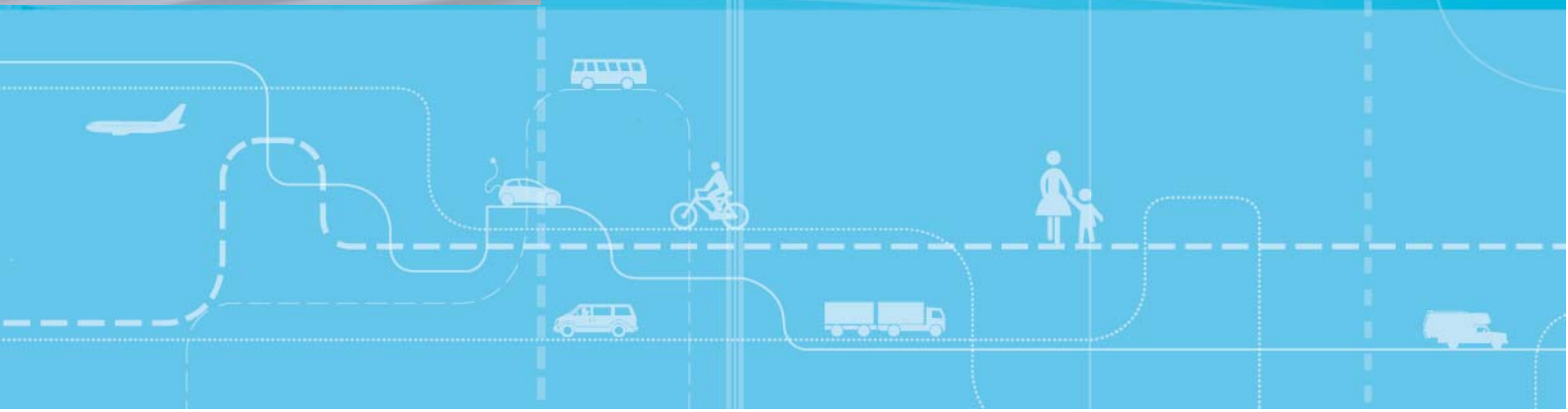


# Hva skjer med ekspressbussene?





# Hva skjer med ekspressbussene?

Jørgen Aarhaug  
Nils Fearnley

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1331-0 Elektronisk versjon

Oslo, september 2012

*Forsidefoto: Hans H. Reinertsen*

---

**Tittel:** Hva skjer med ekspressbussene?

**Title:** Norwegian express coaches: recent market development

**Forfattere:** Jørgen Aarhaug  
Nils Fearnley

**Author(s):** Jørgen Aarhaug  
Nils Fearnley

**Dato:** 09.2012

**Date:** 09.2012

**TØI rapport:** 1200/2012

**TØI report:** 1200/2012

**Sider** 39

**Pages** 39

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1331-0

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1331-0

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Jernbaneverket  
NHO Transport  
Nor-Way Bussekspress  
VINNOVA

**Financed by:** NHO Transport  
Nor-Way Bussekspress  
The Norwegian National Rail  
Administration  
VINNOVA

**Prosjekt:** 3373 - Utforming og finansiering av  
langveis kollektivtrafikk

**Project:** 3373

**Prosjektleder:** Frode Longva

**Project manager:** Frode Longva

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva

**Quality manager:** Frode Longva

**Emneord:** Ekspressbuss  
Konkurrans  
Markedsutvikling

**Key words:** Express coach  
Intermodal competition  
Market development

**Sammendrag:**

Rapporten studerer utviklingen i ekspressbussmarkedet i Norge og Sverige, med særlig vekt på mulige forklaringer på hvorfor det norske ekspressbussmarkedet har stagnert etter år 2007/2008.

**Summary:**

This report looks into the recent development in the Norwegian and Swedish express coach markets. Possible explanations are sought for the observed stagnation in the Norwegian express coach market since 2007/2008

Language of report: Norwegian

---

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Denne rapporten er skrevet som del av det prosjektet ”Utformning och finansiering av långväga kollektivtrafik” som er et samarbeidsprosjekt mellom Handelshögskolan i Stockholm (HHS) og Transportøkonomisk institutt (TØI). Prosjektet er finansiert av det svenske forskningsrådet Vinnova, med delfinansiering fra , NHO Transport, Nor-Way Bussekspress og Jernbaneverket.

Rapporten beskriver utviklingstrekk i det norske og svenske ekspressbussmarkedet, med særlig vekt på mulige forklaringer på den observerte stagnasjonen i det norske ekspressbussmarkedet etter 2007/2008 og bygger i hovedsak på tidligere innsamlet materiale, supplert med intervjuer.

Rapporten er skrevet av forsker Jørgen Aarhaug med innspill fra seniorforsker Nils Fearnley. Prosjektleder har vært Jørgen Aarhaug, kvalitetssikrer for rapporten er Frode Longva.

Oslo, september 2012  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*      *Frode Longva*  
instituttssjef      avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning, bakgrunn og tilnærming .....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn og mandat.....	1
1.2	Definisjoner.....	1
1.3	Metode, datagrunnlag og teoretisk modell.....	2
1.4	Gangen i rapporten .....	4
<b>2</b>	<b>Utviklingen i det norske ekspressbussmarkedet .....</b>	<b>5</b>
2.1	Historikk .....	5
2.2	Ekspressbussene som del av det samlede transporttilbudet i Norge.....	5
2.3	Ekspressbussene som støtte til fylkeskommunal lokaltransport .....	6
2.4	Passasjergrunnlag.....	7
2.5	Geografisk fordeling av ekspressbussmarkedet .....	9
2.6	Underveistrafikken er viktig.....	12
2.7	Riksgrensekryssende linjer.....	14
2.8	Økonomisk utvikling .....	15
2.9	Konkurransen og selskapsstruktur.....	19
2.10	Oppsummering av utviklingen i Norge.....	22
<b>3</b>	<b>Sammenligning mellom Norge og Sverige.....</b>	<b>24</b>
3.1	Organisering og bransjestruktur.....	24
3.2	Innovasjon og markedsorientering .....	25
3.3	Tilbud og etterspørsel .....	26
3.4	Betraktninger om Norge og Sverige .....	27
<b>4</b>	<b>Hvorfor stagnerer det norske ekspressbussmarkedet?.....</b>	<b>28</b>
4.1	Konkurransen med fly .....	28
4.2	Nye og strengere regler fra fylkene .....	30
4.3	Markedet er mettet .....	30
4.4	Næringen har sovet i timen.....	31
4.5	For lite konkurranse.....	32
4.6	Makroøkonomiske forklaringer.....	32
4.7	Demografi og sosioøkonomiske forklaringer.....	34
<b>5</b>	<b>Oppsummering og drøfting .....</b>	<b>36</b>
5.1	Oppsummering.....	36
5.2	Utsyn .....	37
5.3	Utfordringer videre .....	38
	<b>Referanser .....</b>	<b>39</b>





**Sammendrag:**

# Hva skjer med ekspressbussene?

TØI rapport 1200/2012  
Forfattere: Jørgen Aarhaug og Nils Fearnley  
Oslo 2012 39 sider

*Ekspressbussene inngår som en viktig og selvstendig del av det norske kollektivtilbudet. Dette er en posisjon ekspressbussnæringen har opparbeidet gjennom en lang vekstperiode. Den sterkeste veksten i næringen fant sted mellom 2003 og 2007 og kan ses som en direkte konsekvens av at adgangsbegrensningene ble fjernet i 2003.*

*Etter 2007/2008 har de norske ekspressbussene opplevd stagnasjon eller nedgang. Denne nedgangen har mange mulige forklaringer. Viktige forklaringer er konkurranse mot fly, endrede reguleringer på fylkesnivå og demografiske og sosioøkonomiske forhold, som en mer sentralisert og velstående befolkning.*

## Ekspressbussene som del av det norske kollektivtilbudet

Ekspressbussene er i dag en selvfølgelig del av kollektivtilbudet i Norge. En viktig forutsetning for dette er den liberaliseringen som fant sted gjennom 1990-tallet fram mot 2003. Fra 2003 har det i praksis vært fri adgang til å etablere fylkesgrensekryssende busslinjer i Norge. Den tidligere restriksjonen for å verne jernbanen mot konkurranse er tatt bort. I kjølvannet av denne liberaliseringen har ekspressbussnæringen opplevd en rask vekst. Denne veksten stanset imidlertid opp i år 2007/2008.

Denne rapporten ser særlig på utviklingsforløpet i Norge i perioden 2000-2010, men har også med et blikk på utviklingen i Sverige de seneste årene og i Norge fram til år 2000.

I denne rapporten brukes ekspressbusser i betydningen fylkesgrensekryssende busser drevet på kommersielt initiativ; flybusser og turbusser holdes utenom. Bussene som faller innenfor denne definisjonen har i praksis fri etableringsrett og er kun i begrenset grad underlagt offentlig styring.

I Norge har ekspressbussene i dag en markedsandel på omtrent seks prosent av alle reiser på strekninger over 100 kilometer. Men mange ekspressbusspassasjerer reiser kortere enn dette. Gjennomsnittlig reiselengde var i 2010 126 kilometer, samtidig var gjennomsnittslinja over 300 kilometer lang. Denne relativt korte gjennomsnittlige reiselengden henger sammen med at det har blitt etablert flere gode regionale tilbud, innenfor ekspressbusskategorien. Disse retter seg i stor grad mot et annet marked enn de tradisjonelle ekspressbussene. Deres marked er i hovedsak hyppige reisende, som pendlere. Tilbudene har gjerne relativt høy frekvens, det vil si avgang hver annen time eller oftere, og stort innslag av reisende på månedskort. At dette markedssegmentet har kommet til ekspressbussene har i stor grad påvirket "gjennomsnittspassasjerer". Nettbuss' TIMEkspress har her vært særlig viktig.

I motsetning til de regionale ekspressbussmarkedene som har opplevd en kraftig vekst i perioden, har de lange linjene i større grad opplevd stagnasjon eller nedgang.

Ekspressbussenes markedsandel for reiser over 300 kilometer har falt, mens særlig flyets markedsandel har økt.

## Norge og Sverige

Den norske og svenske ekspressbussnæringen har utviklet seg svært forskjellig. Mens samarbeid og offentlig eierskap preger det norske markedet, fins det lite av slikt i Sverige hvor et trettitals private selskaper konkurrerer mot hverandre. En opplagt mulig årsak til forskjellene mellom Norge og Sverige er forskjellige dominerende forretningsmodeller. I Norge er det, tradisjonelt sett, gamle samarbeidsavtaler som ligger til grunn for de lange ekspressbusslinjene. Mange av disse var i drift lenge før oppmykningen av adgangsreguleringen.

På samme måte som i Norge har Sverige tidligere hatt lovbeskyttelse av jernbanetrafikken. Men til forskjell fra Norge hadde ikke Sverige like mange daler uten et beskyttet jernbanetilbud, hvor ekspressbuss var det eneste gjennomgående kollektivtilbudet. Da en i Sverige begynte å fjerne etableringshindrene for bussnæringen, måtte en tenke nytt og etablere alternative konsepter i konkurranse med jernbanen. I Norge kunne en i større grad bygge videre på driftskonsepter som allerede lå der. Det betyr ikke at det ikke har funnet sted innovasjon i Norge, men at det kan være rimelig å anta at det har vært en grad av stivhengighet i utviklingen, altså at tidligere vilkår har lagt premissene for hvordan markedet har utviklet seg i ettertid.

Målt i ruteproduksjon og passasjertall er det norske markedet langt større enn det svenske. Sverige har ikke opplevd den store veksten som Norge hadde tidlig på 2000-tallet, men markedene har heller ikke opplevd stagnasjonen fra 2007/2008, Ekspressbussmarkedene har også utviklet seg noe ulikt i de to landene. I Sverige er linjene gjennomgående lengre, reisene er lengre og passasjerbelegget høyere. Men det er også likheter. I begge landene har de tre/fire største aktørene en samlet markedsandel på om lag 80 prosent av passasjerene.

## Mulige forklaringer på stagnasjonen i Norge

Det har vært fremmet mange ulike forklaringer på hvorfor ekspressbussmarkedet i Norge ikke har vokst også i den siste treårsperioden. I rapporten gjengir og utdyper vi noen av disse forklaringene og ser hvordan utviklingstrekkene i Norge og Sverige sammen kan bidra til å kaste lys over forløpet. Til dels gjelder dette forhold som påvirkes av ekspressbussnæringen selv: 1) konkurranse med fly, 2) nye og strengere reguleringer i fylkene, 3) markedet er mettet, 4) næringen har sovnet i timen, og 5) svak konkurranse. I tillegg trekker vi frem mulige forklaringer som vi oppfatter å være mindre påvirkbare fra ekspressbussnæringen: 6) makroøkonomisk utvikling og 7) demografiske og sosioøkonomiske endringer.

Konkurransen mellom ekspressbuss og fly, er et forhold som skiller Norge og Sverige. Reisevaneundersøkelser og studier av ekspressbussnæringen viser at fly, i alle fall for de lengste ekspressbusslinjene, er en reell konkurrent til ekspressbussene i enkelte markedssegmenter. Samtidig kan det se ut til at den norske ekspressbussnæringen i liten grad har vist innovasjon som har demmet opp for veksten i flytrafikken. Samtidig er det viktig å peke på at konkurranse mot fly alene ikke kan forklare hele stagnasjonen og tilbakegangen. De fleste busslinjene som har fått

konkurransen fra fly, har ikke forsvunnet. Men flere av de lengste ekspressbuslinjene ser ut til å ha tapt markedsandeler.

Overgangen til bruk av anbud i fylkeskommunene har tydeliggjort skillet mellom ekspressbusser og øvrig busstrafikk i Norge. Samtidig med innføringen av anbud har flere fylkeskommuner gått over til selv å ha ansvaret for billettinntektene. Dette bidrar igjen til potensielle konflikter med ekspressbusselskapene. Enkelte anbuds-pakker har inkludert ruter som tidligere ble drevet på kommersielt initiativ. Når dette har skjedd, har mye av driftsgrunnet for den kommersielle ekspressbussen falt bort. Følgen har vært at ruta helt eller delvis har blitt lagt ned som ekspressbuss. Et eksempel på dette er den tidligere ekspressbusstrafikken i Nord-Norge. Som ble lagt ned som direkte konsekvens av at Troms fylkeskommune ønsket å profilere seg som tjenesteleverandør.

Den makroøkonomiske situasjonen i Norge har også ved flere anledninger blitt trukket fram som en mulig forklaring på ekspressbussenes stagnasjon, altså at finanskrisa skulle slå hardt inn på ekspressbussmarkedet. Dette synes imidlertid ikke å være en viktig forklaring, med tanke på at en ikke observerer den samme stagnasjonen i Sverige.

Tradisjonelt har et viktig nøkkelmarked for ekspressbussene i Norge vært lavinnteksgrupper, uten tilgang på bil og i grisgrendte strøk. Dette er en gruppe som blir stadig mindre. Befolkningen blir rikere, flere får tilgang på bil og en stadig større andel av befolkningen bor i byer og bynære områder. Dette markesegmentet blir altså mindre og må i så fall erstattes av nye typer reisende. Dette er noe ekspressbussene i Norge har klart dårligere enn deres kollegaer i Sverige ser ut til å ha klart, særlig på de lengste reisene. Her ses det imidlertid tegn til at det blir tatt grep for å utvikle nye markedssegmenter også i Norge.

## **Overblikk**

Bakgrunnen for den observerte stagnasjonen i det norske ekspressbussmarkedet er nok for sammensatt til å kunne forklares med en enkelt faktor alene. Sammenlignet med den svenske næringen fremstår norsk ekspressbussnæring som lite innovativ og med noe manglende evne eller vilje til å nyskapning. Dette står delvis i kontrast til hvordan markedet så ut tidlig på 2000-tallet. Da var markedet kjennetegnet av stor innovasjonskraft. Det kan virke som suksessen fra tidlig 2000-tall i liten grad har blitt fulgt opp med ytterligere nyvinninger de siste 2-3 årene. Fortsatt er likevel det norske ekspressbussmarkedet langt større enn det svenske, både samlet markedsandel og i absolutte tall.



# 1 Innledning, bakgrunn og tilnærming

Ekspressbussene inngår som en selvfølgelig del av kollektivtransporttilbudet i både Norge og Sverige. Denne rapporten har som formål å sammenfatte kunnskapen om utviklingen i det norske ekspressbussmarkedet og samtidig peke på faktorer som har bidratt til den observerte utviklingen.

Rapporten er skrevet som del av det svensknorske samarbeidsprosjektet ”Utformning och finansiering av långväga kollektivtrafikk” som er finansiert av det svenske forskningsrådet Vinnova og NHO Transport, Jernbaneverket og Nor-Way Bussekspress i Norge.

## 1.1 Bakgrunn og mandat

Rapporten er skrevet som en oppsummering av tidligere gjennomførte studier. Hoveddelen av denne rapporten går på Norge og norske forhold, men den skrives med et sideblikk til Sverige og svenske forhold som sammenligningsgrunnlag.

## 1.2 Definisjoner

Begrepet ekspressbuss ble opprinnelig introdusert av ekspressbussnæringen selv (Leiren mfl. 2007), men dette har gradvis gått inn i allmenn bruk. En konsekvens av denne etymologien er at innholdet i begrepet varierer stort.

Det har vært gjennomført flere forsøk på å erstatte begrepet ekspressbuss, med andre begrep som ikke har en like divergerende etablert bruk. Det er særlig bruken av ”ekspresslinjer” i lokaltrafikken som blir trukket fram som argument mot termen ”ekspressbuss”. Eksempelvis har Statistisk sentralbyrå (SSB) brukt termen fylkesgrensekryssende transport og Statens vegvesen har brukt termen langreisebuss. Disse termene er imidlertid ikke definert helt likt. De trekker fram ulike aspekter ved det som oppfattes som ekspressbusser og som reflekterer ulike forhold som er karakteristiske for ekspressbussnæringen. Her presenterer vi fire ulike definisjoner som er brukt i Norge og noen fordeler og ulemper ved de ulike definisjonene.

I rapporten *Statusrapport for ekspressbussnæringen* (Aarhaug mfl., 2011a) ble det benyttet en definisjon av ekspressbusser som fokuserte på det kommersielle aspektet av ekspressbussene. Ekspressbuss ble benyttet om fylkesgrensekryssende ruter med fri etableringsrett, som driver helt eller delvis på kommersielt initiativ. Flybusser og annen transport som kun har én destinasjon og eller startsted ble holdt utenom. En stor utfordring i definisjonen som benyttes i denne rapporten, ligger i avgrensningen mot busslinjer som i hovedsak er innenfor et enkelt fylke, som drives på nettokontrakter for eksempel med tilskudd per kilometer eller tilskudd som del av en områdepakke, men som i enkelte tilfeller krysser en fylkesgrense. Skillet mellom hva som er kommersielt og ikke kommersielt vil i flere av disse tilfellene være uklart. I

denne utredningen ble grensedragningen gjort med bakgrunn i en skjønnsvurdering av den enkelte linje.

