



EXPRESSBUSSEN EFTER AVREGLERINGEN

UTVECKLING OCH ERFARENHETER

Stockholm den 28 november 2002

Bussbranschens Riksförbund

www.bussbranschen.se

EXPRESSBUSSEN EFTER AVREGLERINGEN

UTVECKLING OCH ERFARENHETER

INLEDNING

För snart fyra år sedan avreglerades den länsöverskridande busstrafiken. Avregleringen av expressbusstrafiken fick många positiva effekter. Enligt de analyser som gjorts fick resenärerna billigare biljetter, det kollektiva resandet med både buss och tåg stimulerades och ekonomiskt svaga grupper, som studenter och pensionärer, liksom människor som av olika anledningar valt att inte köra bil, fick ett nytt och välkommet resealternativ.

Kårt barn har många namn. En del säger expressbuss, andra talar om interregional busstrafik och ytterligare andra säger långväga buss. Trots de många namnen menar de samma sak, bussar som kör efter tidtabell på linjer som passerar minst en länsgräns.

TRAFIKUTVECKLING OCH MARKNAD

Fram till sista december 1998 var expressbusstrafiken reglerad genom att SJ hade rätt att säga nej till bussföretag som ville köra expressbusstrafik. Efter avregleringen stabiliserades marknaden snabbt vid en årlig ökningstakt på 4-5 procent.

Varje år genomförs ca 1,6 miljoner resor med långväga buss. Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, uppskattar att resandet med långväga buss ökade med 5 procent mellan år 1997 och 1998 och med omkring 4 procent mellan 1998 och 1999. Mellan 1998 och 1999 ökade persontrafikarbetet med ca 3 procent.¹

SIKA bedömer att antalet resor med långväga buss har ökat med mellan 4 och 5 procent mellan år 1999 och 2000. Samtidigt bedöms persontrafikarbetet ha minskat med mellan ca 3 och 6 procent. Detta betyder att fler resor genomfördes, men att reslängden per passagerare minskade något under tidsperioden. SIKA understryker dock att uppgifterna är osäkra.²

Marknaden för expressbusstrafik omsätter i dag cirka 500 miljoner kr. Detta ska jämföras med bussbranschens totala omsättning på cirka 13 miljarder kr. Sammanlagt körs ca 400 bussar i expressbusstrafik av totalt 13 500 bussar i yrkesmässig trafik i Sverige.

Cityterminalen i Stockholm har allt mer utvecklats till navet för expressbusstrafiken i Sverige. 25 företag kör 53 olika expressbusslinjer från Cityterminalen. Varje månad har terminalen drygt 3000 expressbussavgångar.

Enligt SIKA:s prognos över persontransporternas utveckling fram till år 2010 kommer transportarbetet för bussresor över 10 mil att öka med 24 procent. I denna siffra ingår även turist- och beställningstrafik med buss.³

¹ För de 5 största bolagen på denna marknad SIKA PM Uppföljning av långväga buss 1999, 2000-12-07

² SIKA PM Uppföljning av långväga buss 2000, 2001-12-11

³ s.28 SIKA Rapport 2002:1 Persontransporternas utveckling till 2010

ERFARENHETER AV AVREGLERINGEN AV LÅNGVÄGA BUSS

Inför avregleringen av den långväga busstrafiken den 1 januari 1999 var det många som befarade att expressbussarna skulle konkurrera ut SJ: s tåg på de sträckor som expressbussarna körde parallellt med tågen. Men hur gick det egentligen? Enligt de analyser som gjorts, dels av SIKA i deras årliga uppföljning av långväga buss⁴ och dels av TFK i rapporten ”Dalaresor – en analys av förändringar i buss- och tågtrafiken mellan Falun/Borlänge och Stockholm”⁵, blev konsekvensen inte att bussarna slog ut tågen, istället blev resenärerna, samhället, busstrafiken och även tågtrafiken vinnare.

Resenärerna

Resenärerna vann på avregleringen genom lägre biljettpriser och ett större utbud av trafik. De främsta vinnarna bland resenärerna blev de ekonomiskt svaga grupperna, som exempelvis studenter och pensionärer. Det är också dessa som tillhör expressbusstrafikens främsta resenärsgupper. Enligt en enkätundersökning som TFK lät göra under arbetet med sin rapport är priset den enskilt viktigaste faktorn för bussresenärerna. Tågresenärerna värderar istället bekvämlighet, restid och miljöegenskaper högre än bussresenärerna. För bussresenärer anges det ökade utbudet av busstrafik också vara en viktig orsak till bytet av färdmedel. De flesta nya bussresenärerna är fritidsresenärer (80 procent av resorna) som reser sällan (mindre än en resa per månad), medan det ökade resandet bland tjänsteresenärer och pendlare har tillfallit tåget.

