

Sammendrag:

Ekspressbussruter – et sammensatt marked

Denne rapporten gir et nytt bidrag til historieskrivingen om ekspressbussystemet i Norge. Den beskriver dagens ekspressbussmarked og etterspørselen etter ekspressbussreiser. Videre dokumenteres omfanget av samordning av ekspressbuss-tjenester og lokal kollektivtransport. Til slutt gjøres beregninger av ekspressbuss-markedets samfunnsøkonomiske nytte.

Vi finner at ekspressbussene totalt sett genererer en årlig samfunnsøkonomisk nytte som tilsvarer 1,5 milliarder kroner. Generelt fremstår bilen som den store konkurrenten og alternativet til ekspressbussene, mens konkurransen mot tog, båt og fly er beskjeden.

Hva er en ekspressbussrute?

En ekspressbussrute er en fylkeskryssende bussrute. Akershus og Oslo regnes av myndighetene som ett lokaltrafikkområde, og ruter som kun krysser fylkesgrensen mellom dem unntas derfor ved definisjon av ekspressbussruter. Ved konsesjons-givning behøvsprøves rutene mot lokal kollektivtransport. Det vil si at fylkeskommuner kan pålegge ekspressbussruter ”stengte dører” – altså at de ikke kan ta opp passasjerer – på strekninger der ekspressbusser konkurrerer om markedsgrunnlaget med lokal kollektivtransport.

En definisjon som kun knytter seg til administrative grenser gjør at flere ulike typer ekspressbussruter eksisterer. Noen ekspressbussruter utfører lokal transport. Det senker framføringstiden, og den typiske forståelsen av ekspressbusser som busser med høy gjennomføringshastighet og få stopp er derfor ikke beskrivende for alle ruter. Mens noen ruter er kommersielle, mottar andre delvis tilskudd fra det offentlige for å utføre lokaltransport. Andre pålegges å kjøre med stengte dører i områder hvor de deler trasé med lokalruter.

Historien bak ekspressbussmarkedet

Ekspressbussmarkedet med sine ulike eier- og samarbeidskonstellasjoner er uoversiktlig. Kompleksiteten i markedet henger sammen med hvordan ekspressbussmarkedet har oppstått og utviklet seg over tid.

I takt med at myndighetene gradvis har liberalisert konsesjonspolitikken har markedet vokst gjennom 1990-tallet og fram til i dag. Operatørene har presset på for å endre rammebetingelsene og er kjennetegnet av en viss risikovillighet.

NOR-WAY Bussekspress (NBE) ble opprettet i 1987. Selskapet er et markedsføringselskap; det drifter ikke ekspressbussrutene selv. Medlemmene er operatører og velger selv om de vil drifte en rute i NBE-regi eller kjøre ruten i egen regi.

NBE ble startet av lokale selskaper som søkte koblingsløyver og konsesjon for gjennomgående ruter. Koblingen av løyver besto i at de lokale selskapene forlenget sine lokale ruter, og gjennom samarbeid kunne busselskapene unngå konflikter på grunn av konkurranse om markedsgrunnlaget der et selskap hadde områdekonsesjon.

Rammebetingelsene ble deregulert etter hvert som forskning viste at toget og ekspressbussene delvis hadde ulike kraftfelt. Samtidig ble det satt fokus på hensynet til de reisende framfor hensynet til det enkelte transportmiddelet. Ekspressbussene kan fra begynnelsen av 2000-tallet få konsesjon på parallelle strekninger til jernbanen, noe som begrunnes med at tog og ekspressbuss sammen er en sterkere konkurrent til bilen enn hvert transportmiddel betraktet for seg.

Dagens regulering med behovsprøving kun mot lokal kollektivtransport kom i 2003. Denne gir mulighet til å sette vilkår om avgrensing av, eller forbud mot, lokaltrafikk på fylkeskryssende bussruter.

Samarbeid og konkurranse i markedet

Ekspressbussrutene oppsto ved at busselskaper samarbeidet om å kombinere områdeløyver. I et lokalbussmarked i tilbakegang ville det de fleste steder i landet ikke være grunnlag for konkurranse. Historisk sett har samarbeidet bidratt gjennom en serie av innovasjoner til utvikling av et nytt tilbud.

I dag står striden om graden av konkurranse i dette nye transportmarkedet. Det viser at innovasjonene har vært vellykkete. Samtidig skårer ekspressbussrutene høyt på kundetilfredshetsmålinger. Høy lojalitet sammen med høy tilfredshet tyder på at passasjerene frivillig velger ekspressbussen og ikke fordi de er nødt. Undersøkelser tyder også på at ekspressbussruter konkurrerer både mot bil og tog – mer mot førstnevnte enn sistnevnte.

Stadig pågår en utvikling av nye tilbud i markedet og fremdeles vil dette ofte kreve et samarbeid mellom eksisterende selskaper. Det dynamiske aspektet ved markedet må avveies mot hensynet til konkurransen. Kundens interesser er avgjørende. Kundene har interesse av et vidt, forgrenet tilbud, men også av lave priser. Et vidt, forgrenet tilbud oppnås blant annet ved at ekspressbussene stopper på "ulønnsomme" holdeplasser ved at det inngår i det lokale transportsystemet. Lave priser oppnås gjennom konkurranse mot andre ekspressbussruter eller andre reisemidler.