SSBs statistikk er basert på en litt annen definisjon. Deres definisjon skiller mellom fylkesgrensekryssende linjer og linjer som ikke er krysser fylkesgrensene. Uavhengig av om linjene blir drevet på kommersielt eller fylkeskommunalt initiativ. Denne definisjonen gjør at både flybusser og fylkeskommunalt drevne busser kan havne innenfor definisjonen, hvis de krysser en fylkesgrense, Oslo og Akershus regnes som ett fylke i denne sammenhengen, slik at regionale linjer mellom Oslo og Akershus ikke er med i statistikken over fylkesgrensekryssende trafikk. Samtidig vil de fleste ruter som blir drevet i fylkeskommunal regi holdes utenfor. Flybusser vil være innenfor hvis flyplassen de betjener ligger i et annet fylke enn passasjerene de frakter til denne flyplassen. Altså vil alle ekspressbusser med TØIs definisjon også være inkludert av SSBs definisjon av fylkesgrensekryssende bussruter, men SSBs definisjon inkluderer også et betydelig antall linjer som ikke er inkludert i TØIs definisjon.

En tredje definisjon som blir brukt i flere sammenhenger, er den nasjonale reisevaneundersøkelses kategorisering. Der blir reiser fordelt på reisemiddel som ble benyttet over størst distanse på reisen, og det blir skilt mellom reiser på over og under 100 kilometer. Det vil si at bussreiser på over 100 kilometer vil kunne brukes som en indikator på ekspressbussreiser, men dette vil også inkludere mange busslinjer som blir drevet på fylkeskommunalt initiativ, og mange reiser som blir foretatt med turvogner, det vil si busser som driver persontransport utenfor rute, i tillegg til ekspressbussene. En annen feilkilde er at mange ekspressbusspassasjerer reiser kortere enn 100 kilometer og dermed blir kategorisert sammen med lokale reiser.

En fjerde definisjon, benyttet av Statens vegvesen (2009), er knyttet til termen langrutebuss, som blir definert til busslinjer som er lengre enn 50 kilometer og har kjøretid på over en time. Samtidig blir det pekt på at disse busslinjene i hovedsak er kommersielt drevne. En annen bruk av termen langrutebuss finnes i blant annet Toftegaard mfl. (2008) der langrutebuss blir benyttet som en motsetning til bybuss. Også dette uavhengig av om busslinjen blir drevet kommersielt eller ikke og uavhengig av om den er fylkesgrensekryssende eller ikke.

I denne rapporten forsøker vi å være tydelige på hvilken definisjon som ligger til grunn ved å benytte "ekspressbusser" om busser/linjer som faller innenfor denne utredningens definisjon. Videre bruker vi "fylkeskryssende busser" om tall og figurer som er basert på SSBs definisjon og "lange bussreiser" om reiser med buss som er basert på reisevaneundersøkelses definisjon. "Langrutebusser" benyttes ikke videre i rapporten. Det er viktig å være oppmerksom på at disse definisjonene ikke trenger å være sammenfallende med definisjoner brukt i andre rapporter.

### 1.3 Metode, datagrunnlag og teoretisk modell

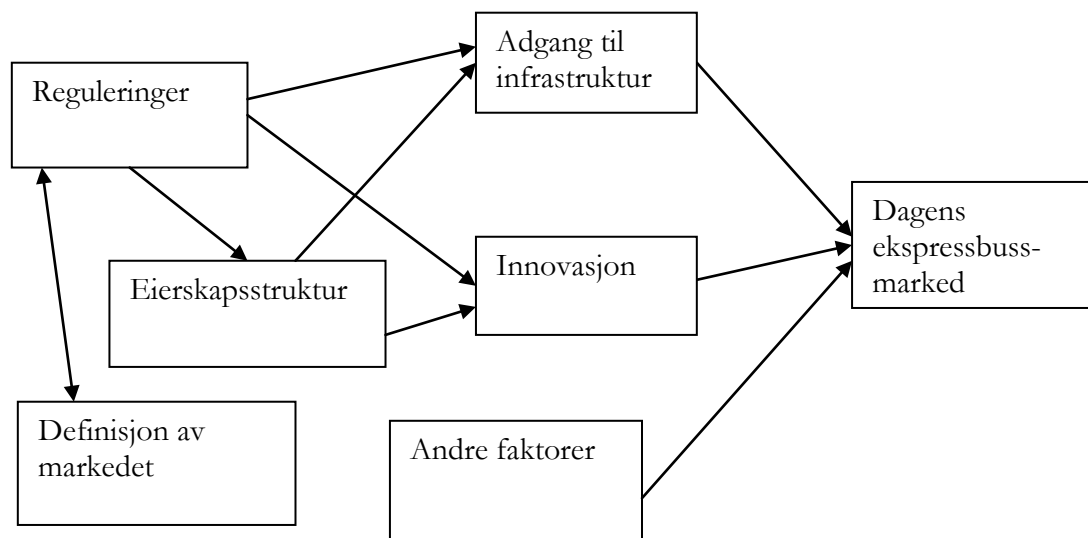
Denne rapporten oppsummerer arbeid med artikler, rapporter og konferansepapere over en 4-årsperiode. Bakgrunns materialet bygger på dataanalyser og litteraturgjennomganger. I tillegg støtter vi oss på intervjuer med nøkkelpersoner i næringen som ikke har vært benyttet tidligere. Dette er igjen støttet av data fra statistisk sentralbyrå (SSB) og den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009).

De viktigste tekstkildene denne rapporten baseres på er (i omvendt kronologisk rekkefølge):

- Aarhaug mfl. (2012a). *Hva skjer med ekspressbussene?* Artikkel skrevet i Transportforum nr 2, 2012.
- Aarhaug mfl. (2012b). *Kollektivtransport i fylkeskommunal regi*. Rapporten ble skrevet på oppdrag fra NTP -sekretariatet og omhandler all kollektivtransport i Norge som ikke blir drevet i statlig regi.
- Aarhaug mfl. (2011a). *Statusrapport for ekspressbussnæringen*. Rapporten ble skrevet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og omhandler utviklingstrekk i ekspressbussnæringen i perioden 2000 – 2010.
- Aarhaug mfl. (2011b). *Ownership, integration and customer orientation in Norwegian and Swedish long-distance passenger coach transport*. Paperet diskuterer i hvilken grad innovasjon i ekspressbussnæringen kan ses som en konsekvens av regulering og organisering av næringen. Paperet er publisert i proceedings from the international conference on competition and ownership in land passenger transport, Thredbo 12 og skrevet som del av Langreis-prosjektet.
- Denstadli og Gjerdaaker (2011). Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer. TØI-rapport 1147/2011.
- Alexandersson mfl. (2010) *Impact of regulation on the performances of long-distance transport services: A comparison of the different approaches in Sweden and Norway*. Artikkelen er publisert i *Research in Transportation Economics*, og skrevet som del av Langreis-prosjektet. Artikkelen ser på i hvilken grad de observerte ulikhetene i langdistansetransport i Norge og Sverige kan forklares med ulik tilnærming til regulering i de to landene.
- Leiren mfl. (2007) *Ekspressbussruter – et sammensatt marked*. Rapporten ble skrevet i 2006-2007 på oppdrag for Transportbedriftenes landsforbund (nå NHO Transport). Rapporten gir en oversikt over utviklingen i ekspressbussmarkedet fram til 2006, med særlig vekt på samfunnsøkonomi.

I hovedsak er datamaterialet som benyttes i denne rapporten presentert i de ovenfor nevnte kildene, men noe av datamaterialet som har blitt samlet inn i forbindelse med de tidligere prosjektene har ikke kunnet presenteres før i denne rapporten.

For å se på sammenhengen mellom reguleringer og effekter i ekspressbussmarkedet benytter vi følgende modell (figur 1.1).



Figur 1.1. Teoretisk modell for ekspressbussmarkedet, (Aarhaug mfl. 2011b).

Figur 1.1 illustrerer hvordan vi ser sammenhengen mellom reguleringer og effekter i markedet. Reguleringene er påvirket av hvordan markedet er definert, samtidig påvirker reguleringene både tilgang til infrastruktur, eierskapsstrukturen og sektorens evne til markedsorientering, altså innovasjon. I tillegg påvirker reguleringene også tilgangen til infrastruktur gjennom eierskapsstrukturen. Den underliggende tanken er at dagens ekspressbussmarked er en funksjon av en rekke forhold, hvorav reguleringene er ett, men reguleringene påvirker ikke markedet direkte, men indirekte. Mest interessant her er påvirkningen reguleringene har på markedet via eierskapsstrukturen, tilgangen på infrastruktur og gjennom innovasjon, som vi ser nærmere på i de neste kapitlene.

## **1.4 Gangen i rapporten**

Kapittel 2 presenterer en oversikt over det norske ekspressbussmarkedet og utviklingstrekk i dette. Dette kapitlet er i hovedsak basert på Aarhaug mfl (2011a) og Leiren mfl. (2007). Kapittel 3 ser på forskjeller mellom ekspressbussmarkedene i Norge og Sverige, med særlig vekt på forskjellene i regulering, innovasjon og markedsstruktur. I hovedsak er dette basert på Alexandersson mfl. (2010) og Aarhaug mfl. (2011b). Kapittel 4 presenterer ulike mulige forklaringer på den utviklingen vi har observert i ekspressbussmarkedet i Norge, og bygger til dels på Aarhaug mfl. (2012a). Her diskuteres også styrker og svakheter ved de ulike, foreslåtte forklaringene. Kapittel 5 oppsummerer rapporten med en kort diskusjon.



## 2 Utviklingen i det norske ekspressbussmarkedet<sup>1</sup>

### 2.1 Historikk

Historisk kan en dele utviklingen av ekspressbussmarkedet inn i tre perioder. Forsøksfasen, som inkluderer de første forsøkene med ekspressbusslinjer i Norge, fra slutten av 1980-tallet fram til 1998; overgangsfasen fra 1998 til 2003, da forsøksordningene stadig ble utvidet; og dagens reguleringer som er gjeldende fra 2003.

Bakgrunnen for opprettelsen av et ekspressbusstilbud i Norge kan spores tilbake til siste halvdel av 1980-tallet med opprettelsen av gjennomgående ekspressbusslinjer og Nor-Way Bussekspress (NBE). I hovedsak ble linjer opprettet ved å sette sammen ruter fra ulike fylker slik at samme buss kjørte hele strekningen (Leiren, 2007).

Rammebetingelsene for ekspressbussdrift ble gradvis liberalisert på slutten av 1990- og begynnelsen av 2000-tallet. Bakgrunnen for dette var blant annet en serie med utredninger som viste at det kun var begrenset konkurranse mellom ekspressbuss og tog. En konsekvens av dette var at det ble mulig å opprette ekspressbusslinjer parallelt med toglinjer. Dagens regulering med behovsprøving kun mot lokal kollektivtransport kom i 2003. Denne gir fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om avgrensning av, eller forbud mot, lokaltrafikk på fylkesgrensekryssende bussruter (Leiren, 2007).

Gjennom denne overgangsperioden var det mange linjer som opplevde gode trafikk tall, samtidig som stadig flere linjer kom til, som følge av at eksperimentene gradvis ble utvidet.

Fra 2003 skjedde det en eksplosiv vekst i samlet volum for ekspressbussnæringen. Særlig har denne veksten kommet på relativt korte linjer som betjenes med relativt høy frekvens. Typiske linjer er inne i TIMEkspressen-konseptet. Dette er linjer som blir markedsført med høy frekvens og stive ruter, typisk har de avgang på samme minuttall hver time.

### 2.2 Ekspressbussene som del av det samlede transporttilbudet i Norge

Sammenlignet med det totale antallet busser i Norge, er ikke ekspressbussene mange. De utgjør opp til seks prosent av den samlede bussflåten, avhengig av definisjon<sup>2</sup>. De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at buss blir benyttet for seks prosent av

---

<sup>1</sup> Kapittel 2 er i hovedsak basert på Aarhaug mfl. (2011a).

<sup>2</sup> Seks prosent kommer ved å benytte SSBs definisjon på fylkesgrensekryssende transport. Det er ikke gjennomført optelling av antall busser med andre definisjoner.

reisene over 100 kilometer. Denne andelen har ligget konstant over tid for reiser over 100 kilometer samlet, men det er observert svak en nedgang i ekspressbussenes andel av reisene over 300 kilometer mellom 2005 og 2009 (Vågane, 2011). En tilsvarende nedgang finnes også for tog og bil, mens fly øker sine markedsandeler på disse reisene. På enkelte korridorer har ekspressbussene en markedsandel på over 10 prosent, men dette er i hovedsak langs korridorer som går som lange regionale ruter, mens linjer mellom landsdeler ser ut til å ha betydelig lavere markedsandeler.

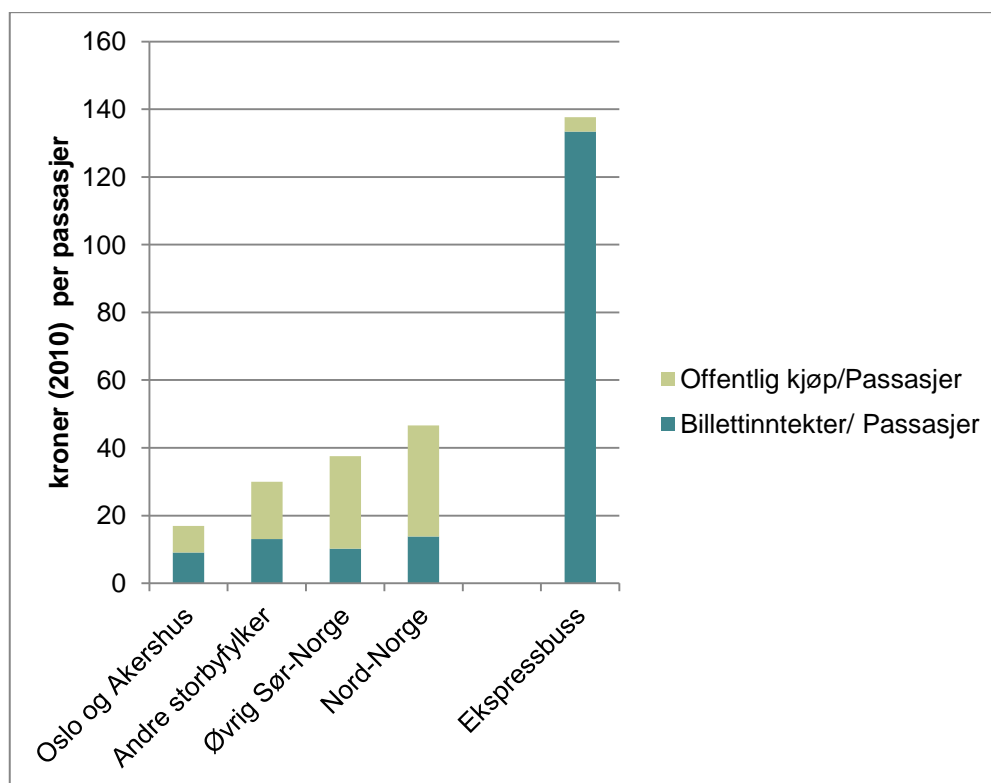
Et mulig særnorsk kjennetegn på ekspressbussreiser, er den store andelen av passasjerene som reiser til en annen destinasjon enn linjens endepunkt. Særlig gjelder dette for linjer over 250 kilometer, hvor halvparten av de reisende reiser fra et punkt underveis på linja, til et annet punkt underveis på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

### **2.3 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 de benytter ekspressbuss i lokaltrafikken, er enten å sette opp skoleruter, øke frekvensen på de fylkeskommunale rutene, eller å ikke ha noe tilbud. Å opprette et alternativt tilbud, i fylkeskommunal regi, blir anslått å koste like mye eller mer for fylkeskommunen. Dette virker å være oppfatningen både blant fylkeskommuner og ekspressbussoperatører (Aarhaug mfl., 2011a).

Basert på linjene vi har fått datamateriale for, mottar færre enn en av tre ekspressbusslinjer tilskudd fra fylkeskommunene. Med unntak av fem linjer, dreier dette seg om beløp som utgjør mindre enn 10 prosent av inntektene på den aktuelle linjen. 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. For slike linjer utgjør tilskuddene i flere tilfeller opp mot halvdel av samlede inntekter. Det ser også ut til å ha vært en økning i samlet offentlige overføringer til ekspressbussene hele perioden etter 2000 fra tilnærmet ikke tilskudd/(inkl offentlig kjøp) til cirka 25 millioner kroner i 2010. Dette gir et gjennomsnittlig offentlig bidrag per passasjer på litt over fire kroner per passasjer. Dette er i praksis et helt ubetydelig beløp når vi sammenligner med det offentlige kjøpet av øvrig lokal kollektivtransport (figur 2.1).



Figur 2.1 Billettinntekter og offentlig kjøp per påstigning i 2010, 2010-kroner. Hurtigbåt er ikke med. Andre storbyfylker viser til Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag (tilpasset fra Aarbaug mfl. 2012a)).

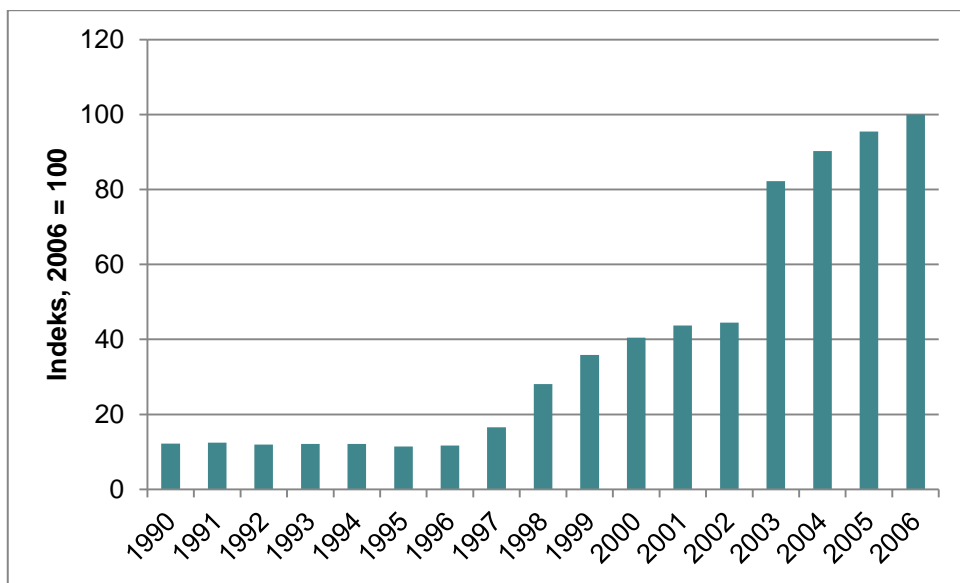
Figur 2.1 viser offentlig kjøp av lokal kollektivtransport, det vil si tilskudd og offentlig kjøpt produksjon, og billettinntekter per passasjer i ulike geografiske områder av Norge. Totalt var det offentlige kjøpet av fylkesintern kollektivtransport på 6 803 millioner i 2010. Dette inkluderer et kjøp av busstjenester for 4 932 millioner. Kjøp av ekspressbusstjenester utgjør altså om lag en halv promille av offentlig kjøp av busstransport. Figur 2.1 illustrerer at bidragene fra det offentlige til kollektivtrafikken er på et helt annet nivå for trafikk i fylkeskommunal regi, enn for ekspressbussene. Figuren viser også at offentlig kjøp i det ordinære kollektivtilbudet utgjør lavest andel av inntektene i de mest sentrale områdene. I fylkeskommuner uten en storby, utgjør offentlige overføringer hoveddelen av inntektsgrunnlaget for kollektivtrafikken. Det meste av ekspressbusstrafikken foregår i områdene som i figuren blir betegnet "andre storbyfylker" og "øvrig sør-Norge", her er det offentlige bidraget per passasjer langt større for trafikken samlet, enn for ekspressbusstrafikken. Denne tendensen ville vært ennå klarere hvis vi kunne inkludert hurtigbåt i figuren. Det er ikke mulig på grunn av kategoriseringen av datamaterialet i SSBs statistikk.

