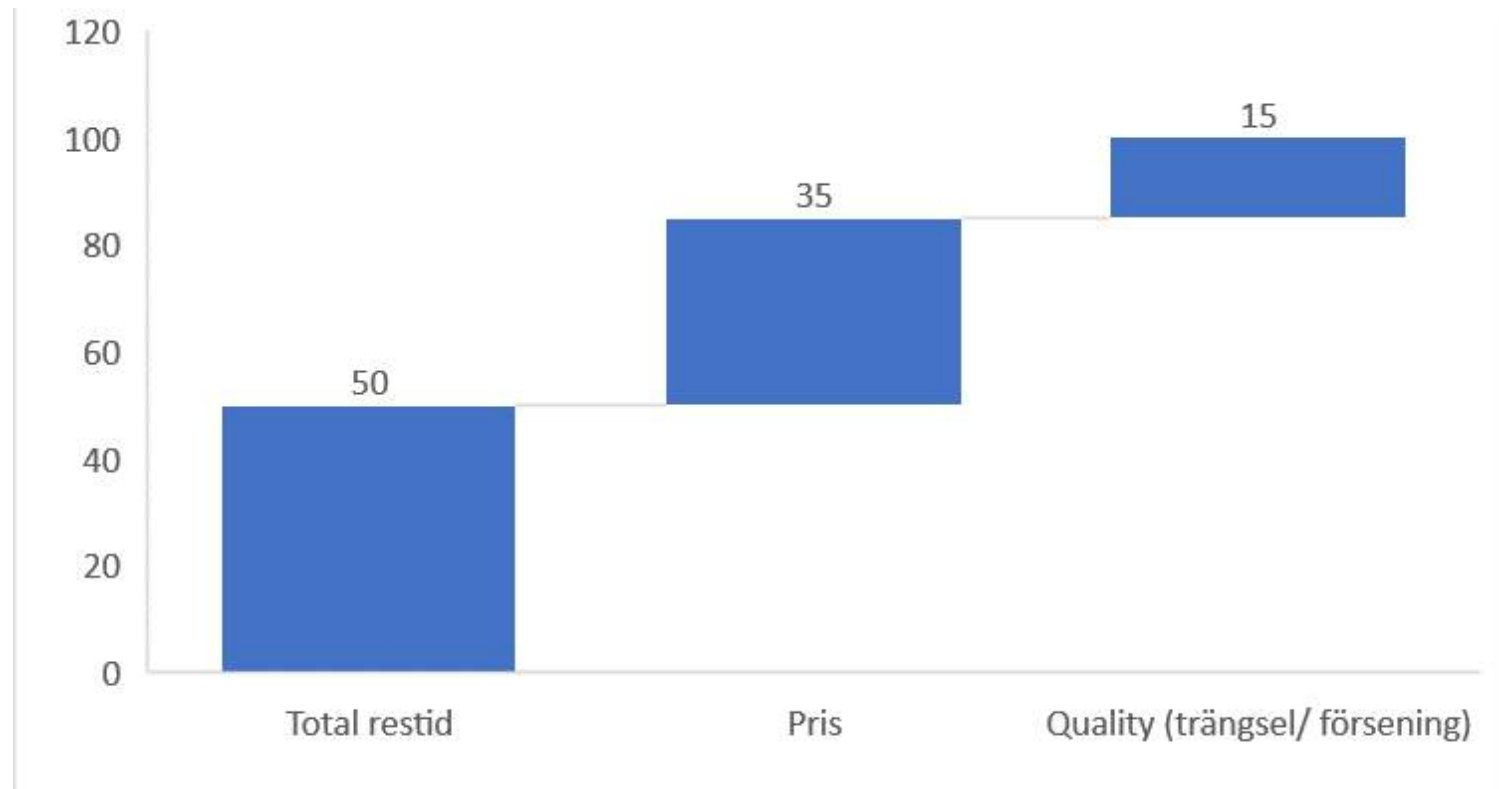
Orsaker till ökade kostnader

- 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**
 - Befolkningsunderlag
 - 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. Varför åker inte fler → Attrahera sällankunder
- V. Utveckla analyser och angreppsätt
 - Förenklade modeller / metoder som t ex restidskvoter – ger ofullständiga resultat

Faktorer – vikter i procent som påverkar färdmedelsvalet



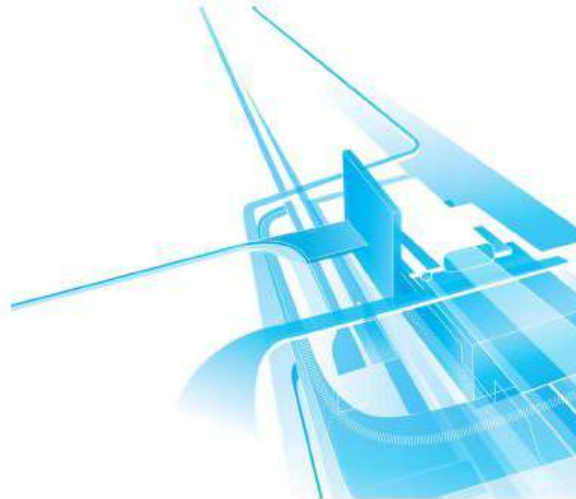
Rapport

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