
Sammendrag:

Statusrapport for ekspresbussnæringen

TØI rapport 1167/2011

Forfatter(e): Jørgen Aarhaug, Petter Christiansen og Nils Fearnley
Oslo 2011 68 sider

Ekspressbussene utgjør i dag en viktig del av det norske transporttilbudet. Denne rapporten beskriver utviklingen i ekspresbussnæringen fra år 2000. Hovedobservasjonen er at ekspresbussnæringen har vokst kraftig mellom år 2000 og 2010. Den har også delvis endret karakter.

I år 2000 var en ekspresbusslinje i snitt over 360 kilometer lang, mens den i dag er om lag 300 kilometer. De lengste linjene fra år 2000 har i stor grad bestått, men mange nye og kortere har kommet til. Samlet har det vært en kraftig økning, både i antall passasjerer transportert og samlet rutetilbud.

Veksten i ekspresbussnæringen var størst i perioden 2001 til 2008. Etter 2008 har næringen opplevd en stagnasjon, og delvis tilbakegang, målt i samlet antall passasjerer og samlet linjenett. Mye av veksten må sees i direkte sammenheng med oppmykningen i retningslinjene for tildeling av nye løyver som fant sted i 2001 og 2003.

Ekspressbussene som del av et samlet transporttilbud

Ekspressbussene inngår som en viktig del av kollektivtilbudet i store deler av landet og bidrar til flere samferdselspolitiske mål. Samtidig skiller ekspresbussene seg i stor grad fra annen offentlig transport i Norge. I denne rapporten brukes ekspresbuss som betegnelse på fylkesgrensekryssende rutebusstransport som i hovedsak drives på kommersielt initiativ, med unntak av linjer hvor all av- eller påstigning skjer på en flyplass (flybusser). Det vil si at det i praksis er fri etableringsrett og begrenset offentlig styring av næringen.

Sammenlignet med det totale antallet busser i Norge er ikke ekspresbussene mange. De utgjør opp til seks prosent av den samlede bussflåten. Likevel utgjør ekspresbussene en betydelig andel av transportarbeidet for lange personreiser. De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at buss blir benyttet for seks prosent av reisene alle reiser over 100 kilometer. Denne andelen har vært stabil over tid for reiser over 100 kilometer, mens ekspresbussenes andel av reisene over 300 kilometer viser en svak nedgang mellom 2005 og 2009. En tilsvarende nedgang finnes også for tog og bil, mens fly øker sine markedsandeler på disse reisene. På enkelte korridorer har ekspresbussene en markedsandel på over 10 prosent, men dette er i hovedsak langs korridorer som ikke krysser Langfjella.

Et kjennetegn på ekspresbussene er den store andelen av passasjerene som reiser til en annen destinasjon enn linjens endepunkt. Særlig gjelder dette for linjer over 250 kilometer, hvor halvparten av de reisende reiser fra et punkt underveis på

linja, til et annet punkt underveis på linjen. Under 20 prosent reiser mellom linjens to endepunkter. Det er klart flest passasjerer på de korteste linjene. Over 70 prosent av ekspressbusslinjenes samlede antall passasjerer reiser på linjer under 200 kilometer. Rundt 10 prosent av passasjerene reiser på linjer som er over 350 kilometer. De lengste linjene utgjør likevel over 30 prosent av totaltilbudet. De korteste linjene har altså langt flere passasjerer per linje enn de lange. Generelt har de korteste linjene også en langt høyere avgangsfrekvens enn de lengste linjene.

Ekspressbussene som støtte til fylkeskommunal lokaltransport

Det er stor variasjon mellom fylkeskommunene når det gjelder i hvilken grad de benytter seg av ekspressbussene til lokal kollektivtransport. Samtidig ser det ikke ut til å ha vært store endringer i bruken av ekspressbuss i fylkesintern transport mellom 2006 og 2010. En endring er at enkelte linjer som tidligere har blitt drevet som kommersielle ekspressbuss, har blitt inkludert i fylkeskommunale anbud, som i Troms. Fra fylkeskommunenes side blir det pekt på at alternativet til å benytte ekspressbuss, i de tilfellene hvor den benytter ekspressbuss i lokaltrafikken, er enten å sette opp skoleruter, øke frekvensen på de fylkeskommunale rutene eller ikke å ha noe tilbud. Å opprette et alternativt tilbud, i fylkeskommunal regi, blir anslått å koste like mye eller mer for fylkeskommunen. Dette synes å være oppfatningen både blant fylkeskommuner og ekspressbussoperatører.