## 2.4 Passasjergrunnlag

Ekspressbussene har vokst kraftig i den perioden de har vært aktive, men når vi ser på datamateriale for lengre perioder er det tydelig at regelendringer og nyetableringer er en viktig forklaring på denne utviklingstrenden.

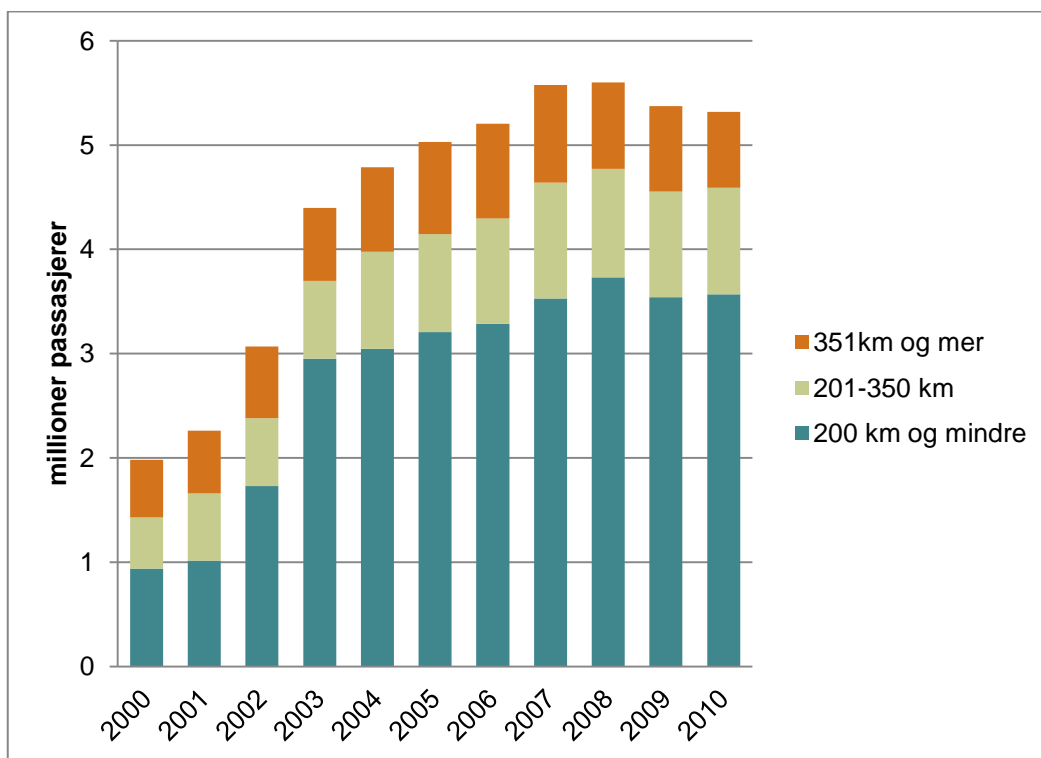
Det er ikke samlet inn konsistent statistikk over ekspressbusser i hele perioden det har blitt drevet ekspressbusser. For å beskrive utviklingen i antall passasjerer i ekspressbussmarkedet har vi derfor benyttet oss av data fra to ulike kilder, et utvalg linjer (cirka ti) som det ble samlet inn data for i forbindelse med arbeidet med Leiren

mfl. (2007) i figur 2.2, og data samlet inn i forbindelse med Aarhaug mfl. (2011a) i figur 2.3.



Figur 2.2: Passasjerutviklingen i ekspressbussmarkedet, 1990 – 2006, basert på et utvalg linjer, indeks. (Aarhaug mfl. 2011b).

Figur 2.2 viser antall passasjerer på et utvalg linjer som var i drift i 2006. Et par av disse linjene var i drift fra før 1990. Veksten som kom i perioden 1997 til 2001 kan i hovedsak forklares ved at nye linjer kom til og at disse fikk økt trafikk. Tilsvarende er veksten mellom 2002 og 2003 i hovedsak forklart ved nye linjer, mens veksten fra 2003 til 2006 kan forklares med økt trafikk på linjene. Indeks er valgt som enhet fordi dette dreier seg om et utvalg linjer.



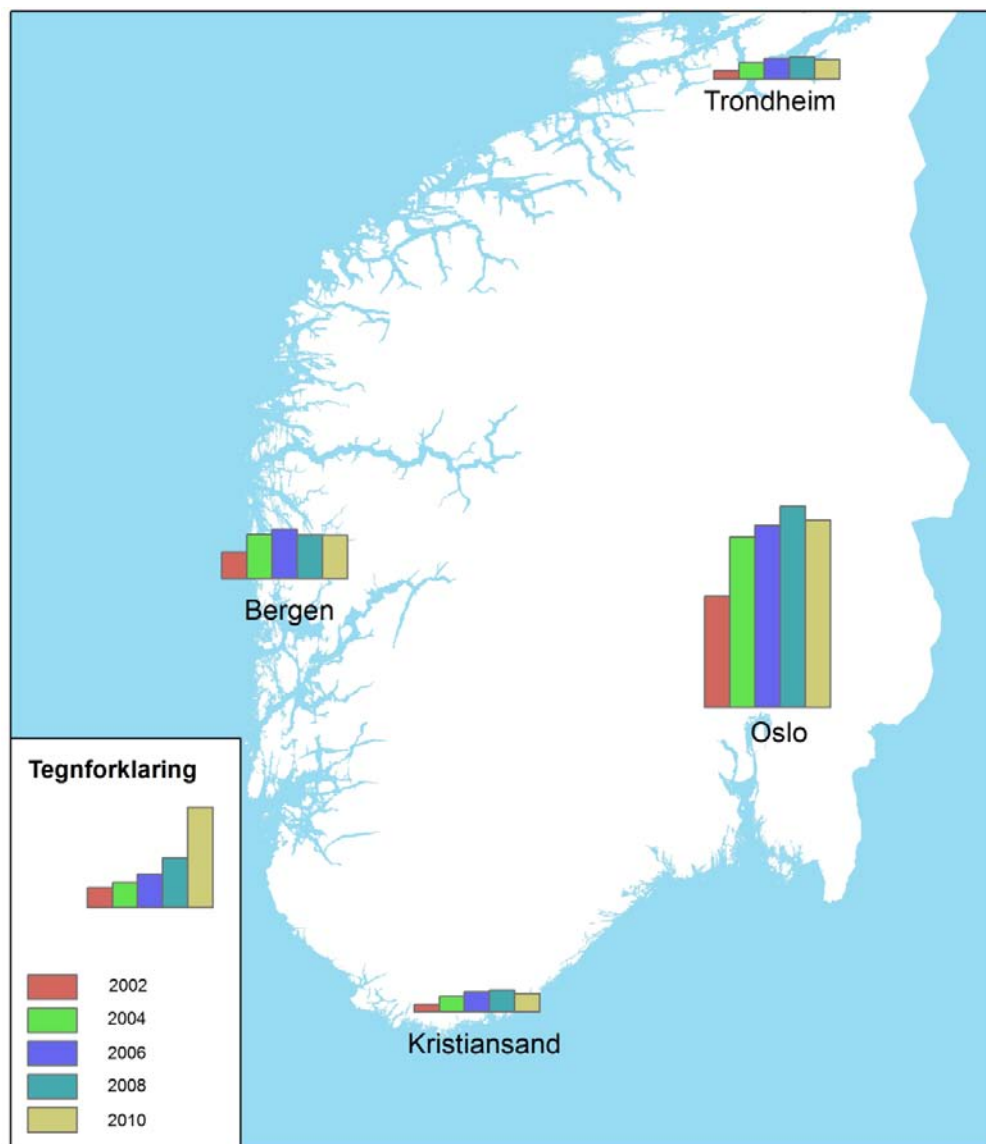
Figur 2.3 Passasjerutviklingen i ekspressbussmarkedet totalt, og etter linjens lengde.

Figur 2.3 viser utviklingen videre fram til 2010. Forskjellen fra figur 2.2 er at denne figuren baserer seg på telling av tilnærmet alle linjene i drift, ikke bare et utvalg på cirka en firedel av markedet. Figuren viser at antallet ekspressbusspassasjerer er relativt likt i 2006 og 2010, men det har vært noe høyere i 2007 og 2008. Veksten i markedet har altså på ny stagnert og det er tendenser i retning av en tilbakegang i perioden etter 2007/2008.

## **2.5 Geografisk fordeling av ekspressbussmarkedet**

Etter liberaliseringen har ekspressbussrutene i Norge dannet et rutenett som dekket det meste av landet. Dette har gått noen tilbake igjen, ettersom de delene som ble drevet som ekspressbusser i Nord-Norge nå inngår i det fylkeskommunale tilbudet. Altså er det ikke lenger et ekspressbusstilbud (etter vår definisjon) i Nord-Norge.

En grov oversikt over utviklingen i ekspressbussmarkedet, fordelt på tid og knutepunkt, illustreres i figur 2.4.



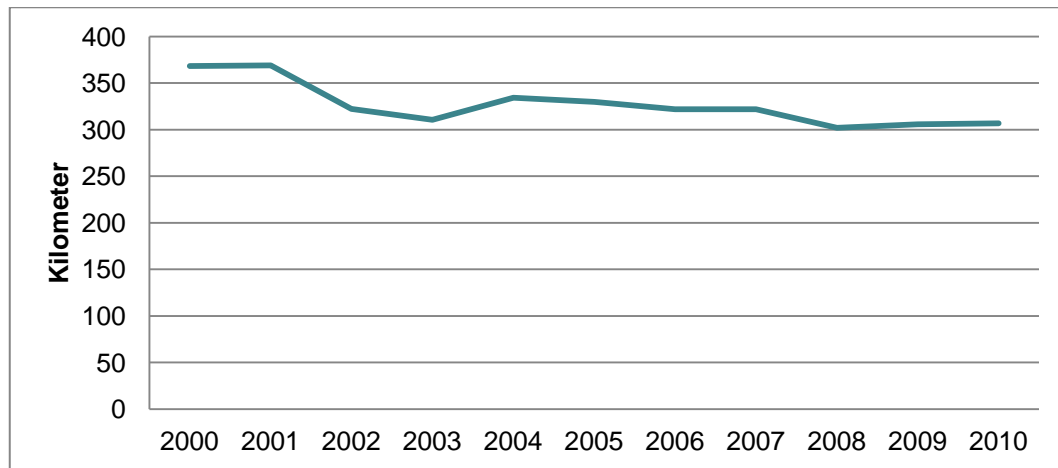
Figur 2.4 Utvikling i antall ekspressbusspassasjerer, organisert etter reisesens utgangspunkt og destinasjon (Aarhaug mfl. 2011a).

Figur 2.4 viser utviklingen i antall passasjerer på linjer som er innom utvalgte knutepunkt. Fargene på søylene indikerer årstall, mens høyde på søylene indikerer antall passasjerer. Totalt var det 5,6 millioner passasjerer i 2008 og 5,3 millioner i 2010 registrert i datamaterialet som ligger til grunn for figuren. Dess høyere søyle dess flere passasjerer. Høydene på søylene har samme skala i alle byene (en centimeter er like mange passasjerer i Oslo og i Bergen osv). Figuren er konstruert slik at passasjerer registrert på en linje som går fra Oslo til Bergen blir registrert i både Oslo og Bergen. Trafikk som går mellom Oslo og Notodden, er bare registrert i Oslo. Dette er gjort for å gi en indikasjon på regionale utviklingstrekk, uten å gi bedriftsintern informasjon som kan utledes til å vise passasjertall for en enkelt linje. Valget av byer er gjort ut i fra antall linjer og aktører som kjører til byene. Til alle disse byene går det linjer fra minst fire ulike selskaper i 2010. Søylene høyde er ut i fra summen av antallet passasjerer som har blitt registrert på den enkelte linje. Fra figuren kan vi lese at hovedtrekkene har vært en rask vekst i volum fra 2002 fram til 2008. Etter 2008 har det enten vært en stagnasjon eller en nedgang. Samtidig viser figuren også at det er klart mest trafikk i tilknytning til Oslo, med Bergen som en klar

nummer 2. Stavanger har vi ikke inkludert selv om det er fire selskaper involvert. Dette er på grunn av svært ulik størrelse på linjene som trafikkerer byen. Dermed blir det vanskelig å ivareta anonymitet.

Hovedtrekket i den geografiske utviklingen av tilbudet er at rutenettet ble gradvis utvidet fram til 2005-2007. Etter det har noen lengre linjer falt bort, fått redusert avgangsfrekvens, mens ytterligere kortere linjer er kommet til. Samtidig som linjenettet har økt, har det altså også vært en vridning av tilbudet, vekk fra lange linjer mellom landsdeler og over til kortere linjer internt i landsdelene.

Figur 2.5 viser utviklingen i gjennomsnittlig lengde på ekspressbusslinjene.

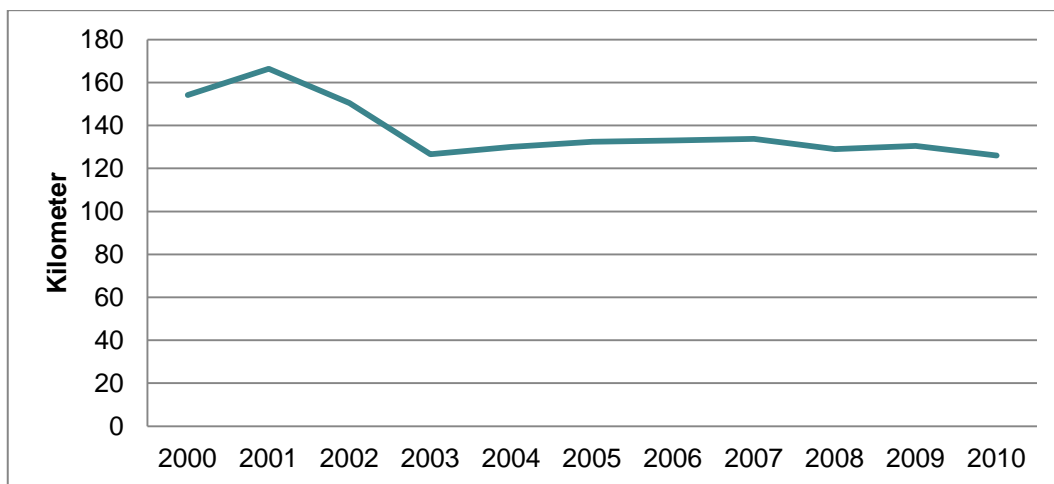


Figur 2.5. Gjennomsnittlig lengde på ekspressbusslinjene ( $n = 14 - 37$ ). Kilometer (Aarhaug mfl. 2011a).

Figur 2.5 illustrerer utvikling i gjennomsnittlig lengde på ekspressbusslinjene. Det fremgår av figuren at gjennomsnittlig lengde på linjene har blitt redusert. Endringene er størst mellom 2000 og 2003, altså i perioden da ekspressbusspolitikken ble liberalisert. Mellom 2003 og 2004 er det en økning i gjennomsnittlig lengde. Dette må ses i sammenheng med at det ble opprettet noen nye linjer mellom landsdeler i dette tidsrommet. Deretter er det en relativ stabil utvikling fram til i dag. En historie som kan beskrive denne utviklingen er at det før 2000 var etablert et ekspressbusstilbud som i større grad enn i dag besto av lange linjer. Nye linjer ble i hovedsak etablert på Østlandet hvor avstandene er kortere mellom målpunktene. Før 2001 opererte ekspressbussene i hovedsak på lengre strekninger. Konesjonene den gangen la blant annet sterk vekt på at bussruter ikke måtte gå parallelt med jernbane. Dette satt klare begrensinger for hvilke strekninger og områder det var tillatt å etablere ruter. I hovedsak medførte dette til at ekspressbusslinjene ikke kunne trafikkere på Østlandet. Endringene i tildeling av konsesjoner tidlig på 2000-tallet åpnet for at ekspressbusslinjer kunne konkurrere langs helt nye områder.

Gjennom perioden har busstørrelsen, målt i antall seter per buss, ikke endret seg nevneverdig. Utviklingen i setekilometer i hovedsak har fulgt utviklingen i samlet rutenett. Toppunktet var i 2008 med en produksjon på cirka 1,85 mrd setekilometer. I 2010 ble det produsert cirka 1,75 mrd setekilometer i Norge. Og på de 14 linjene vi har data for i 2000 ble det produsert 0,64 mrd setekilometer, mens det i 2005 ble produsert 1,55 mrd setekilometer.

Figur 2.6 illustrerer at gjennomsnittlig reiselengde har falt, noe som er en forventet konsekvens av denne dreiningen i tilbudet.



Figur 2.6. Gjennomsnittlig reiselengde med ekspressbuss<sup>3</sup>, kilometer (n= 14-37) (Aarhaug mfl. 2011a).

I figur 2.5 viste vi at gjennomsnittlige lengde på ekspressbusslinjer har blitt noe redusert de siste årene. Figur 2.6 viser gjennomsnittlig reiselengde for passasjerer som reiser med ekspressbuss. Utviklingstrekkene er delvis sammenfallende med utviklingen innenfor lengden på rutene, som er preget av etablering av ruter med typiske pendleravstander. Passasjerer reiser i snitt kortere i 2010 sammenlignet med 2000.

## 2.6 Underveistrafikken er viktig

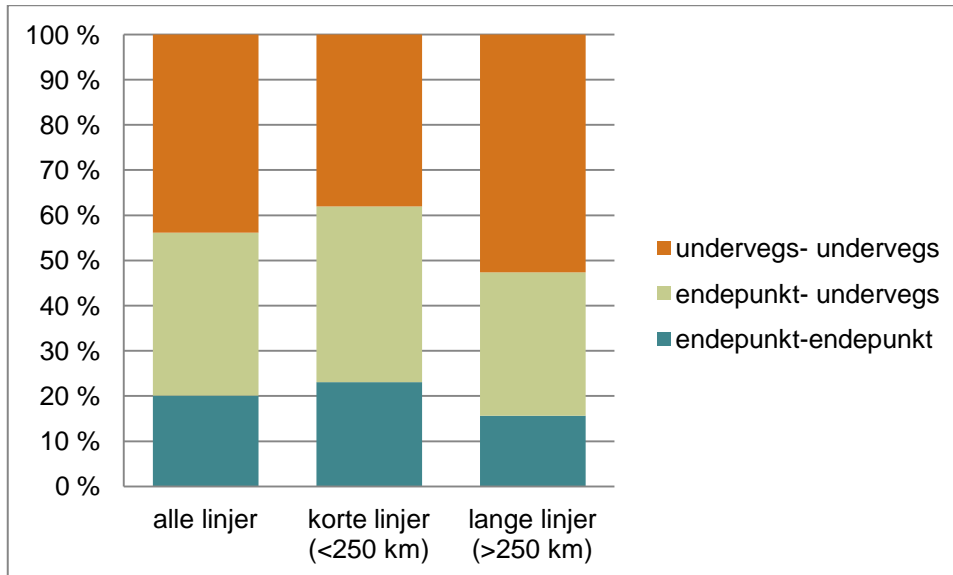
Korridorundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene inkluderer en del informasjon om hvem som reiser, på nasjonalt nivå og i de utvalgte korridorene. Disse undersøkelsene, hvor fokus er på de lange reisene, peker også i retning av at tog, fly og båt er de viktigste alternative transportmidlene for de bussreisende, langs de studerte korridorene – altså andre kollektive transportmidler. RVU viser at ekspressbussene utgjør en relativt liten andel av endepunkt til endepunkt-markedet i de utvalgte korridorene. Dette er igjen langt i fra det samme som å si at ekspressbussene spiller en ubetydelig rolle. Men det sier tydelig at endepunkt til endepunkt-trafikk mellom de største byene ikke er de viktigste relasjonene for ekspressbussene. Dette leder videre til spørsmålet om hva som er de viktigste markedene for ekspressbussene. For å belyse dette har vi kartlagt dataene som er samlet inn fra selskapene. I de følgende figurene er altså definisjonen av ekspressbuss sammenfallende med den som blir benyttet innledningsvis i denne rapporten.