Busstrafiken

Bussföretagen vann på avregleringen genom att en helt ny marknad öppnades. Hösten 2001 hade sammanlagt 74 företag utöver trafikhuvudmännen linjetrafiktillstånd för långväga busstrafik över länsgräns. Av dessa driver ca 40 företag en eller flera linjer.⁶

Tågtrafiken

Totalt sett har den avreglerade långväga busstrafiken haft en mycket liten effekt på tågtrafiken. Däremot har expressbusstrafiken blivit en stark konkurrent på vissa järnvägssträckor. Exempelvis har konkurrensen från busstrafiken på sträckan Stockholm-Borlänge lett till sänkta priser på tågen, vilket i sin tur medfört fler tågresor och utökad lönsamhet för SJ. Konsekvensen blev med andra ord att det kollektiva resandet, med både buss och tåg, ökade på biltrafikens bekostnad. Av det ökade antalet buss- och tågresenärer reste ungefär en tredjedel resenärerna tidigare med bil. Detta är naturligtvis också en vinst för samhället.

Samhället

De samhällsekonomiska vinsterna beror framförallt på lägre biljettpriser och minskade luftföroreningar p.g.a. överflyttning av trafik från bil till kollektivtrafik. Enligt TFK: s samhällsekonomiska kalkyl gav avregleringen av busstrafiken mellan Dalarna och Stockholm en samhällsekonomisk vinst på totalt 56,7 miljoner kr.

⁴ SIKA PM Uppföljning av långväga buss 2000, 2001-12-11; SIKA PM Uppföljning av långväga buss 1999, 2000-12-07; SIKA PM Uppföljning av långväga buss, 1999-08-30.

⁵ TFK Rapport 2002:2

⁶ s.26, Vägverkets rapport Redovisning av kollektivtrafikutveckling 1996-2001, 2001-11-12

SV. BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUNDS ARBETE FÖR ATT UTVECKLA EXPRESSBUSSTRAFIKEN

Expressbussen är en viktig del i arbetet för att minska miljöproblemen, öka trafiksäkerheten och göra samhället tillgängligt för alla de människor som av olika anledningar valt att inte köra bil. En konkurrenskraftig expressbusstrafik gör att allt fler resenärer väljer bussen istället för bilen vid långväga resor. Därför arbetar Sv. Bussbranschens Riksförbund, BR, på bred front för att utveckla expressbusstrafiken i Sverige ytterligare.

HANDLINGSPLAN FÖR LÅNGVÄGA BUSSTRAFIK

Bussbranschens Riksförbund har tillsammans med Vägverket utarbetat en handlingsplan för långväga busstrafik. Syftet med handlingsplanen är att utveckla den långväga busstrafiken till ett än mer kundanpassat, tillgängligt, trafiksäkert och miljöanpassat färdmedel, bedrivet av seriösa bussföretag under sund konkurrens så att fler väljer bussen istället för bilen. En ökad marknadsandel för den långväga busstrafiken på biltrafikens bekostnad kommer bland annat att minska antalet dödade och skadade i trafiken och minska trafikens miljöpåverkan.

Huvudpunkterna i programmet är att:

1. Utveckla en kundanpassad och tillgänglig långväga busstrafik

Den långväga busstrafiken ska utvecklas utifrån resenärernas behov och önskemål så att den blir kundanpassad, komfortabel och tillgänglig. Detta innebär bl.a. att BR och Vägverket ska verka för mer lättillgänglig information och ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

2. Utveckla en trafiksäker och bättre miljöanpassad långväga busstrafik

BR och Vägverket ska verka för att expressbusstrafiken både ska vara och betraktas som ett trafiksäkert och miljöanpassat färdmedel. Det innebär att system för kvalitetssäkring ska utvecklas, att BR och Vägverket ska verka för att tekniska hjälpmedel ska utvecklas. BR ska dessutom utveckla stöd, rutiner, utbildningar och program för ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Vägverket ska stödja detta arbete.

3. Utveckla samverkan och arbete i dialog

BR och Vägverket ska verka för ökad samverkan och dialog mellan företag som kör långväga busstrafik och myndigheter, organisationer, kommuner, länstrafikhuvudmän och övriga kollektivtrafikoperatörer. Målet är att den långväga busstrafiken ska vara en integrerad del av den nationella kollektivtrafiken.