Rundt en av tre ekspressbusslinjer mottar en eller annen form for tilskudd eller kompensasjon fra fylkeskommunene. Med unntak av fem linjer dreier dette seg om beløp som utgjør mindre enn 10 prosent av inntektene på den aktuelle linjen. Og ingen av linjene mottar mer enn halvparten av sine inntekter fra en fylkeskommune. Beløpet blir ofte utbetalt som kompensasjon for å benytte fylkeskommunens takstsystem. I andre tilfeller betales det per kjørte kilometer i fylket, enten som generelt tilskudd, eller som kompensasjon for å ha et annet stopp- eller avgangsmønster enn det ekspressbussene ville tilbudt kommersielt.

Samordning av kommersielle ekspressbussruter og lokale ruter kan utgjøre et viktig tiltak for å styrke kollektivtransporten gjennom å skape et mer sammenhengende kollektivnett i Norge. Det varierer fra fylke til fylke hvordan denne samordningen fungerer i dag. I flere fylker er det potensial for ytterligere forbedringer på dette punktet. Her støter aktørene likevel på enkelte interessekonflikter som begge aktørene synes å anerkjenne: Der fylkesadministrasjonene synes det er vanskelig å stille samordnende krav til "fristilte" ekspressbuss, peker ekspressbussaktører på at fylkeskommunenes ønsker sjelden samsvarer med deres egne inntektsinteresser.

Utvikling i ekspressbussmarkedet fra år 2000

Ekspressbussmarkedet har etter år 2000 opplevd en kraftig vekst. Hoveddelen av denne veksten har kommet ved at flere linjer har kommet til. De fleste nye linjene ser ut til å ha blitt etablert i sentrale strøk, som igjen har medført en betydelig økning i antall passasjerer. Ekspansjonen i ekspressbussnæringen synes å ha vært størst mellom år 2001 og 2008. Etter 2008 har denne veksten stagnert med noe fallende passasjerbelegg per linje etter 2007/2008.

Utviklingen i inntjening har vært positiv i gjennom hele perioden, men synes ikke å ha steget mer enn kostnadene. Linjene over 350 kilometer synes jevnt over å ha noe lavere inntjening per utkjørt distanse enn de kortere linjene. Disse linjene har også til dels en negativ inntektsutvikling etter 2008. Prisen på den gjennomsnittlige ekspressbussbilletten har økt gjennom hele perioden, men økningen har vært særlig sterk etter 2005. Det ser også ut til å ha vært en økning i samlet tilskudd betalt til ekspressbussene i hele perioden fra 2000 til 2010 fra tilnærmet null til cirka 25 millioner i 2010.

Antallet selskaper involvert i ekspressbussvirksomhet har nesten blitt halvert mellom 2000 og 2010. 17 selskaper kjørte ekspressbusslinjer i 2010, mot 30 i 2000. Reduksjonen har funnet sted ved at mindre selskap har fusjonert, eller blitt kjøpt opp av større selskap. Det er ikke sikkert at drivkraften for denne endringen ligger i forhold innenfor ekspressbussmarkedet. Samme utvikling har også funnet sted i bussmarkedet generelt. Utviklingen blir ofte koblet til økende bruk av anbud i offentlig kjøp av lokalbusstjenester.

Dagens marked

Ekspressbuss utgjør i dag en viktig del av det norske transporttilbudet. I 2010 utgjorde ekspressbusstilbudet minst 1,75 milliarder setekilometer, mot 640 millioner setekilometer i 2000 og 1,55 milliarder setekilometer i 2005 (anslåtte verdier). Målt i antall passasjerer har markedet økt fra å transportere 2 millioner passasjerer årlig i 2000 til å transportere 5,3 millioner årlig i 2010. I 2010 var samlet omsetning på ca 750 millioner kroner, av dette var cirka 25 millioner fra det offentlige, enten som driftstilskudd eller gjennom ulike former for takstkompensasjoner (for å tilby billettpris i tråd med et bestemt fylkeskommunenes takssystem). Samlet omsetning i 2000 og 2005 er anslått til henholdsvis 200 og 524 millioner kroner. For en stor andel av ekspressbusslinjene blir det oppgitt å være konkurranse på hele eller deler av linjen. I hovedsak dreier dette seg om konkurranse fra andre ekspressbusslinjer, tog og fly.