Figur 2.7 viser i hvilken grad busselskapene oppgir hvordan deres reisende reiser. Figuren er basert på et utvalg bestående av 20 linjer, som har oppgitt data på dette. Gjennomsnittlig lengde på disse linjene er 291 km mot 307 km hos alle linjer i materialet fra 2010. Og antall reisende per linje i snitt 157 000 mot 148 000 i hele utvalget. Svarene er delvis basert på selskapenes anslag for markedsfordeling og delvis på faktiske tellinger. Det mest interessante med figuren er at den viser at endepunkt til endepunkt utgjør cirka 20 prosent av de samlede reisende hos ekspressbuss linjene samlet. Denne andelen er noe høyere for kortere linjer og noe

<sup>3</sup> Retningen på utviklingen er sikker, men nivået er noe usikkert, da det mangler en del data, særlig fra kortere linjer.

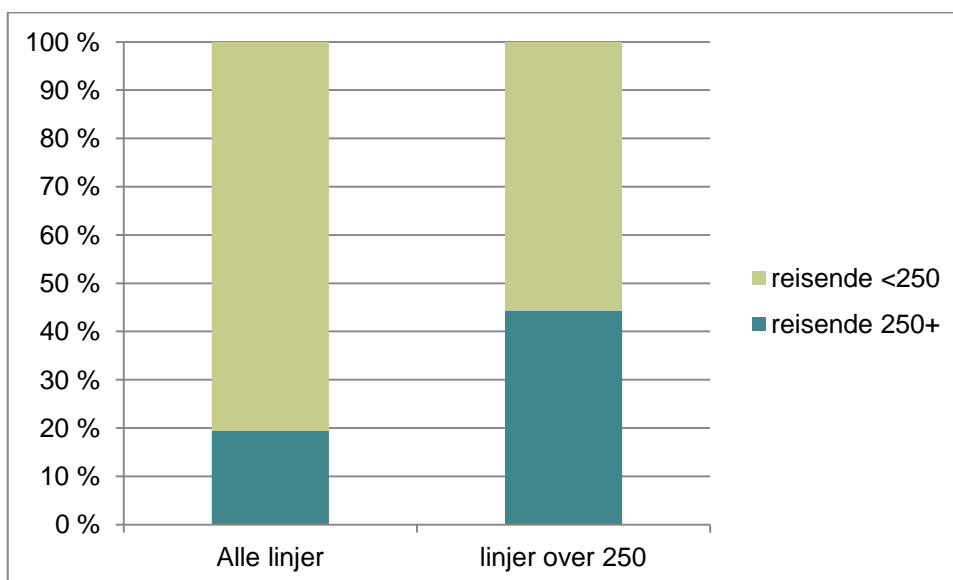


lavere for lengre linjer. På disse linjene kommer cirka 80 prosent av de reisende enten på undervegs, eller skal av undervegs. Hoveddelen av disse passasjerene går både på og av undervegs. Denne tendensen er særlig viktig på de lengste linjene. Altså er det få reisende som reiser fra endepunkt til endepunkt med en buss over 500 kilometer der fly er et alternativ.



Figur 2.7. Markedsfordeling, linjer (n=20).

Fordelingen av reiser over og under 250 kilometer interessant. Figur 2.8 illustrerer at reiser på under 250 km utgjør hoveddelen av reisene. Dette gjelder for alle linjer i utvalget, hvor snittet ligger på cirka 80 prosent. På de lange linjene i utvalget reiser drøyt halvparten under 250 kilometer.

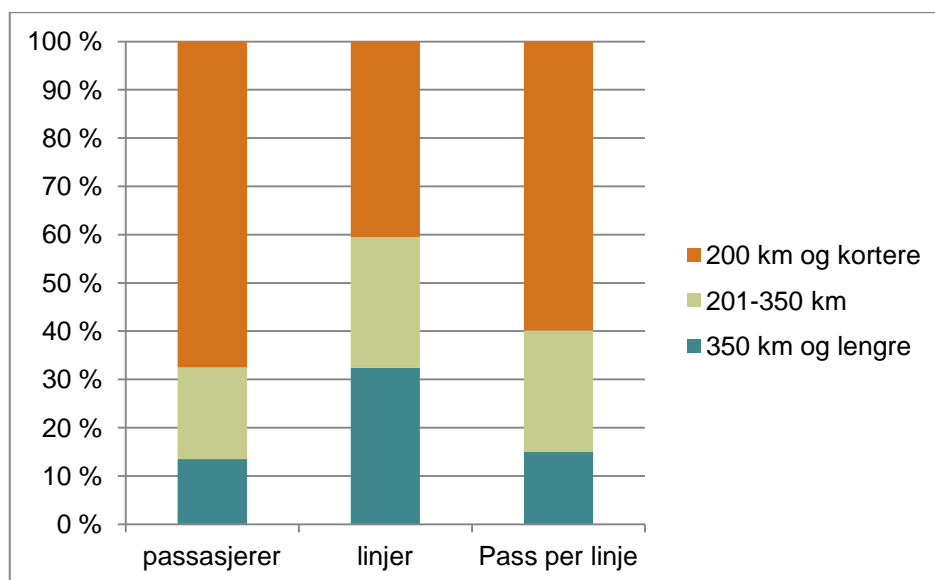


Figur 2.8. Reisende over og under 250 km (n=20)<sup>4</sup>

Dette passer bra med figur 2.7. som viste at endepunkt til endepunktsreiser utgjør en relativt liten andel av samlet antall reiser. En alternativ måte å beskrive dagens

<sup>4</sup> Snittene er laget ved at alle linjer er gitt lik vekt. Uavhengig av antall reisende på linjen.

ekspressbusstilbud på, er ved å dele markedet inn i tre kategorier etter linjelengde (figur 2.9).



Figur 2.9: Passasjerer og linjer (n=37), tre linjelengdekategorier.

Figur 2.9 viser, i første søyle, sammensetningen av passasjerer på alle linjer vi har data for. Her ser vi at de mest passasjertunge linjene også er de korteste. Fra andre søyle kan vi lese at det, relativt sett, er flere lange linjer. Over halvparten av linjene er 201 kilometer eller lengre. Fordelingen av passasjerer per linje understreker bildet av at hoveddelen av ekspressbussenes markedsgrunnlag ligger på de korte og mellomlange strekningene.

## 2.7 Riksgrensekryssende linjer

Tre TIMEkspresslinjer fra Oslo krysser over til Sverige til henholdsvis Charlottenberg, Töcksfors og Strömstad. Dette er grensekryssende tilbud som i denne rapporten er inkludert i det ordinære tallmaterialet. I hovedsak er trafikken på disse linjene på norsk side av grensen. Tallmaterialet for disse linjene er derfor inkludert i det ordinære datasettet for Norge.

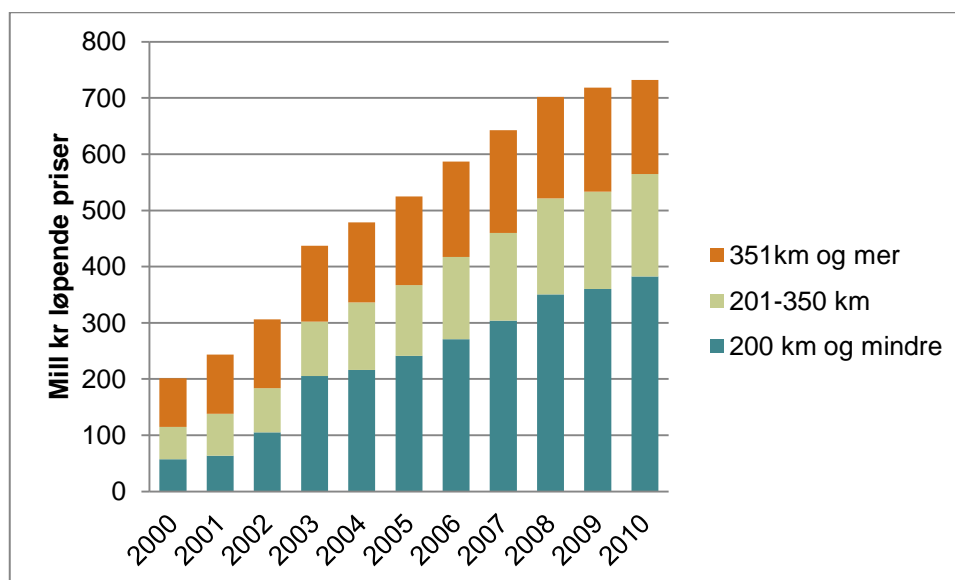
Fra Oslo har det også over lengre tid gått ekspressbuss i retning Göteborg/Malmö/København og Stockholm. I hovedsak har disse vært drevet av Swebus Express og Säftebussen (nå GoByBus og Bus4You), men andre aktører, inkludert Lavprisekspressen, har også vært inne i dette markedet. I dag kjører GoByBus og Bus4You til sammen cirka 48 ukentlige avganger mot Göteborg. Fra Göteborg er det på enkelte av avgangene korrespondanse videre til Stockholm, og noen fortsetter også videre til Malmö og København. Swebus Express opererer med cirka 43 ukentlige avganger fra Oslo retning Göteborg og cirka 29 retning Stockholm. For disse linjene (med unntak av Lavprisekspressen) har vi ikke et godt tallmateriale.

I Nord-Norge er det en del linjer som krysser inn til Norge. Dette dreier seg om noen sommerruter fra Oulu/Rovaniemi, som går over til ulike destinasjoner i Troms og Finnmark, hovedsakelig rettet mot turister. En langdistanselinje mellom Bodø og Skellefteå tilbys som del av det ordinære busstilbudet i Västerbotten län. Linjene

mellom Nord-Norge og Finland/Sverige faller utenom definisjonen som er lagt til grunn i denne rapporten, ved at de er rettet mot turisttrafikk i tilfellet Finland og del av det ordinære rutetilbudet i tilfellet Sverige.

## 2.8 Økonomisk utvikling

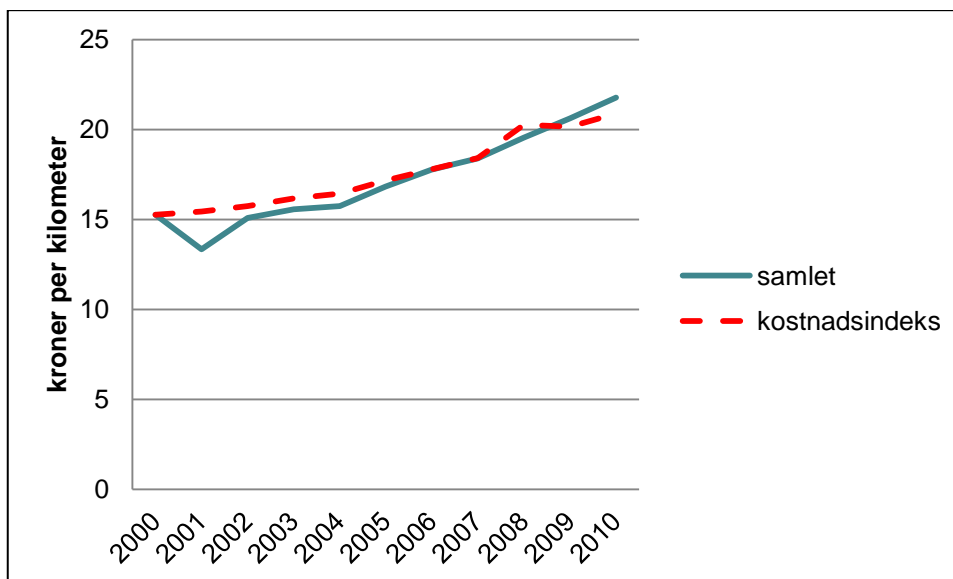
Det finnes mange måter å uttrykke utviklingen i inntektene for ekspressbussene på. Den mest opplagte måten å gjøre dette på er å se nærmere på utviklingen i samlede inntekter (figur 2.10). Denne figuren er basert på Aarhaug mfl. (2011a). Datamaterialet som den rapporten er basert på, gjør at dette er en delvis problematisk størrelse. Dette er fordi datamaterialet blir mindre og mindre dekkende, dess lenger bak i tid en går. Altså blir antagelig veksten fram mot 2005 overestimert (det vil si at faktisk inntjening var høyere i de tidligere årene enn det som fremgår av figuren). Dels skyldes dette at det dreier seg om datamateriale som er vanskelig tilgjengelig for selskapene som har bidratt med data til Aarhaug mfl. (2011a), dels at nesten halvparten av de selskapene som var aktive i 2000, ikke var aktive i 2010. Tallmaterialet for nedlagte linjer er begrenset.



Figur 2.10 Samlet omsetning på ekspressbusslinjer (Aarhaug mfl. 2011a). Løpende priser.

Figur 2.10 bør leses som at ekspressbusslinjene samlet omsatte minst det beløpet som blir oppgitt i søylediagrammet det aktuelle året. Dette er for å ta høyde for noe manglende datamateriale tidlig i perioden. På den andre siden passer tallmaterialet i figuren bra med figur 2.2 og 2.3 så verdiene er nok ikke helt urimelige. Fra figuren kan vi med sikkerhet lese at det har vært en kraftig økning i samlet omsetning for ekspressbussene. Særlig i perioden fram til 2007/ 2008. Vi kan videre se at den største veksten er kommet på linjer som er 200 kilometer eller kortere. Samlet omsetning, med definisjonen som ligger til grunn i denne rapporten, var i 2010 i overkant av 750 millioner. Fra de linjene som vi har helt eller delvis mottatt omsetningstallene for (som ligger til grunn for denne figuren), var samlet omsetning i 2010 732 millioner.

Et annet alternativ for å kartlegge den økonomiske utviklingen for ekspressbussene, er å se på inntjening per kjørte kilometer (figur 2.11).



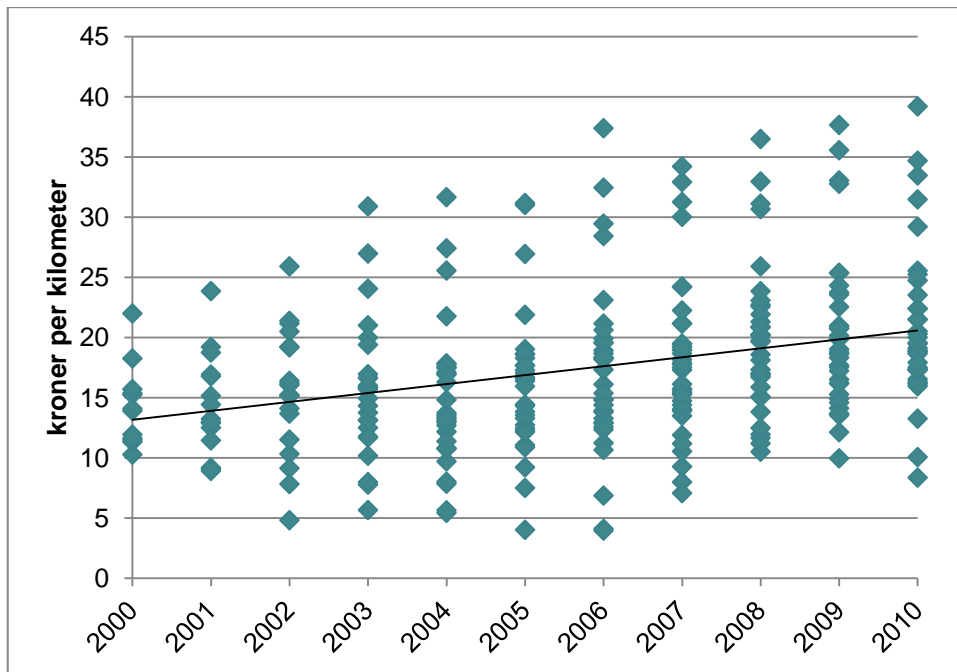
Figur 2.11. Utvikling i inntjening per busskilometer, sammenlignet med kostnadsutvikling for lastebil. Løpende priser, kostnadsindeks er satt lik inntjening per kilometer for alle linjene samlet i 2000 (Aarhaug mfl. 2011a).

Figur 2.11 viser utvikling i inntjening per kjørte kilometer i rute. Verdien kroner per kilometer er basert på inntekter i form av billettinntekter og tilskudd, delt på kjørte kilometer i rute<sup>5</sup>. Inntjeningen alle rutene samlet er så stilt opp mot kostnadsindeksen for lastebiltransport.<sup>6</sup> Figur 2.11 viser at inntjeningen i hovedsak har fulgt kostnadsindeksen gjennom hele perioden. Inntjeningen har imidlertid falt for de lengste linjene etter 2008 (vises ikke i figuren) mens det motsatte har vært tilfellet for de korteste linjene.

Utviklingen i inntjening relativt til kostnader skal imidlertid tolkes med en viss varsomhet. Det er viktig å huske at kostnadene forbundet med å kjøre en ekspressbuss en kilometer ikke er like for alle ruter. For noen linjer er det høye kostnader knyttet til lav fremføringshastighet, ferger og terminalavgifter, som andre linjer slipper. Det er også svært stor variasjon i omsetning per kilometer mellom linjene (figur 2.12).

<sup>5</sup> Tallene for 2005 er heftet med noe usikkerhet. Her er det delvis benyttet stipulerte billettinntekter for enkelte ruter. Antallet linjer som ligger til grunn er også noe lavt (14 i 2000, mot 37 i 2007).

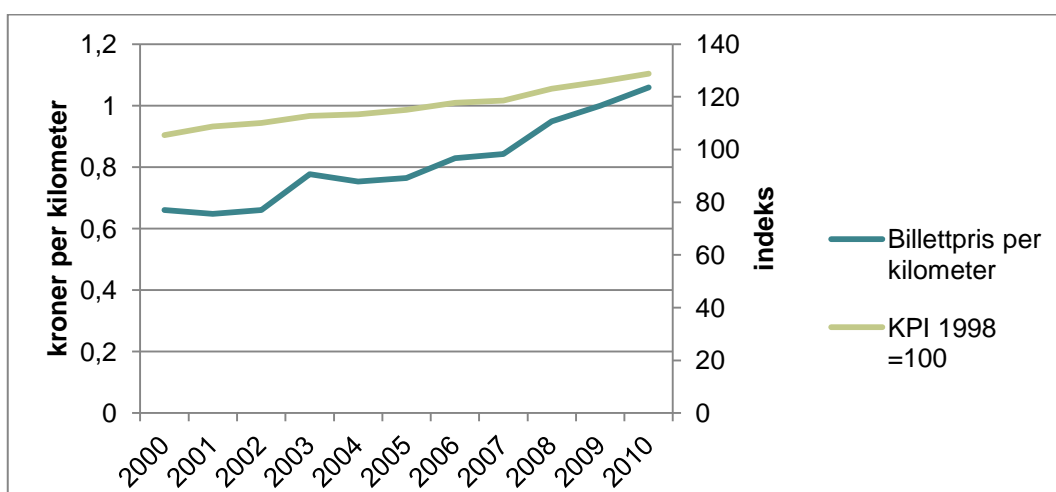
<sup>6</sup> Dette er den mest relevante kostnadsindeksen for ekspressbusser over tid.