4. Verka för attraktiva och trafiksäkra terminaler och bytespunkter

BR och Vägverkets ska verka för att expressbusstrafiken får trafiksäkra och attraktiva terminaler och bytespunkter. Målet är att skapa goda förutsättningar för samordning mellan långväga busstrafik och andra kollektiva trafikslag och övriga färdstätt.

5. Verka för sunda och lika konkurrensvillkor mellan trafikutövarna

Vägverket ska bevaka att kunskaper om den långväga busstrafiken och dess behov beaktas i lagstiftningsarbetet. BR ska verka för att bussföretagen bedriver sin verksamhet i enlighet med gällande lagar och regler.

EXPRESSBUSSGUIDEN

Expressbussguiden är en söktjänst på Internet som innehåller interaktiva tidtabeller från 13 expressbussföretag som trafikerar drygt 600 hållplatser. Webbplatsen är resultatet av ett samarbete mellan Sv. Bussbranschens Riksförbund, Samtrafiken Sverige AB, Vägverket, Rikstrafiken och tretton expressbussföretag. Internetsidan drivs av Samtrafiken i Sverige AB.

KVALITETSMÄRKNING AV LÅNGVÄGA BUSS

BR har tillsammans med Vägverket, SIS Forum och IRU (Internationella Vägtransportunionen) utvecklat ett system för kvalitetsmärkning av långväga busstrafik. Systemet ansluter väl till andra etablerade ledningssystem, som ISO 9000 och miljöledningssystem som ISO 14000. Det övergripande målet med kvalitetsmärkningen är att bussbolag som bedriver långväga trafik ska erbjuda resenärerna en garanterad nivå av trafiksäkerhet, miljöhänsyn och kundbemötande.

GODA EXEMPEL PÅ TERMINALER OCH BYTESPUNKTER FÖR LÅNGVÄGA BUSSTRAFIK

BR ingick i Vägverkets referensgrupp vid utarbetandet av Vägverkets rapport om "Goda exempel på terminaler och bytespunkter för långväga busstrafik". Rapporten redovisar ett antal goda exempel på attraktiva och trafiksäkra kollektivtrafikterminaler och bytespunkter, där den långväga busstrafiken samordnats med övriga transportslagen så att resenärerna enkelt och bekvämt kan byta mellan olika de olika färdställen. Rapporten innehåller även en lista över rekommendationer vid planering, genomförande och drift av bussterminaler som har särskild betydelse för den långväga busstrafiken.

INTERAKTIV VISUELL ENKÄT OM LÅNGVÄGA BUSS

I ett gemensamt projekt mellan Chalmers Tekniska Högskola, Volvo Bussar, Swebus Express och Linconsult ska en interaktiv visuell enkät utvecklas och testas med långväga buss som tillämpningsexempel. Genom visualisering i 2-D, 3-D, animering och om möjligt också Virtual Reality skapas gemensamma mentala bilder av en produkt kan man öka förståelsen för frågor i enkäter och därmed också öka kvaliteten på svaren. BR ingår i projektets referensgrupp. Projektet sträcker sig fram till halvårsskiftet 2004.

LITTERATUR OCH KÄLLOR

Dalaresor – en analys av förändringar i buss- och tågtrafiken mellan Falun/Borlänge och Stockholm, TFK Rapport 2002:2

Expressbussguiden, finns på adressen www.samtrafiken.se/expressbussguiden.html

Goda exempel på terminaler och bytespunkter för långväga busstrafik, Vägverkets publikation 2001:64

Handledning: Kvalitetsmärkning av långväga busstrafik. Trafiksäker och miljöanpassad busstrafik 2001-2003. Går att beställas från Sv. Bussbranschens Riksförbund (www.bussbranschen.se).

Handlingsplan för långväga busstrafik, går att beställas från Sv. Bussbranschens Riksförbund (www.bussbranschen.se) och Vägverket (www.vv.se)

Persontransporternas utveckling till 2010, SIKÅ Rapport 2002:1

Uppföljning av långväga buss, SIKÅ PM 1999-08-30.

Uppföljning av långväga buss 1999, SIKÅ PM 2000-12-07

Uppföljning av långväga buss 2000, SIKÅ PM 2001-12-11

Vägverkets rapport Redovisning av kollektivtrafikutveckling 1996-2001, 2001-11-12