Lokal kollektivtrafikk på ekspressbussruter

Ekspressbussrutenes rolle i lokaltrafikken kan være en vanskelig avveining. På den ene siden bidrar ekspressbussene i dag til å opprettholde det lokale kollektivtilbudet i mange fylker. De kjører på strekninger hvor det ellers ikke finnes kollektivtransport, og utgjør dermed et viktig bidrag i distriktpolitikken. Flere steder har fylkeskommunen tilpasset den lokale kollektivtransporten etter etablerte ekspressbussruter.

Videre slipper passasjerer omstigning fordi ekspressbussene stopper på lokale holdeplasser. Tilskudd til ekspressbussruter muliggjør en forlengelse av kommersielle ruter til ulønnsomme strøk. Én fylkeskommune (Sogn og Fjordane) mener at den sparer 90 prosent på ruter hvor lokal kollektivtransport utføres på ekspressbussruter.

På den andre siden kan samordningen mellom lokal busstransport og ekspressbusstransport medføre et dårligere tilbud for dem som skal reise langt. Planleggerne i selskapene står ovenfor en avveining mellom gjennomføringshastighet, omkjøring om lokale sentre, koordinering med andre ekspressbussruter og lokale ruter og antall stopp. Samordningen byr også på utfordringer som at lokal kollektivtransport nedprioriteres der det allerede eksisterer en ekspressbuss. I tillegg gjør minstetakster at passasjerer som kjører langt og de som benytter seg av en ekspressbuss til lokaltransport behandles ulikt prismessig.

Samfunnsøkonomisk betydning

Den samfunnsøkonomiske nytten av ekspressbussmarkedet har vi funnet ved å sammenligne dagens ekspressbussmarked med hvordan passasjerer ville ha fordelt seg på andre transportmidler dersom ekspressbusstilbudet opphørte eller ble redusert, og de samfunnsøkonomiske konsekvensene av dette. Dette har vi kunnet gjøre ved hjelp av den nasjonale transportmodellen (NTM5) og den regionale transportmodellen (RTM). Tabellen nedenfor gir et inntrykk av virkningene og den samfunnsøkonomiske nytten av dagens ekspressbussmarked sett i forhold til et redusert tilbud av ruter som faller innunder merkenavnene Nor-Way Buss-ekspress, TIMEkspressen, Lavprisekspressen og Konkurrenten. Modellkjøringene er gjennomført på tre hypotetiske alternativer:

- Alternativ A: Rutene nevnt ovenfor er fjernet
- Alternativ B: Rutetilbud hvor flere operatører samarbeider er fjernet
- Alternativ C: Et mindre antall avganger utelates ved at frekvensen på ruter med samarbeid er redusert med 25 prosent

Tabell S1: Effekten av redusert tilbud i ekspressbussmarkedet i forhold til dagens tilbud. Beregningene er gjort for ett år.

	Alternativ A Alle ekspressbussruter med merkenavnene Nor-Way Bussekspress, TIMEkspressen, Lavprisekspressen og Konkurrenten er fjernet	Alternativ B Rutetilbud hvor flere operatører samarbeider er fjernet	Alternativ C Et mindre antall avganger utelates ved at frekvensen på ruter med samarbeid er redusert med 25 prosent
Endring i antall lange reiser pr døgn med buss	Reduseres med ca. 3200, dvs. ca. 36 prosent nedgang*	Reduseres med ca. 1000	Reduseres med ca. 300
Endring i antall korte reiser pr døgn med kollektivtransport	Synker med ca. 14.000 (bil øker med underkant av 10.000 reiser)	Minsker med ca. 6000 reiser	Liten endring på ca. 1000 færre reiser
Endring i antall utkjørte kilometer med buss pr år (korte og lange reiser)	Reduseres med ca. 50 millioner	Synker med ca. 20 millioner	Blir ca. 4 millioner mindre
Endring i antall utkjørte kilometer med bil pr år (korte og lange reiser)	Øker med ca. 143 millioner	Øker med litt over 65 millioner	Øker med ca. 8 millioner
Samlet samfunnsøkonomisk virkning (årlig virkning beregnet med 2006-priser)	Reduseres med 1,5 milliarder kroner	Reduseres med 427 millioner kroner	Reduseres med 61 millioner kroner

* Reduksjonen i antall turer pr døgn med buss på lange reiser er mindre enn forventet i dette alternativet, hvor størstedelen av ekspressbussmarkedet fjernes. Dette har å gjøre med at modellene syr sammen ruter for passasjerer fra endepunkt til endepunkt. Det vil si at passasjerene får mange omstigninger. En annen grunn er at modellen går ut fra at passasjerer ville ha valgt andre mål, og sender derfor passasjerer med buss til andre steder enn de i dag ville ha reist.

TØI-rapport 904/2007

Modellberegningene viser at om lag halvparten av passasjerene som forsvinner fra ekspressbussene blir overført til bil. Til sammenligning overføres under en tiendedel til tog. Bilen fremstår derfor som den store konkurrenten til ekspressbussene, mens konkurransen mot tog, båt og fly er svært liten.

Nettonåverdien over 25 år av å fjerne et sett av ekspressbusser er et tap på omkring 22,5 milliarder 2006-kroner (alternativ A). Å fjerne samarbeidsrutene blant disse gir et tap på omkring 6,3 milliarder (alternativ B). Å redusere frekvensen på samarbeidsrutene gir et tap på omkring 0,9 milliarder (alternativ C). Sammenliknet med foreløpige beregninger av NTP-strategier tilsvarer nytten av ekspressbussruter grovt sett en tredjedel av nytten av kollektivutbyggingsstrategien i NTP.