Figur 2.12: Spredningsdiagram med trendlinje. Inntekter per kilometer i rute. Kilde: Aarhaug mfl (2011a).

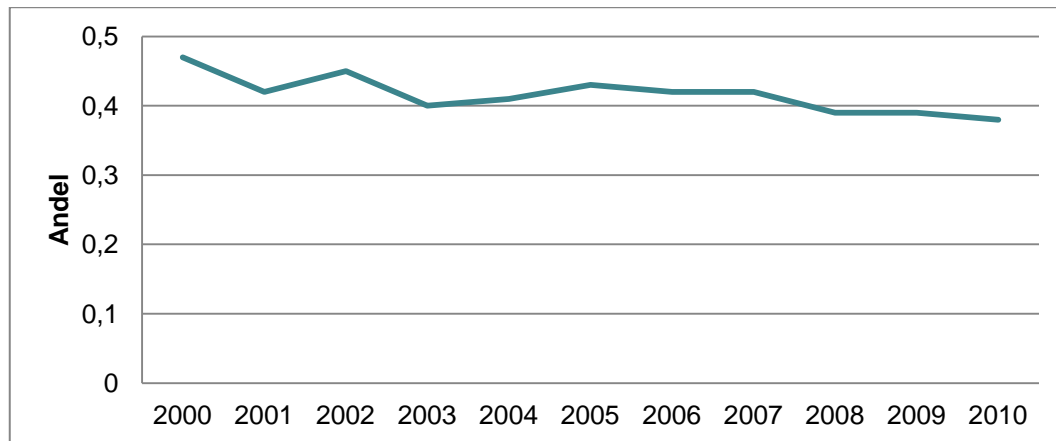
Figur 2.12 viser den samme utviklingen som figur 2.11, men i stedet for gjennomsnittet, viser den spredningen. Hver observasjon, inntekter per kilometer for en ekspressbusslinje ett år, er representert ved en firkant. Trendlinjen er en OLS regresjonslinje trukket igjennom. Fra figuren kan vi se at inntekter per kilometer varierer stort – fra helt ned mot cirka 4 kroner per kilometer til opp mot 40 kroner. Flere av linjene med lavest omsetning per kilometer har blitt lagt ned i perioden. Samtidig har flere linjer hatt svært lav omsetning første driftsår, men kommet opp på mer normalt nivå i løpet av relativt kort tid.

Vi kan også ta et blikk på billettinntektene per passasjer over tid. En passasjer betalte i snitt i underkant av 90 kroner i 2000. I 2010 har billettpriene økt til omtrent 140 kroner i snitt.



Figur 2.13. Gjennomsnittlig billettpri per kilometer (n= 14 – 37). Løpende priser (Aarhaug mfl. 2011a).

Figur 2.13 viser at utviklingen i billettpriis per kilometer ikke har vært veldig avvikende fra utviklingen i inntjening i samme periode (figur 2.9), men at billettpriisen per kjørte kilometer har steget noe raskere enn konsumprisindeksen i samme periode. Altså ligner utviklingen i gjennomsnittlig billettpriis mer på utviklingen i kostnader (figur 2.11), enn utviklingen i konsumprisindeksen (figur 2.13).



Figur 2.14. Gjennomsnittlig passasjerbelegg ( $n=14-37$ ). Kilde: Aarhaug mfl. (2011a).

Figur 2.14 viser gjennomsnittlig passasjerbelegg, regnet ut ved å dele antall passasjerkilometer på antall rutekilometer. En tenkt buss med ti seter som blir kjørt full fra endeholdeplassen, men hvor halvparten (fem personer) går av etter 25 kilometer og de resterende fem går av etter 75 kilometer, vil dermed ha et belegg på 0,5 hvis den når destinasjonen etter 100 kilometer<sup>7</sup>. I all hovedsak er passasjerkilometer en beregnet, ikke en observert størrelse. I motsetning til antall passasjerer som i all hovedsak er en observert størrelse. Dette medfører at selv om passasjerkilometer gir langt mer informasjon om en busslinje enn antall passasjerer, er det også langt mer usikkerhet knyttet til disse beregningene.

Fra figur 2.12 er i hovedsak to poenger som kan fremheves. For det første har gjennomsnittlig antall passasjerer om bord blitt redusert mellom 2000 og 2002. Det kan ha sammenheng med at dataene fra dette tidspunktet har færre observasjoner enn senere år. En annen forklaring kan være at strekningene i snitt var lengre i 2000 og dermed var det flere passasjerer per avgang<sup>8</sup>. For det andre er utviklingen stabil fra 2003 og utover. I snitt har passasjerbelegget blitt noe redusert siden 2000. Det kan være flere forklaringer på denne utviklingen. En kan være at en i stor grad har tilpasset tilbudet etter etterspørselen, og at et belegg på cirka 40 prosent er nødvendig for å dekke kostnadene ved driften.

Når det gjelder tilskuddsnivå, har også det seg utover perioden, både ved at antallet linjer som mottar tilskudd øker, men også at beløpene som utbetales, øker noe. I 2010 utgjør tilskuddene cirka 25 millioner. Samtidig er det også eksempler på at ekspressbussene mister avtaler med fylkeskommunene<sup>9</sup> og årsaken ligger delvis i fylkeskommunenes tolkning og effektivering av EU-forordningen, som pålegger

<sup>7</sup> Bussen produserer 1000 setekilometer (10 seter i 100 km) og 500 passasjerkilometer ( $5 \cdot 25 \text{ km} + 5 \cdot 75 \text{ km}$ ). Belegget blir  $500/1000 = 0,5$ .

<sup>8</sup> Det har sammenheng med at ekspressbussmarkedet ikke bare betjener endepunkt til endepunkt reiser, men også reiser som foretas på mindre delstrekninger av ruten.

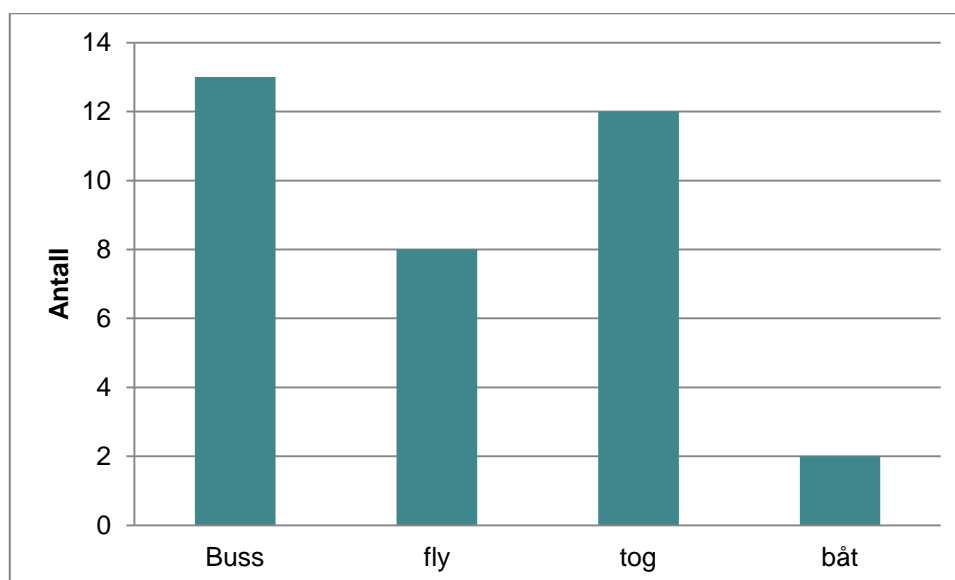
<sup>9</sup> Se f.ek. Samferdselsministerens innlegg på Norway bussekspress sitt operatørmøte 2010

konkurranseutsetting<sup>10</sup>. Det er likevel nødvendig å peke på at det gjelder en overgangsordning fram til desember 2019. Fylkeskommuner har mulighet til ikke å konkurransutsette nye kontrakter. For å oppnå en gradvis overgang til forordningens krav i 2019 oppfordres likevel fylkeskommunene til å gjøre dette.

Det overordnede bildet er at gjennomsnittlig tilskudd per rutekilometer øker. Likevel er det nødvendig å påpeke at nivået er lavt og utgjør en lav andel av fylkeskommunenes kjøp av kollektivtransport. En videre tolkning av disse dataene kan være at fylkeskommunene i større grad har tilpasset seg ekspressbussmarkedet og benytter seg av ekspressbuss for å utføre lokal kollektivtransport.

## 2.9 Konkurrans og selskapsstruktur

Antagelig har det vært en utvikling i konkurransen mellom ekspressbuss og andre transportformer gjennom denne periode. Fra ekspressbussnæringens side blir det særlig trukket frem at konkurransen mot fly har økt etter 2005. I denne rapporten har vi ikke tall som direkte kan si noe om utviklingstrekk i denne konkurransen. Men for 20 linjer har vi mottatt svar på om det finnes et alternativt/ konkurrerende tilbud på hele eller deler av den strekningen de betjener (figur 2.15).



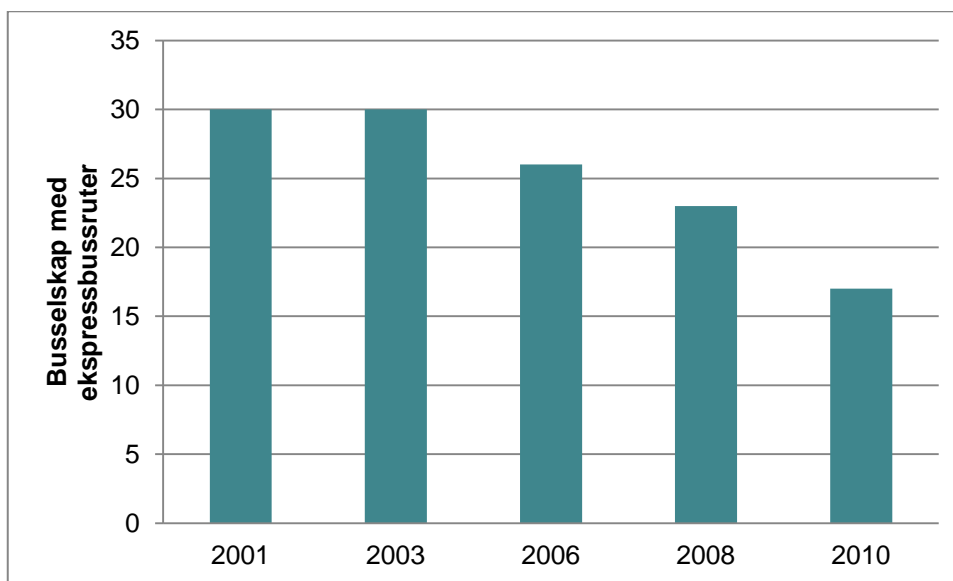
Figur 2.15. Antall linjer som oppgir at de har konkurranse mot ulike kollektive transportmidler, flere svar mulige, (n=20). Aarbaug mfl. (2011a).

Figur 2.15 viser at de fleste linjene som svarer på dette spørsmålet opplever noen form for konkurranse mot andre offentlige transportmidler. Flest nevner andre busslinjer (13), fulgt av toglinjer (12) og fly (8). To oppgir at de opplever konkurranse fra båt, det vil her si hurtigbåt, mens bare en av de som svarte på dette oppga ikke å ha noe konkurranse. Gjennomsnittsverdien for konkurrerende transport er 1,75, altså nærmere to enn ett alternativt, kollektivt transportmiddel de konkurrerte mot. Det er imidlertid viktig å understreke at det bare er svar fra halvdelen av linjene, og at utvalget ikke nødvendigvis er representativt. Eksempelvis er det på strekningen Oslo-Kristiansand tre ekspressbusselskaper som kjører, samtidig som det også er tog- og

<sup>10</sup> EUs Rådforordning 1370/2007

flytilbud. Ned Setesdal er det, til sammenligning, bare ett ekspressbusselskap som kjører. Figuren og eksemplene viser at det er konkurranse mellom ekspressbuss og andre kollektive transportmidler, slik at det å bare se på konkurranse mellom ekspressbusselskap på en enkelt strekning blir en overforenkling.

En gjennomgang av oppkjøp og fusjoner i bussbransjen viser at antallet busselskap i Norge har blitt redusert siden 2000 (NHO Transport, 2011). Dette er felles både for selskaper som driver med lokal busstransport og for selskaper som driver med ekspressbusslinjer. Hovedtrenden er at mindre selskap blir kjøpt opp av større, og at selskap som tidligere har drevet linjer sammen, fusjonerer.



Figur 2.16. Antall selskap<sup>11</sup> med ekspressbusslinjer (Rutebok for Norge)(Aarhaug mfl. 2011a).

Figur 2.16 viser antall selskaper som i Rutebok for Norge står oppført som operatører for ekspressbusslinjer. Tidspunktet er valgt til høsten det aktuelle året, for at det skal være mest mulig konsistent over tid. Størrelsen på disse selskapene varierer stort, fra et selskap med delansvar for en linje med en avgang daglig, til Nettbuss med mange linjer med mange avganger. Altså er det færre selskaper enn de som illustreres av figuren som har kapasitet til å drive en linje alene. Likevel er utviklingen mot færre selskap tydelig i denne figuren. Antallet selskaper er nesten halvert mellom 2001 og 2010. Tidsmessig faller denne reduksjonen i antall selskap sammen med liberaliseringen av ekspressbussmarkedet i 2003. At antallet selskaper er det samme i 2001 og 2003, betyr ikke at det ikke har vært noen endringer i hvilke selskaper som er aktive i den perioden, men at det har kommet like mange nye selskaper inn i perioden som det gikk ut (fire). Dette er helt parallelt med det som har skjedd i resten av bussnæringen. (Se for eksempel Mathisen og Solvoll (2008) og Aarhaug (2009)).

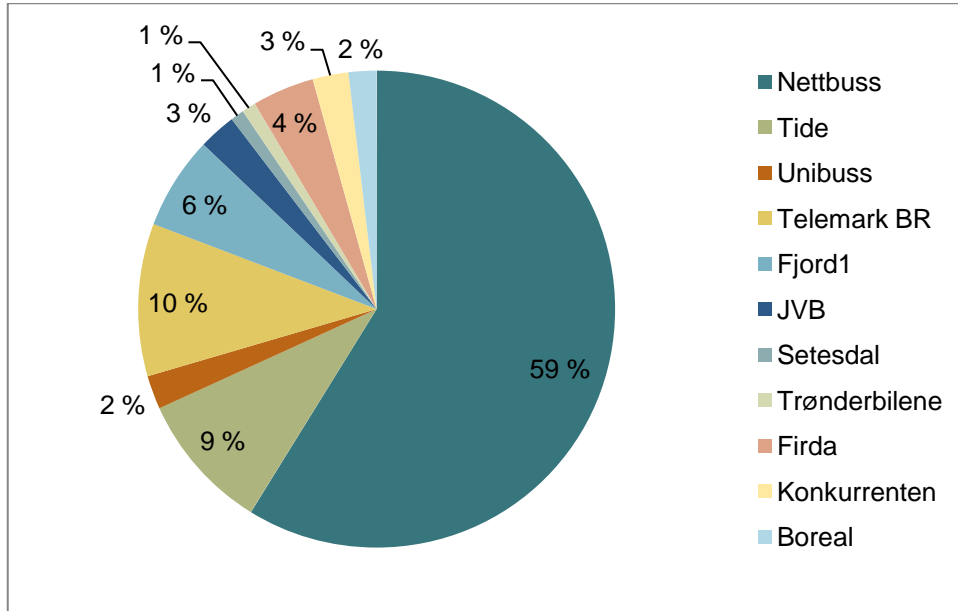
Felles for mange av selskapene som fortsatt er inne i ekspressbussmarkedet, er at de har flere ben å stå på. De driver med lokalbuss, turbuss og/eller godstransport i tillegg til ekspressbussvirksomheten. En gjennomgang av selskapene som er aktive i ekspressbussmarkedet i dag, viser at det bare er få som ikke har blitt etablert gjennom et oppkjøp av eller fusjon mellom selskaper som også var aktive i

<sup>11</sup> Her er rene datterselskaper inkludert i morselskapet, mens selskaper som bare delvis er eid av andre, står som eget selskap. (Forbehold om feilregistreringer).



ekspressbussmarkedet i 2000. Det virker også å være en hovedtrend at selskapene som har forsvunnet mellom 2000 og 2010, i all hovedsak har blitt kjøpt opp av selskaper som nå er aktive, snarere enn at selskapene har gått konkurs.

Hvis vi videre ser på markedsandeler vil det variere litt med hvilke variabler vi ønsker å se på og hvordan vi regner det sammen (figur 2.17).

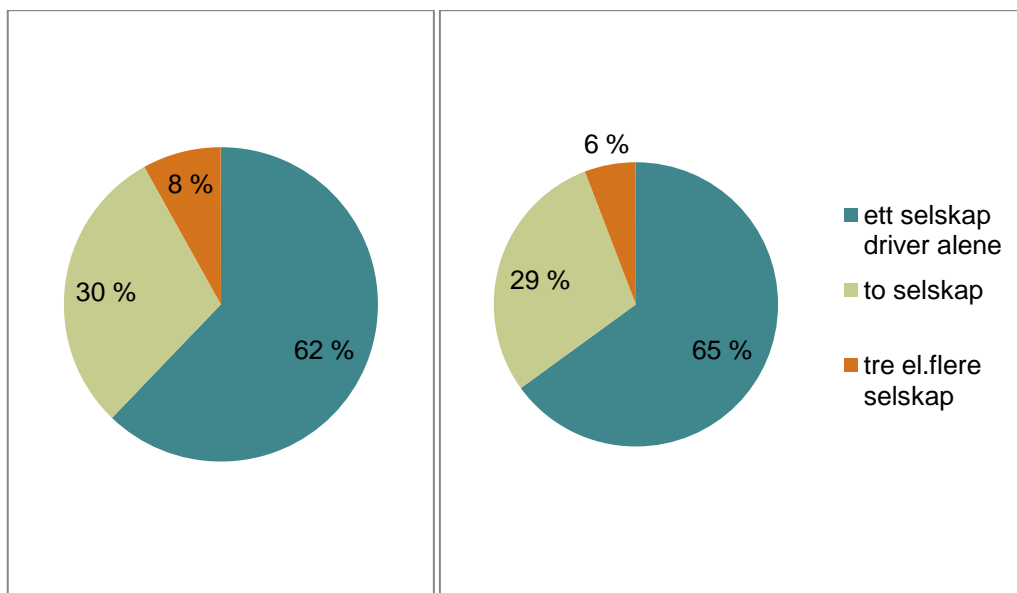


Figur 2.17. Markedsandeler i det norske ekspressbussmarkedet, passasjerer, prosent.

Figur 2.17 illustrerer markedsandeler i det norske ekspressbussmarkedet. Figuren er konstruert med bakgrunn i oppgitt antall passasjerer på de ulike linjene i 2010. Passasjerer på linjer hvor trafikken er delt mellom flere aktører er fordelt til den aktøren som har regnskapsansvaret for linja. Vi har heller ikke tatt hensyn til kryssseierskap, slik at trafikken er plassert på det selskapet som har levert informasjon om linja og ikke fordelt mellom eventuelle morselskap. Figuren viser at det norske markedet er dominert av én stor (Nettbuss), og tre mellomstore aktører (Telemark bilruter, Tide, Fjord1). Til sammen frakter disse ca 85 prosent av passasjerene. Nettbusskonsernet til sammen har en markedsandel på nærmere 60 prosent, målt i antall passasjerer. Velger vi andre indikatorer, som antall linjer eller omsetning, ligger de lavere (henholdsvis 40 og 45 prosent). Dette har sammenheng med at mange av Nettbuss sine ruter inngår i TIMEkspresen, som typisk har kortere distanser og høyere frekvens enn gjennomsnittslinjene i ekspressbussmarkedet.

Av de fire største selskapene er ett i 2012 i helt offentlig eie: Nettbuss, som er et heleid datterselskap av NSB. To er i delvis offentlig og delvis privat eie: Telemark bilruter og Fjord1, mens Tide er helt i privat eie.

En annen framstilling av markedet er å se på hvor mye av trafikken som drives på linjer som kjøres av flere selskap (Figur 2.18).



Figur 2.18. Andel av linjene (venstre figur) og andel av trafikken (høyre figur) som er drevet av ett selskap alene, to selskap sammen eller tre eller flere selskap. Prosent.

Figur 2.18 viser at det er utstrakt samarbeid mellom selskapene som driver ekspressbusslinjer i Norge. Likevel hoveddelen av ekspressbusstilbudet, både målt i antall linjer og i trafikkmengde er drevet av selskap som driver en linje alene. Det er en tendens mot at samarbeid mellom flere selskap er mer utbredt på linjer med lite trafikk, enn på linjer med mye trafikk. Det er også slik at om lag 45 prosent av *passasjerene* blir fraktet på linjer som blir markedsført gjennom NBE, mens om lag 60 prosent av *linjene* blir markedsført gjennom NBE. Linjene som blir markedsført gjennom NBE har altså færre passasjerer i snitt, enn øvrige linjer. Dette er naturlig når en husker på at det er linjer som blant annet TIMEkspresen som markedsføres utenom NBE.

## 2.10 Oppsummering av utviklingen i Norge

Ekspressbussnæringen har vært en næring i vekst det siste tiåret. Dette gjelder både når vi måler ut i fra antall linjer som blir tilbudt, lengden på linjenettet, passasjerer som blir fraktet, samt samlet transportarbeid. Det er også klart at den største delen av denne veksten fant sted i perioden fra og med 2000 til og med 2007. Etter 2007 har det ikke vært noen vekst av betydning, men en svak nedgang.

Geografisk er hovedtrenden at det har blitt noen færre ekspressbusslinjer mellom landsdelene. Her er det særlig en forskjell mellom 2005 og 2010. Samtidig har det kommet til et betydelig antall linjer, som kjøres mer intensivt, innad i de enkelte landsdelene. En endring som i liten grad har blitt fanget opp her, er at det nå ikke lenger er ekspressbusstrafikk i Nord-Norge. Hovedtrenden er at ekspressbusstilbudet er dreid noe i retning av kortere linjer i sentrale områder.

Dette bildet tydeliggjøres når vi ser på datamateriale for fra ekspressbusselskapene. Linjene som ble tilbudt i 2010 var i snitt cirka 70 kilometer kortere enn de som ble tilbudt ti år tidligere. I all hovedsak virker dette å være en tilpassning til markedet.

Etterspørselen etter ekspressbusslinjer gjennom perioden har økt. Antall reisende har økt kraftig det har også samlede inntekter fra driften. Likevel har inntektene per

kjørte kilometer i all hovedsak fulgt utviklingen i kostnadsindeksen. Belegget, det vil si antall passasjerkilometer per setekilometer har holdt seg relativt konstant i perioden etter 2003, med et mulig tegn til en liten nedgang.

Antall selskaper som har vært involvert i ekspressbusstrafikken har gått ned etter 2003. I hovedsak kan dette tilskrives oppkjøp. Det er ikke sikkert at det er forhold innad i ekspressbussnæringen som er drivkraften bak dette. De selskapene som er store innen ekspressbuss er også store innenfor fylkesintern busstrafikk. Dette er et betydelig større marked enn ekspressbussmarkedet. Det er rimelig å anta at hovedeffekten er at utviklingen i ekspressbussmarkedet følger av utviklingen i det øvrige bussmarkedet, ikke motsatt.

## 3 Sammenligning mellom Norge og Sverige

I dette kapitlet ser vi litt nærmere på ekspressbussene i Sverige. Vi viser hvordan det norske og svenske ekspressbussmarkedet av historiske grunner har utviklet seg i svært forskjellige retninger, og hvordan de to markedene skiller seg med hensyn til både bransjens organisering og til produktet som produseres.

### 3.1 Organisering og bransjestruktur

Som i Norge var ekspressbussene tidligere vurdert som en trussel mot jernbanevirksomheten også i Sverige. SJ kunne derfor blokkere etableringer av ekspressbussruter, til tross for at SJ også drev bussvirksomhet. I 1996 kvittet SJ seg med bussdrift (som også inkluderte noe lokal kollektivtransport). I 1998 ble det svenske ekspressbussmarkedet liberalisert. Alexandersson, Hultén og Nordenlöw (1999) gir en beskrivelse av denne prosessen.

I Sverige har ikke ekspressbussrutene vært basert på samarbeid og sammenkoblede løyper i samme grad som i Norge. Resultatet er at rundt 30 ekspressbusselskaper konkurrerer i Sverige. Krysseierskap og samarbeid om ruter tilhører unntakene. Dagens svenske ekspressbussmarked domineres av privat eide selskaper og et stort innslag av ruter som starter eller ender i Stockholm.

Tre selskaper dominerer det svenske ekspressbussmarkedet med en samlet markedsandel på 75-80 prosent. Swebus (som tidligere lå under SJ) er klart størst med markedsandel på ca 50 prosent, fulgt av Nettbuss Express<sup>12</sup> via datterselskapene GoByBus og Bus4You (ca 20 prosent), og Y-bus (ca 7 prosent).

Dette står i motsetning til Norge, hvor den største aktøren er offentlig eid. I Norge er også samarbeid om ruter langt mer utbredt enn i Sverige.

Tabell 3.1 oppsummerer sammenligninger foretatt av Alexandersson mfl. (2010) og gir nærmere beskrivelse av strukturene i det norske og det svenske ekspressbussmarkedet. Merk at tabellen er ikke fullstendig oppdatert i og med den nye kollektivtransportloven som trådte i kraft 1. januar 2012<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Et heleid datterselskap av norske Nettbuss, som igjen er eid av NSB.

<sup>13</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik <http://www.lagboken.se/files/SFS/2010/101065.PDF>. Denne gir bl.a. fri etableringsrett for kommersiell kollektivtransport hvor som helst i Sverige.

Tabell 3.1: Organisering, regulering og finansiering av ekspressbussmarkedet i Norge og Sverige. Tabellen bygger på Alexandersson mfl. (2010), med noen oppdateringer

	Sverige	Norge
<b>Adgang til markedet</b>	Gradvis liberalisering fra 1994. Liberalisert i 1998. Full og uhindret etableringsrett fra 1.1.2012 Selskapene setter takstene	Gradvis liberalisering fra 1997. Liberalisert i 2003 med i praksis fri etableringsrett Fylkeskommunene kan stille visse vilkår (eksempelvis om stoppmønster/stengte dører) Selskapene setter takstene
<b>Tilskudd og refusjoner</b>	I hovedsak ingen offentlige overføringer Noen lokale myndigheter har etablert interregionale linjer gjennom anbud	I hovedsak ingen offentlige overføringer Noen fylker betaler operatørene enten tilskudd til ruteproduksjon eller kompensasjon for gyldig lokalbillett
<b>Rutenettverk</b>	Stockholm er nav og utgangspunkt for nesten alle ruter	<i>Nor-Way Bussekspress</i> ' rutenettverk dekker mesteparten av det sørlige Norge.
<b>Samarbeid</b>	I hovedsak konkurrerende selskaper. 5 mindre selskaper samarbeider om <i>Svenska Buss</i>	29 selskaper <sup>14</sup> (per 10.3.2012) samarbeider innenfor <i>Nor-Way Bussekspress</i> Om lag halvparten av NBE-rutene opereres av to eller flere selskaper i samarbeid
<b>Eierskapsstruktur</b>	Ingen statlig eierskap i ekspressbusselskap Intet krysseierskap mellom tog og jernbane utover Nettbuss-eide Tågkompaniet Swebus' markedsandel er ca 50 % Cityterminalen i Stockholm fungerer som nav for hele landet. Denne er eid av Storstockholms Lokaltrafik, Jernhusen og Stockholm kommune i fellesskap.	<i>NBE</i> og <i>Nettbuss</i> (eid av NSB, og igjen betydelig eier i NBE) er de klart dominerende aktørene Utover NBE er det kun to større aktører: Lavprisexpressen (eid av Oslo kommune) og Konkurrenten (privat selskap) Holdeplasser og terminaler er i all hovedsak offentlig eid og drevet

## 3.2 Innovasjon og markedsorientering

Når det gjelder innovasjon og markedsorientering er det igjen forskjellene mellom Sverige og Norge som er fremtredende – og ikke likhetene. Gjennom *Nor-Way Bussekspress* (NBE) har passasjerer en attraktiv ”one stop shop” for å skaffe seg informasjon og planlegge ekspressbussreiser. NBE tilbyr et rutenett som kan hjelpe passasjerene selv når det ikke fins direkteruter. Plassgarantien som sikrer alle plass om bord er et utmerket eksempel på viljen til å dekke kundenes viktigste behov. Nisjeproduktet *TIMEkspressen* er et annet eksempel på målrettet tilbudsutvikling rettet mot typiske pendlingsdistanser og med forholdsvis høy avgangsfrekvens og lange driftsdøgn. Det gir også NBE mulighet til å rendyrke de lengre rutene og rutenettverket som sine produkt. Norske ekspressbussener generelt, og ikke minst NBE, scorer høyt på målinger av kundetilfredshet og lojalitet.

<sup>14</sup> Forskjellen mellom 29 selskaper innenfor NBE og 17 selskaper som driver ekspressbuss i Norge kan forklares med at også datterselskaper er inkludert som eiere innenfor NBE, mens disse er plassert under morselskap i kapittel 2.9. Eksempelvis har både *Nettbuss* og *Fjord1* flere datterselskaper som også er selvstendige medlemmer innenfor NBE.

Innovasjonen har gått i andre retninger i Sverige. Swebus og de fleste øvrige, større aktørene har tatt i bruk ulike former for yield management, eller dynamiske prisstrategier. For eksempel kan det være billigere å kjøpe billettene lang tid i forveien. Online-bestilling dominerer billettsalget, og i 2011 utgjorde det om lag 70 prosent av Swebus' billettsalg. Det er også mulig å kjøpe billett med SMS. Swebus har derimot gått bort fra plassgarantien de tidligere tilbød. GoByBus og Bus4You har ulike lojalitetsprogrammer som gir rabatter og også mulighet for etterskuddsfakturering. Y-buss har et tilsvarende lojalitetsprogram. Alle de større aktørene tilbyr gratis trådløst internett om bord.

Innovasjon og markedsorientering har altså tatt svært ulike veier i Norge og Sverige. Det norske markedet har utviklet seg i retning integrering og nettverkstenkning – som er en viktig form for markedsorientering og bra for passasjerene. Det svenske markedet har langt større innslag av konkurranse mellom selskapene, noe som har bidratt til orientering mot attraktive prisstrategier, enkel tilgjengelighet på internett og godt ombordtilbud. Dette er også viktige elementer i markedsorientering og bra for trafikantene. Tross sine ulike tilnærminger, har næringen i begge land utviklet tilbud som er attraktive, sett fra trafikantenes ståsted. Men innovasjonen har tatt litt ulike veier. Dette kan ha sammenheng med at ekspressbusstilbudet retter seg mot ulike grupper av reisende. En kan tenke seg at flytilbudet i Norge fanger opp en del lange arbeidsreiser, som ekspressbussene i Sverige fanger opp.

### 3.3 Tilbud og etterspørsel

Også når det gjelder markedet, i form av tilbud og etterspørsel, skiller Norge og Sverige seg. Sett i forhold til innbyggertall, er det norske ekspressbussmarkedet langt større enn det svenske. Tabell 3.2 illustrerer at det norske og svenske ekspressbussmarkedet har svært forskjellige karakter.

Den store andelen underveistrafikk i Norge, og det store innslaget av korte pendleravstandlinjer, resulterer i at svenske ekspressbussreiser i snitt er ca fire ganger lengre enn de norske.

Beleggsprosent, regnet som forholdet mellom passasjerkilometer og busskilometer, skiller seg også. I snitt klarer svenskene å fylle nesten dobbelt så mange passasjerer på hver buss som i Norge. Forskjellen kan delvis forklares med faktorer som ulik geografi, bosettingsmønster og den relativt høye andelen underveistrafikk i Norge. Forskjellene i konkurransesituasjon er også av relevans. I Norge subsidieres både innenlandsflyvninger (innenfor FOT- nettverket) og Hurtigruten. Begge har potensial til å konkurrere mot, eller fortrenge, lengre ekspressbussruter. I Sverige, til sammenligning, tar jernbanen en relativt stor del av lokale og mellomlange reiser.

Tabell 3.2: Sammenligning av 2009-indikatorer for ekspressbussnæringen<sup>15</sup> i Sverige og Norge\*. Kilde: Aarhaug mfl. (2011b,a).

Indikator	Sverige	Norge (fylkesgrensekryssende buss)	Norge (ekspressbuss (2010))
Busskilometer (mill)	35,7	47,6	33,6
Passasjerer (mill)	3,78	9,2	5,3
Passasjerkilometer (mill)	1249	734	670
Snitt reiselengde (km)	330	80	126
Beleggsprosent	58,5	33	38

\* Innbyggertallet i Sverige og Norge er henholdsvis ca 9 og 5 millioner

Som en kuriositet kan det nevnes at begge landene har rundt 350 registrerte busser som i hovedsak kjører ekspressbussruter. I og med at ruteproduksjonen i Norge er en god del høyere enn i Sverige (47,6 mill km mot 35,7 mill km), kan det se ut til at norske busser utnyttes mer effektivt.

Det norske ekspressbussmarkedet var i solid vekst frem til rundt 2007, og vi har sett (kapittel 2) at veksten har stagnert eller gått ned de seneste årene. I Sverige har de siste årene derimot vært preget av vekst. Ruteproduksjon og etterspørsel har økt, og det samme har belegget. Dette er en interessant ulikhet fordi den har inntruffet i en periode med økonomisk turbulens og nedgangstider.

### 3.4 Betraktninger om Norge og Sverige

En opplagt mulig årsak til forskjellene mellom Norge og Sverige er forskjellige dominerende forretningsmodeller. I Norge er det, tradisjonelt sett, gamle samarbeidsavtaler som ligger til grunn for de lange ekspressbusslinjene. Mange av disse var i drift lenge før oppmykningen av adgangsreguleringen. Denne typen avtaler har dannet grunnlaget for Nor-Way Bussekspress-konseptet. I Sverige har de ikke i samme grad hatt slike avtaler tidligere. Resultatet er rundt 30 konkurrerende ekspressbusselskaper i Sverige. Swebus og Nettbuss Express er de klart mest dominerende aktørene med markedsandeler på henholdsvis om lag 50 og 20 prosent.

På samme måte som i Norge har Sverige tidligere hatt lovbeskyttelse av jernbanetrafikken. Men til forskjell fra Norge hadde ikke Sverige like mange daler uten et beskyttet jernbanetilbud, hvor ekspressbuss var det eneste gjennomgående kollektivtilbudet. Da en i Sverige begynte å fjerne etableringshindrene for bussnæringen, måtte en tenke nytt og etablere alternative konsepter i konkurranse med jernbanen. I Norge kunne en i større grad bygge videre på driftskonsepter som allerede lå der. Det betyr ikke at det ikke har funnet sted innovasjon i Norge, men at det kan være rimelig å anta at det har vært en grad av stivhengighet i utviklingen, altså at tidligere vilkår har lagt premissene for hvordan markedet har utviklet seg i ettertid.

<sup>15</sup> Basert på SSBs definisjon, fylkesgrensekryssende trafikk.

## 4 Hvorfor stagnerer det norske ekspressbussmarkedet?

*Statusrapport for ekspressbussnæringen* (Aarhaug mfl., 2011a) bekreftet det mange i ekspressbussnæringen har uttrykt. Veksten i Norge har stanset opp. Nedenfor skisserer vi flere mulige årsaker. Noen av disse er forklaringer som til dels er påvirkbare fra ekspressbussnæringen: 1) konkurranse med fly, 2) nye og strengere reguleringer i fylkene, 3) markedet er mettet, 4) næringen har sovnet i timen, og 5) for lite konkurranse. I tillegg trekker vi frem mulige forklaringer som vi oppfatter å være mindre påvirkbare fra ekspressbussnæringen: 6) makroøkonomiske forklaringer og 7) demografiske og sosioøkonomiske forklaringer.

Det er mulig at flere av disse årsakene virker samtidig og bidrar til at markedet har stagnert. Det er også mulig at det finnes andre faktorer som kan påvirket utviklingen. Endelig er det mulig at stagnasjonen er kortvarig og at veksten tar seg opp igjen.

### 4.1 Konkurranse med fly

Konkurranse mot fly har ved flere anledninger blitt trukket fram som mulig forklaring på nedgang i ekspressbussmarkedet. Historien som blir fortalt er typisk at det opprettes en direkte flyrute mellom byene, som utgjør endepunktene på ekspressbusslinja, som tilbyr billettpriser som er lavere eller noe dyrere enn ekspressbussenes priser, og dermed tar en stor del av bussens marked.

Det er flere relasjoner som har fått et betydelig bedre flytilbud mellom 2000 og 2010. Særlig er det flere relasjoner som har fått konkurranse ved at Norwegian har opprettet et tilbud i tillegg til SAS (Denstadli og Rideng, 2010). Fra reisevaneundersøkelsene kan vi se at dette har medført en stor passasjervekst på de aktuelle relasjonene (Denstadli og Rideng, 2010). I hovedsak er det Oslo – Kristiansand, Haugesund, Bergen, Ålesund, Molde og Trondheim, samt Bergen – Sandefjord og Stavanger som er interessante å se nærmere på.

Korridoren Oslo – Kristiansand blir dekket både av to konkurrerende flyselskap, SAS og Norwegian, og NSB, samtidig som vi har tre busselskap som opererer på relasjonen. De ulike transportmidlene og selskapene appellerer nok til noe ulike markedssegmenter, men det er naturlig å tro at det er en sterk intermodal konkurranse på strekningen. Samtidig tyder den offentlig tilgjengelige informasjonen fra alle ekspressbusselskapene på at de klarer seg godt i denne konkurransen, antall avganger på strekningen øker.

Ser vi på korridoren Oslo – Haugesund, har ekspressbusstilbudet i hovedsak holdt seg konstant i perioden 2000 - 2010, men i perioden 2003 – 2006 var det noen flere avganger enn før og etter dette. Dette kan ses som mulig påvirkning fra konkurranse mot fly, men det er usikkert. Om det har vært en sterk effekt av konkurranse mot fly,



er det rimelig å anta at den først kommer fra 2009 og utover, og for den perioden har vi foreløpig ikke data. Antagelig betjener fly og ekspressbuss ulike delmarkeder her.

På strekningen Oslo-Bergen har det vært et direkte ekspressbusstilbud i perioden 2004 – 2007. Samtidig har Haukeliekspressen kjørt via Odda hele perioden, men har nå omstigning på Odda for strekningen Odda- Bergen. På strekningen Oslo- Bergen er det rimelig å anta at det har vært en relativt stor segregering av markedet på betalingsvillighet mellom fly, tog og ekspressbuss, hvor ekspressbuss i hovedsak har tatt de markedssegmentene med lavest betalingsvillighet (Denstadli og Gjerdåker, 2011). Dette markedssegmentet kan ha blitt mindre, ettersom flyprisene har falt. Samtidig er det rimelig å anta at dagens tilbud i hovedsak er rettet mot underveistrafikken (Leiren mfl 2007, Aarhaug mfl 2011a).

På strekningene Oslo – Mørebyene, har ekspressbusstilbudet holdt seg på samme nivå (målt i antall avganger) på tross av at Norwegian har opprettet direkterute til Ålesund og Molde. Ekspressbussene ser ut til å ha tapt noen markedsandeler, men det hadde ikke i 2010 medført at antallet avganger ble redusert. Her kan tid på døgnet være nøkkelen til en del av ekspressbussenes suksess. Deler av dette tilbudet har falt bort i perioden 2010-2012.

På strekningen Oslo – Trondheim har det vært kjørt ekspressbuss hele perioden 2000 – 2010. Men antallet ukentlige avganger har gått klart ned. Økt konkurranse mot fly er en mulig forklaring. Fra korridorundersøkelsen (Denstadli og Gjerdåker, 2011) ser vi en klar segregering av markedet etter betalingsvillighet på strekningen.

På strekningen Stavanger – Bergen har det også vært ekspressbuss i hele perioden. Her har frekvensen på ekspressbusstilbudet gått opp, samtidig som det har blitt etablert et flytilbud med flere aktører på strekningen. Korridorundersøkelsen (Denstadli og Gjerdåker, 2011) finner også her at det er en klar segregering av markedet, hvor flyets andel er relativt størst på endepunkt til endepunkt og hos de reisende med høyest inntekt.

Hvis konkurranse mot fly skal kunne forklare stagnasjonen eller nedgangen i ekspressbussmarkedet alene vil en kunne forvente at nedgangen er særlig sterk på relasjoner som konkurrerer med fly, og da igjen særlig de byene som opplever direkte konkurranse mellom to flyselskap på strekningen og som inngår i flytrafikkens stamrutenett. Datamaterialet som ble samlet inn av Aarhaug mfl. (2011a) kan ikke avkrefte denne forklaringen. Samtidig er det viktig å peke på at konkurranse mot fly alene ikke kan forklare hele stagnasjonen og tilbakegangen. De fleste busslinjene som har fått konkurranse fra fly, har ikke forsvunnet. Men flere av de lengste ekspressbusslinjene ser ut til å ha tapt markedsandeler. På enkelte relasjoner, som Oslo – Bergen, har ekspressbusstilbudet blitt kraftig redusert i perioden, deler av tilbudet har også falt bort og konkurranse mot fly er en mulig og sannsynlig forklaring. Samtidig ser det ut til at ekspressbussene klarer seg godt i konkurranse med fly på de kortere relasjonene, som Oslo – Kristiansand og Stavanger – Bergen. I alle tilfeller tyder den nasjonale reisevaneundersøkelsen (Vågane mfl. 2011) på at ekspressbuss og fly har ulike kjernemarkedssegmenter, men at lavprisflyets markedssegmenter i blir stadig likere ekspressbussenes. Altså har flyets andel økt, og ekspressbussenes minnet i markedssegmentene med lavest betalingsvillighet ettersom flyprisene har falt. Ser vi mot Sverige virker ikke konkurransen mot fly å være særlig hard. Samtidig virker det som ekspressbussene i mindre grad enn i Norge har lavprissegmentet som sitt hovedmarked, mens konkurransen mot tog virker å være hardere.

## 4.2 Nye og strengere regler fra fylkene

Et punkt som blir trukket fram av flere ekspressbusselskap er at når fylkeskommunene går over til å anbudsutsette lokaltrafikken, blir det vanskeligere for ekspressbussene å tilby underveistraffikk. Ekspressbussene kan bli pålagt å kjøre med stengte dører for trafikk innenfor fylkesgrensene, noe som i flere tilfeller utgjør en viktig del av driftsgrunnlaget for linja. Dette medfører en del utfordringer for linjene som påvirkes, og det er eksempler på at flere har redusert tilbudet eller lagt ned. Trafikken i Troms kan trekkes fram som eksempel.

Bakgrunnen for at fylkeskommunene innfører strengere regler på trafikk internt i eget fylke er som regel at fylkeskommunen ikke ønsker at de fylkeskommunalt drevne linjene skal miste passasjerinntekter til ekspressbussene. Samtidig kan dette ses på som en styrking av det lange rutetilbudet i de enkelte fylkeskommunene, ved at disse trekkes inn i det fylkeskommunale rutetilbudet. Hvis dette skjer er det altså et kommersielt drevet tilbud som i alle fall delvis blir erstattet med et tilskuddberettiget tilbud i fylkeskommunal regi.

Det er helt klart at fylkeskommunenes regulering av ekspressbussnæringen er avgjørende for hva slags ekspressbussmarked en får. Per i dag er fylkeskommunene den eneste aktøren som driver behovsprøving på ekspressbussmarkedet. Måten dette blir gjennomført på påvirker hvilket driftsgrunnlag ekspressbussene får, og det gjelder særlig for de ekspressbussene som i hovedsak dekker underveismarkedene. Fra Aarhaug mfl. (2011) vet vi at dette gjelder mange ruter. Det betyr at fylkeskommunene kan bidra til at det utvikles et veldig godt ekspressbusstilbud, men samtidig kan fylkeskommunen sørge for at det i praksis blir umulig å drive ekspressbusstrafikk i fylket.

Det er også eksempler på at fylkeskommunene ønsker å ta over driften av ekspressbusslinjene for å profilere fylkeskommunen som tjenesteleverandør. Slik som det fremgår av saksframlegget i forbindelse med innkjøp av kollektivtrafikk tjenester i Troms fylkeskommune, da de gikk inn for å ta over driften av ekspressbusslinjene.

"Kollektivtrafikk er en av svært få publikumstjenester med store muligheter for å synliggjøre fylkeskommunens samfunnsrolle og identitet. For det første er kollektivtrafikk ett av de viktigste svarene på dagens miljøproblemer i storbyene. For det andre fungerer kjøretøyer og fartøyer over hele fylket som rene utstillingsvinduer for praktisk politikk." (Troms fylkeskommune 2007:3-4).

Denne saken kan kobles direkte mot bortfallet av ekspressbusstilbud i Nord-Norge.

## 4.3 Markedet er mettet

Når et nytt marked oppstår, er det vanlig at en innledningsvis har rask vekst, men at denne senere avtar når markedet har nådd full utstrekning.

Det som peker i retning av at markedet er mettet, er at den store veksten som ble observert i etterkant av liberaliseringen, har stanset opp. Hvis en konstruerer en teoretisk figur for markedsmetting er det som regel en "S-kurve", man bruker. Ser man på antallet passasjerer som er registrert på de norske ekspressbusslinjene, har denne utviklingen den karakteristiske S-formen som en ville forvente av at et nytt

marked har oppstått og at det siden har blitt mettet (bl.a. Garrison og Levinson, 2006).

Den enkle forventningen fra dette er da videre at markedet enten

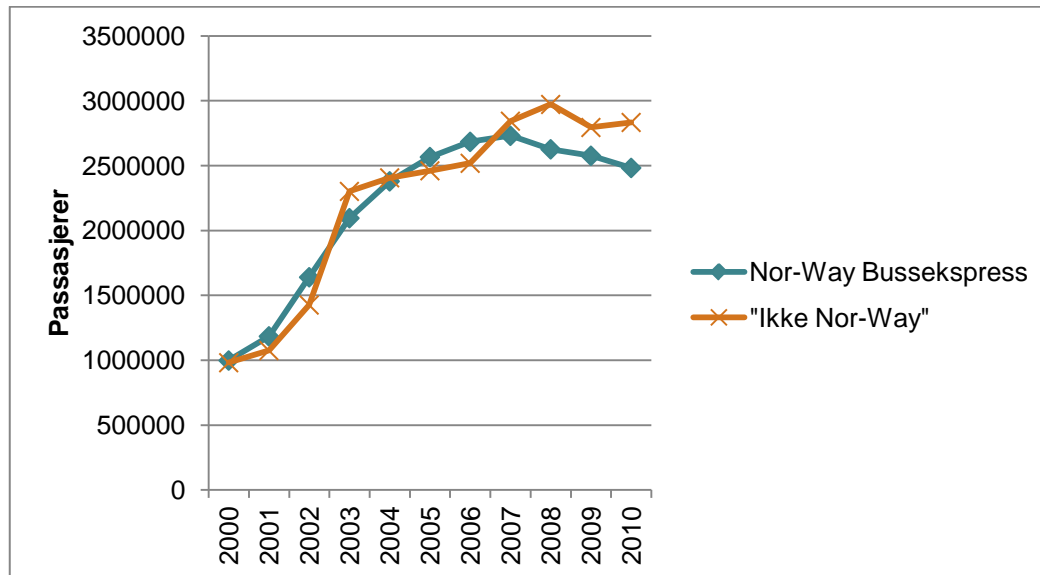
- stagnerer,
- fortsetter å vokse, men i lav takt,
- forsvinner som følge av et en ny teknologi kommer inn,
- eller at dagens tilbydere endrer tilbudet, slik at produktet endrer karakter og at veksten fortsetter.

Disse punktene er veldig like det vi ville forvente hvis næringen ikke har fulgt med i svingene (4.4).

#### 4.4 Næringen har sovet i timen

Dette kan også henge sammen med forrige forklaring. Samfunnet er i rask endring. Konkurransen mot bil, tog, fly og båt blir stadig hardere, passasjerene stiller høyere krav til komfort og ombordtilbud, og befolkningen blir stadig mer sentralisert. Samtidig har store deler av ekspressbussenes tilbud forholdt seg tilnærmet uendret over lang tid. Altså er produktet som tilbys ikke lenger tilpasset etterspørselen i samme grad som tidligere.

Nor-Way Bussekspress har en veldig sterk merkevare. Likevel er det ikke sikkert at konseptet er sterkt nok til å kapre nye kunder til erstatning for de som mistes til bil, fraflytning og alderdom.



Figur 4.1 Passasjerer fordelt etter om ruten er med i Nor-Way Bussekspress, eller ikke.

Figur 4.1 viser at passasjerutviklingen for NBE har vært noe mer negativ etter 2007 enn passasjerutviklingen for det øvrige ekspressbussmarkedet. Dette kan ha mange ulike forklaringer. En av forklaringene er at andre driftskonsepter enn det som blir frontet gjennom NBE har hatt mer framgang etter 2006. Det er altså mulig at deler av næringen har sovet i timen. Samtidig er det verdt å peke på at NBE gjennomgående skårer veldig godt på kundetilfredshet. Et spørsmål er om dette har

blitt en sovepute for NBE, som har bidratt til at de i mindre grad har kommet inn i andre markedssegmenter, som kunne bidratt til å opprettholde veksten.

En alternativ forklaring er at linjene som er drevet innenfor NBE har vært mer utsatt for konkurranse fra bl.a. fly, enn øvrige linjer.

At NBE-linjer har hatt en mer negativ utvikling enn andre linjer kan også forklares med at de ikke har kunnet etablere nye linjer, som samarbeidslinjer mellom flere busselskap som følge av de pågående sakene med konkurransetilsynet. Dette kan også ses i sammenheng med at enkelte av selskapene som tradisjonelt har hatt det meste av sin ekspressbussaktivitet innenfor NBE systemet nå velger å trekke linjer ut, (som Trysilekspressen) eller opprette nye linjer under nye merkenavn (som Nettbuss ekspress).

Vi kan ikke peke på noen konkrete linjer som har blitt lagt ned som følge av metting i markedet eller fordi næringen har sovet i timen. Likevel vi observerer at antallet passasjerer har stagnert på mange linjer. Kombinert med at det ikke kommer nye linjer til, vil dette føre til en stagnasjon i markedet totalt.

## 4.5 For lite konkurranse

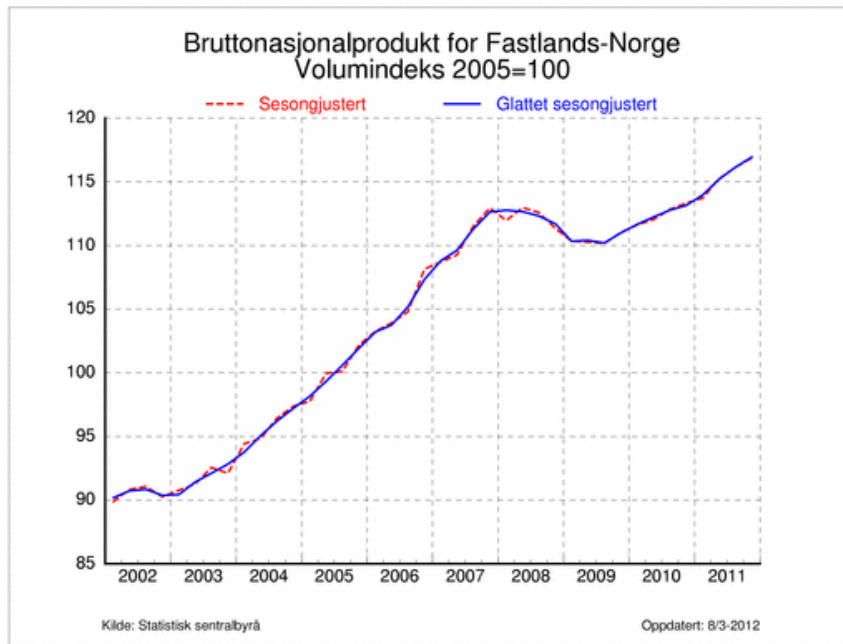
Til tross for de svært lave etableringshindrene, er det bare noen få eksempler på reell konkurranse mellom ekspressbussene i Norge. Utgjør det utstrakte samarbeidet og manglende konkurranse en sovepute for næringen?

Vi har ved flere anledninger (bl.a. Aarhaug mfl. 2011b) vurdert den frie etableringsmuligheten som disiplinerende for inkumbenten, altså den etablerte operatøren. Dersom inkumbenten utnytter sin eneposisjon til å ta ut overdreven profitt, eller drive ineffektivt, vil nykommere raskt komme på banen og tilby bedre eller billigere tjenester. Modererende elementer til dette synet inkluderer de relativt store oppstartskostnadene i form av markedsføring og lignende, som vanskeliggjør nyetableringer, og det faktum at de reisende ser ut til å vise stor lojalitet til "sine" ekspressbusselskaper.

Videre viser både kundeundersøkelser og reisevaneundersøkelser at bilen – og ikke andre ekspressbussruter – er ekspressbussens klart største konkurrent. Slik sett er det vår oppfatning at næringen ikke hviler på noen sovepute, men tvert imot at de daglig må utvise innovasjon og kundeorientering for å vinne og tilfredsstille sine kunder. Altså kan det være slik at sterk intermodal konkurranse har bidratt til at ekspressbussnæringen i Norge ikke har utviklet nye markedskonsepter, men snarere renyrdet det konseptet de hadde veldig stor suksess med tidlig på 2000-tallet.

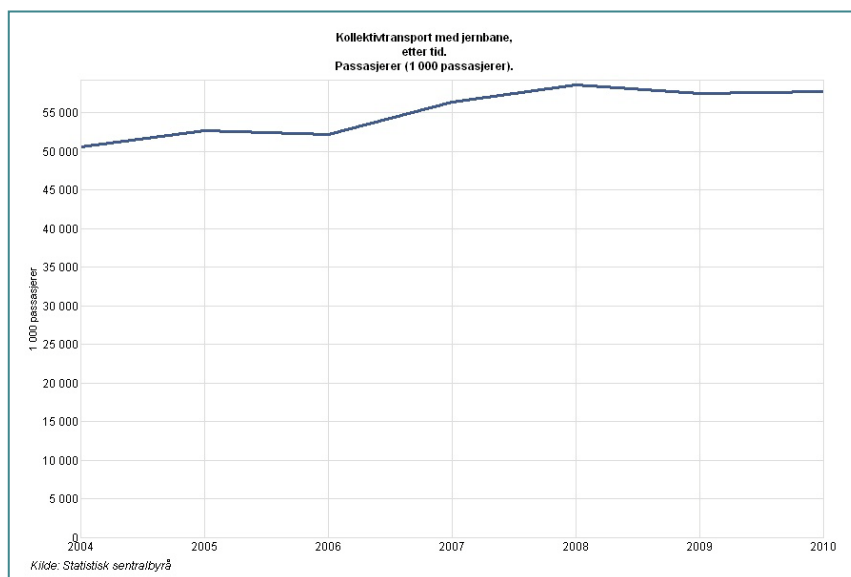
## 4.6 Makroøkonomiske forklaringer

Ekspressbussmarkedet er ikke det eneste markedet i Norge som har opplevd nedgang i perioden etter 2007/2008. Ser vi på utviklingen i bruttonasjonalprodukt for Fastlands-Norge (figur 4.2), viser den et fall fra 2007/8 til 2009 på cirka tre prosent. Det er ikke ulikt fallet i antall passasjerer på ekspressbussene.



Figur 4.2 Bruttonasjonalprodukt for Fastlands-Norge. Volumindeks 2005 = 100. SSB 2012<sup>16</sup>.

Også for jernbanetrafikk (figur 4.3) ser det ut til å ha vært en liten nedgang fra 2008 til 2010.



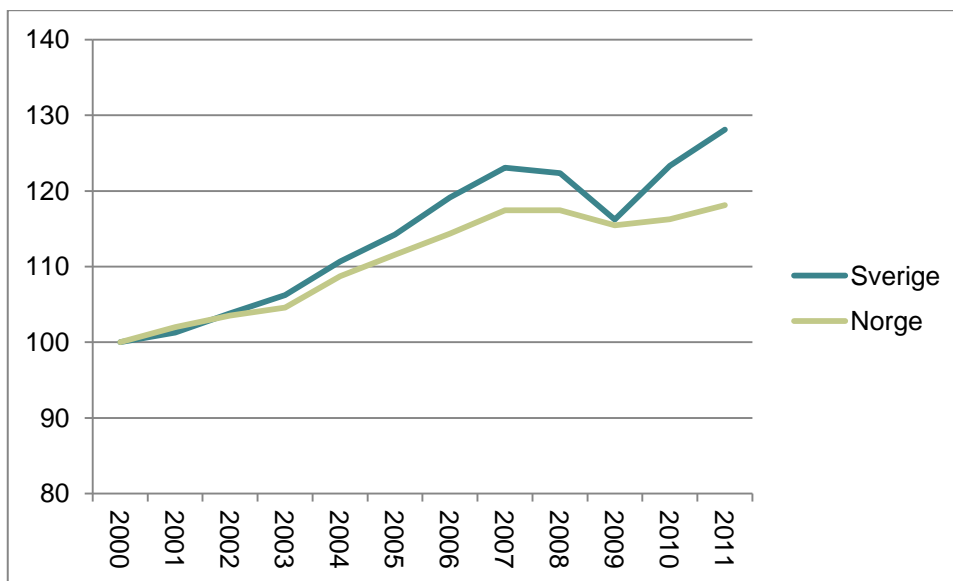
Figur 4.3 Passasjerer med jernbane. 1000 passasjerer. SSB 2012<sup>17</sup>

Som figurene ovenfor viser, er det ikke slik at ekspressbussnæringen er den eneste som har opplevd nedgang de siste årene. I kjølvannet av finanskrisen i har aktivitetsnivået i norsk økonomi generelt gått ned. Det er også observert en nedgang i trafikken på jernbane i perioden. En rimelig antagelse er da at ekspressbussene har blitt rammet av den generelle nedgangen i norsk økonomi. Men igjen holder ikke

<sup>16</sup> <http://www.ssb.no/okind/fig/fig.html>

<sup>17</sup> [http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default\\_FR.asp?PXSid=0&ml=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=kolltrans](http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&ml=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=kolltrans)

dette som forklaring, da finanskrisen har hadde større påvirkning på svensk økonomi enn den har hadde på norsk økonomi.



Figur 4.4: Volumindeks BNP Norge og Sverige. år 2000=100, Eurostat<sup>18</sup>.

Samtidig har ekspressbussene i Sverige opplevd vekst i perioden (se kapittel 3). En mulig forklaring på denne veksten i Sverige er at ekspressbussene har vunnet markedsandeler, ved at befolkningen har blitt mindre betalingsvillig for lange innenlandsreiser og dermed i større grad enn tidligere velger det billigste alternativet, som gjennomgående er ekspressbuss. Hvis denne effekten var like stor i Norge, ville vi forvente å se det samme mønsteret også her. Det gjør vi ikke. En logisk konsekvens av dette er også at passasjerene vil forsvinne i Sverige som følge av den raske økonomiske veksten etter finanskrisen. Dette stemmer ikke med den observerte veksten i det svenske markedet. Dette betyr selvsagt ikke at vi kan avfeie de makroøkonomiske trendene som forklaring på nedgangen i ekspressbussnæringen, men det er eventuelt påfallende at de makroøkonomiske konjunktorene skulle føre til flere ekspressbussreiser i Sverige og færre i Norge.

## 4.7 Demografi og sosioøkonomiske forklaringer

Fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (Vågane mfl. 2011) vet vi at andelen som velger buss som transportmiddel for reiser over 10 mil er høyere enn blant personer under 25 og over 75 år, enslige uten barn, personer uten utdanning utover grunnskolen, personer med personlig inntekt under 200 000 norske kroner per år, personer med husholdningsinntekt under kroner 400 000 og personer som ikke har førerkort, eller bil. Altså er typiske lavinntektsgrupper overrepresentert blant ekspressbusspassasjerene. Fra Kirkeberg mfl. (2012), vet vi at det er en betydelig nedgang i andelen av den norske befolkningen som nå har absolutt lavinntekt, samtidig er det også en nedgang i antall med relativ lavinntekt.

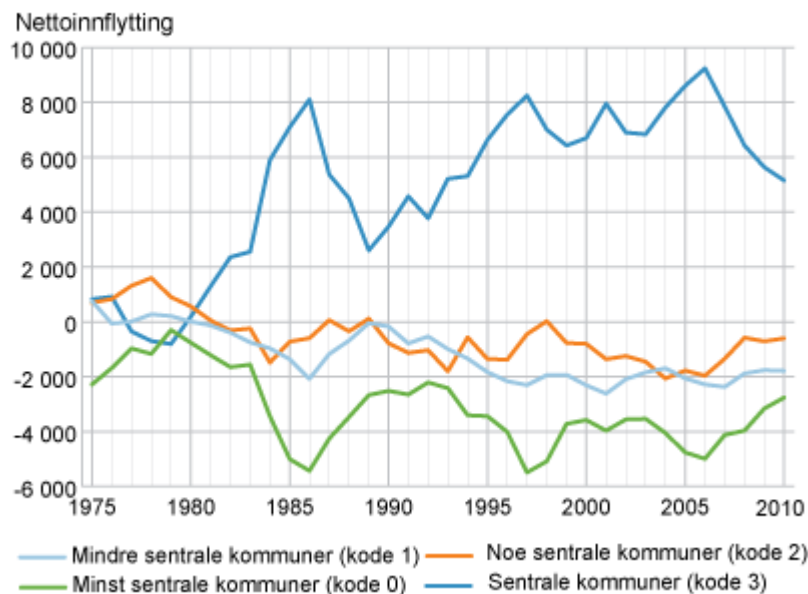
Samtidig har det blitt flere studenter<sup>19</sup> og pensjonister<sup>20</sup>, noe som burde medføre økt etterspørsel, men samtidig er det stadig færre av alderspensjonistene som er

<sup>18</sup> [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc\\_ppp\\_ind&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=prc_ppp_ind&lang=en)

minstepensjonister. Det er også slik at de eldre i stadig større grad har førerkort og tilgang på bil (Denstadli mfl. 2006, Hjorthol mfl. 2009).

Videre er førerkortinnhaveret lavere i byene, og da særlig i Oslo enn i landet for øvrig (Vågane, 2006). Samtidig blir befolkningen stadig mer sentralisert (figur 4.5).

#### Innenlands nettoinnflytting, etter sentralitet, 1975-2010



Figur 4.5: Innenlands nettoflytting, etter sentralitet, antall. SSB 2011.

Figur 4.5 viser at selv om intensiteten i sentraliseringen har gått noe ned siden 2006, er det fremdeles slik at den norske befolkningen i stadig større grad bor sentralt. I tillegg er det mange distriktskommuner som opplever befolkningsnedgang. For ekspressbussene, som har en stor del av sitt kundegrunnlag utenfor de mest sentrale kommunene, betyr det et svekket kundegrunnlag.

Sosioøkonomisk og demografisk er det, oppsummeringsvis, en klar trend mot at de markedene ekspressbussene har vært særlig gode på å dekke i Norge, blir mindre. Det er særlig tre forhold som bidrar til dette: 1) Befolkningen blir rikere; 2) flere eldre har førerkort og tilgang til bil; og 3) befolkningen i Norge bor stadig mer sentralt. Dette er forhold som det er vanskelig for ekspressbussnæringen å gjøre noe med. Samtidig er det forhold som kan bidra til å forklare at antall passasjerer ser ut til å ha gått ned i NBE systemet i den siste femårsperioden. NBE nettverket er mer utsatt for kommuner negativ befolkningsutvikling, enn ekspressbussnæringen som helhet. Forklaringen blir da altså at når nettverket ikke lenger vokser, ved at nye linjer kommer til, blir det rammet av den underliggende demografiske og sosioøkonomiske utviklingen som peker i retning av nedgang. Altså at antallet potensielle reisende stadig faller.

<sup>19</sup> [http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default\\_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=utuvh](http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=utuvh)

<sup>20</sup> [http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default\\_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selectvarval/define.asp&Tabellid=05957](http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selectvarval/define.asp&Tabellid=05957)

## 5 Oppsummering og drøfting

### 5.1 Oppsummering

Vi har studert utviklingen i ekspressbussmarkedet i perioden 2000-2010 og foretatt sammenligninger med det svenske ekspressbussmarkedet for de senere årene.

#### 5.1.1 Norge

Ekspressbussene var gjenstand for gradvis liberalisering i Norge gjennom 1990-tallet og frem til den endelige liberaliseringen med tilnærmet fri etableringsrett som vi har hatt fra år 2003. Forut for 2003 var samarbeid mellom busselskap og kopling av deres løyver vanlig, og ofte en forutsetning for å opprette sammenhengene, fylkeskryssende og kommersielle ekspressbussruter. Denne vektleggingen av samarbeid har hatt stor betydning for hvordan det norske ekspressbussmarkedet ser ut i dag. Ca 1/3 av alle ekspressbusslinjer i landet drives i samarbeid mellom to eller flere selskaper.

I dag har norske ekspressbussene en markedsandel på rundt regnet seks prosent av lange reiser. Størsteparten av markedet er reiser til eller fra underveispunkter på linjene (og ikke endepunkter), og på de kortere ekspressbusslinjene.

Knappt en tredjedel av ekspressbusslinjene mottar ulike former for tilskudd eller kompensasjon fra fylkeskommunene. Dette er godtgjørelse for å tilpasse ruten og/eller takstene til fylkeskommunens behov innenfor lokal kollektivtransport. Slik godtgjørelse utgjør totalt ca 25 millioner kroner for hele Norge. Sammenlignet med fylkeskommunenes tilskudd til øvrig lokal kollektivtransport, er dette et forsvinnende lite beløp. Likevel illustrerer dette nytten enkelte fylkeskommuner har av ekspressbusslinjene.

Den norske ekspressbussnæringen har vært i vekst på 2010-tallet. Veksten var kraftig tidlig i perioden, men viser en (mulig foreløpig) stagnasjon etter 2007. Vi har viet kapittel 4 til en drøfting av mulige årsaker til stagnasjonen.

Ekspressbussenes inntekter ser imidlertid ut til å ha vokst om lag i takt med relevante kostnadsindekser, men for passasjerene har billettprisene, målt per kilometer, økt noe raskere enn konsumprisindeksen. Geografisk har det blitt noen færre ekspressbusslinjer mellom landsdelene, særlig i siste halvdel av tiåret.

Selskapsstrukturen har endret seg betydelig i tiårsperioden. Antallet selskaper er omtrent halvert, i hovedsak på grunn av oppkjøp. Nettbuss-konsernet er klart dominerende. Målt i antall passasjerer har de en markedsandel på nærmere 60 prosent, og målt i omsetning har de ca 45 prosent.



### 5.1.2 Norge og Sverige

Den norske og svenske ekspressbussnæringen har utviklet seg svært forskjellig. Mens samarbeid og offentlig eierskap preger det norske markedet, fins det lite av slikt i Sverige. Derimot konkurrerer et trettitalls private selskaper mot hverandre.

Målt i ruteproduksjon og passasjertall er det norske markedet langt større enn det svenske. Sverige har ikke opplevd den store veksten som Norge hadde tidlig på 2000-tallet. Men markedene har utviklet seg i ulik retning. Sverige har lengre linjer, lengre reiser og høyt passasjerbelegg. I Norge er det motsatt. Det man med en viss rett kan hevde er likt for de to landene, er at noen få aktører dominerer markedene. Nettbuss, Telemark bilruter og Tide har til sammen knappe 80 prosent av de norske passasjerene. I Sverige har Swebus, Nettbuss Express og Y-bus til sammen knappe 80 prosent markedsandel.

Til tross for de mange ulikhetene fremstår begge lands ekspressbussene som svært tett på markedet og som næringer med endrings- og innovasjonsvilje. I kapittel 4 har vi likevel drøftet muligheten for at deler av den norske ekspressbussnæringen har ”sovet i timen”.

## 5.2 Utsyn

Ekspressbussnæringen i Norge har vokst raskt i etterkant av at etableringshindrene ble fjernet. Denne veksten stoppet opp, og i noen nøkkelparametre har det vært en tilbakegang de siste to-tre årene. Det er helt klart strukturelle forhold som skaper motbakke for ekspressbussene. Befolkningen flytter mer sentralt og blir rikere. Begge forholdene fører til at færre havner i de markedssegmentene som tradisjonelt har vært de viktigste for ekspressbussene. En konsekvens av økt inntekt, er økt bilhold. Tidligere utredninger har vist at bil er hovedkonkurrenten til ekspressbussene. Dette er en utfordring for ekspressbusselskapene.

I hovedsak betjener fly og ekspressbuss ulike markeder. Ekspressbussene er sterkest på underveistraffikk og i markedssegmenter med relativt lav betalingsvillighet, mens fly utelukkende betjener endepunktsmarkedene og står sterkest blant kundegrupper med høy betalingsvillighet. Likevel er det i endepunktsmarkedene en trend mot at flyprisene relativt sett blir lavere, slik at fly og ekspressbuss for større overlappende markedssegmenter. Det er sannsynlig at dette vil føre til ytterligere vridning mot de korte ekspressbussreisene og -linjene. På mange måter kan disse sies å være et helt annet ekspressbussmarked enn de lange linjene.

Konkurransesituasjonen mot andre kollektive transportmidler er en sentral rammebetingelse for ekspressbussene. I den sammenheng er det verdt å notere at de norske ekspressbussene, i motsetning til jernbane, FOT-fly og hurtigbåter, mottar forsvinnende lite offentlig støtte. Samlet tilskudd fra norske fylkeskommuner summerer til ca 25 millioner kroner årlig. Ekspressbussene har også potensial til å avlaste købelastede veinett rundt byene i den grad de bidrar til å overføre trafikk fra bilen. Det bør initieres utredninger av aktørenes syn på, og samfunnsnytte av, ulike former for (ikke-diskriminerende) tilskudd til ekspressbussnæringen, altså tilskuddsordninger som bygger opp under kommersielt initiativ og frihet.

Ekspressbussene har mange berøringspunkter med lokal kollektivtransport, både på eiersiden og gjennom fylkeskommunale tilskudd. Derfor er ekspressbussnæringen i stor grad preget av utviklingstrekk i lokal kollektivtransport. Fylkeskommunenes

tilpasning til EU-forordning 1370/2007, som gjør konkurranseutsetting til hovedregel, og ikke minst deres tolkninger av unntaksbestemmelsene, har derfor potensielt stor betydning for norske ekspressbuss. Fylkeskommunenes utforming av anbudene vil kunne bygge opp under, eller sparke bena under, ekspressbussene.

Dagens ekspressbussløyver er knyttet opp til at linjene skal være fylkesgrensekryssende. Det vil si at linjer innenfor samme fylke ikke vil være ekspressbuss. Hvis fylkeskommunene skulle bli slått sammen til større regioner, vil en stor del av de kortere ekspressbusslinjene havne innunder de nye regionenes styre. En slik utvikling vil påvirke rammebetingelsene for ekspressbussene betydelig.

### 5.3 utfordringer videre

Den norske ekspressbussnæringen står midt i tunge samfunnsendringer på alle nivåer fra det individuelle og opp til det europeiske og globale, og på områder som inkluderer bl.a. politikk, jus, økonomi, konkurranse, demografi og miljø.

Eksempelvis:

- Kundegrunnlaget (befolkningen) blir rikere, bor mer sentralt og har økt tilgang til bil
- Fylkenes tolkning av EU-kravene til anbud kan bety at anbud blir regelen for linjene som mottar fylkeskommunal støtte
- Mulig fremtidig regionsforstørring vil endre mye av spillereglene, som i dag er knyttet til fylkeskryssende linjer
- De endelige konsekvensene av Konkurransetilsynets interesse for ekspressbussnæringen (samarbeid om linjer) er fortsatt uklare, men at saken mot Kystbussen ble henlagt tyder på at denne typen samarbeid fortsatt vil være lovlig. Samtidig kan denne prosessen ha virket hemmende i forhold til etablering av samarbeidslinjer”
- I enda større perspektiv blåser vindene, ikke minst i Sverige, i retning mer liberalisering i samferdselssektoren

I denne situasjonen, og i sterk konkurranse med fly, bil og tog, er den norske ekspressbussnæringen helt avhengig av å videreføre kontinuerlig vektlegging av kundene gjennom innovasjon og markedsorientering dersom de skal opprettholde eller styrke sine posisjoner. Om næringen skal vokse videre, trenger den å være på banen og fange opp, tilpasse seg og påvirke utviklingen innenfor en lang rekke samfunnsområder.

# Referanser

- Alexandersson, G., Hultén, S., Fearnley, N., og F. Longva 2010: "Impact of regulation on the performances of long-distance transport services: A comparison of the different approaches in Sweden and Norway". *Research in Transportation Economics*, doi:10.1016/j.retrec.2010.07.026
- Alexandersson, G., Hultén, S., Nordenlöw, L., 1999. De avreglerade marknaderna för långväga kollektiva persontransporter i Sverige och järnvägens rullande materiel. Rapport 1999:6, SIKA.
- Denstadli J M, Engebretsen Ø, Hjorthol R og L Vågane 2006: "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport", TØI-rapport 844/2006.
- Denstadli J M og A Gjerdåker, 2011: "Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer", TØI-rapport 1147/2011
- Dendstadli, J.M. og A. Rideng 2010: "Reisevaner på fly 2009", TØI-rapport 1073/2010.
- Garrison, W. L. og D.M.Levinson 2006: "The transportation experience". Oxford University press.
- Hjorthol, R. Longva F, Skollerud, K og L Vågane 2009: "Transportløsninger for eldre i distriktene", TØI-rapport 1043/2009.
- Kirkeberg, M.I., Epland, J. og T.M. Normann 2012: "Økonomi og levekår for ulike lavinntektsgrupper 2011", SSB-rapport 8/2012.
- Leiren, M.D., Samstad, H., Fearnley, N. og H. Minken 2007: "Ekspressbussruter – et sammensatt marked" TØI-rapport 904/2007.
- NHO Transport 2011: Oppkjøp/Fusjoner i bussbransjen.  
<http://www.transport.no/oppkjoeversikt/category533.html> (lest sept 2011).
- Mathisen, T og G. Solvoll, 2008: "Competitive tendering and structural changes: An example from the bus industry", *Transport Policy* 15, pages 1-11, and [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)
- Rutebok for Norge, 2000-2010. Norsk reiseinformasjon AS.
- Toftegaard, H., Rødseth J. og T. Levin 2008: "Sonetakstsystem i Møre og Romsdal". SINTEF-rapport A7956.
- Troms fylkeskommune 2007: *Saksframlegg*. Sak 42/07.  
[http://lomvien.tromsfylke.no/motedag?day=11&month=06&mote\\_id=4147&time=1800&utvalg=Fylkestinget&year=2007](http://lomvien.tromsfylke.no/motedag?day=11&month=06&mote_id=4147&time=1800&utvalg=Fylkestinget&year=2007)
- Vågane, L 2006: "Bilhold og bilbruk i Norge", TØI-rapport 856/2006-
- Vågane, L, Brekkan, I. og R. Hjorthol, 2011: "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport", TØI-rapport 1130/2011.
- Aarhaug, J., Christiansen, P. og N. Fearnley 2011a: "Statusrapport for ekspressbussnæringen" TØI-rapport 1167/2011.
- Aarhaug, J. Alexandersson, G., Fearnley, N. og S. Hultén 2011b. "Ownership, integration and customer orientation in Norwegian and Swedish long-distance passenger coach transport". Paper publisert i *Proceedings from the international conference on competition and ownership in land passenger transport*, Thredbo 12.
- Aarhaug, J. P. Christiansen og N. Fearnley, 2012a. "Hva skjer med ekspressbussene?". *Transportforum* 2, 2012
- Aarhaug, J., Frøyland, P. og S. Wallberg 2012b: "Kollektivtransport i fylkeskommunal regi". TØI-rapport 1197/2012.

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikkikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)