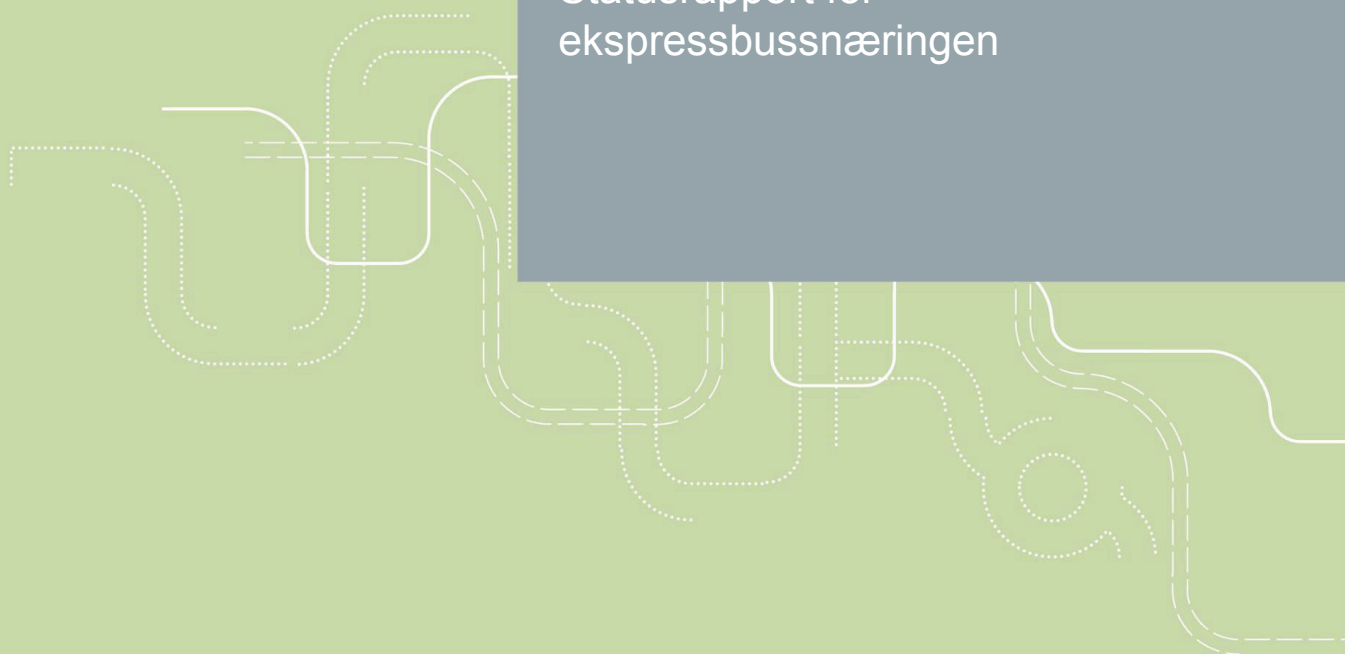


Jørgen Aarhaug
Petter Christiansen
Nils Fearnley
TØI rapport 1167/2011

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Statusrapport for ekspressbussnæringen



Statusrapport for ekspressbussnæringen

Jørgen Aarhaug, Petter Christiansen og 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 978-82-480-1283-2 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1266-5 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2011

Tittel: Statusrapport for ekspressbusnæringen

Title: The Norwegian express coach industry

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Petter Christiansen
Nils Fearnley

Author(s): Jørgen Aarhaug
Petter Christiansen
Nils Fearnley

Dato: 12.2011

Date: 12.2011

TØI rapport: 1167/2011

TØI report: 1167/2011

Sider 68

Pages 68

ISBN Papir: 978-82-480-1283-2

ISBN Paper: 978-82-480-1283-2

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1266-5

ISBN Electronic: 978-82-480-1266-5

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Samferdselsdepartementet

Financed by: Ministry of Transport and
Communications

Prosjekt: 3701 - Statusrapport for
ekspressbusmarkedet

Project: 3701 - Statusrapport for
ekspressbusmarkedet

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Project manager: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Ekspressbuss
Konkurranse
Marked
Statistikk

Key words: Competition
Long distance coach
Market
Statistics

Sammendrag:

Rapporten presenterer statistikk over dagens ekspressbusmarked i Norge og utviklingstrekk i markedet i perioden 2000 til 2010. Rapporten viser at ekspressbusnæringen har vokst raskt etter dereguleringen av næringen tidlig på 2000 -tallet. Målt i nettverksstørrelse og antall passasjerer ser 2007 ut til å være et foreløpig toppår for næringen.

Summary:

This report present statistical information on the Norwegian express coach market from 2000 to 2010. In this period the industry has grown rapidly following deregulation around 2003. Measured by network size and ridership the market peaked in 2007.

Language of report: Norwegian

Forord

Formålet med rapporten har vært å gi bedre kunnskap om utviklingen av ekspressbussmarkedet etter liberaliseringen i 2003. Rapporten beskriver derfor utviklingstrekk i næringen, med hensyn på tilbud, etterspørsel og rolle som del av det totale transporttilbudet.

Rapporten er skrevet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Kontaktperson hos Samferdselsdepartementet har vært Arne Stenberg. Rapporten bygger i hovedsak på innsamlet data fra ekspressbussnæringen og fylkeskommunene, offentlig statistikk og tidligere utredninger, samt reisevaneundersøkelser. Vi vil rette en stor takk til alle som har bidratt med data til dette utredningsarbeidet.

Rapporten er skrevet av forskerne Jørgen Aarhaug, Petter Christiansen og Nils Fearnley, med bidrag fra seniorforsker Jon Martin Denstadli, samt IT/forskningsassistent Nils Gaute Voll. Prosjektleder har vært Jørgen Aarhaug. Kvalitetssikrer for prosjektet har vært avdelingsleder Frode Longva.

Oslo, desember 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn og mandat	1
1.2 Definisjoner	2
1.3 Metode	4
1.4 Sammenhengen mellom metodevalg og formål	5
1.5 Gangen i rapporten.....	5
1.6 Oppsummering.....	6
2 Ekspressbuss som del av et samlet transporttilbud.....	7
2.1 ”Buss og ekspressbuss”	7
2.2 Ekspressbuss i reisevaneundersøkelsene	10
2.3 Kjennetegn ved ekspressbusstrafikken i 2010	15
2.4 Riksgrensekryssende linjer	18
2.5 Oppsummering.....	18
3 Ekspressbussene som støtte til fylkeskommunal transport	20
3.1 Omfang	20
3.2 Tilskudd og anløpsavgifter	21
3.3 Billettering	22
3.4 Ekspressbussoperatører som lokal kollektivtransport.....	23
3.5 Kollektivtilbudet uten ekspressbusser.....	23
3.6 Ekspressbusser og tilskuddsnivå.....	24
3.7 Omsetning på ekspressbusskjøring.....	27
3.8 Fordeler og ulemper ved samordning av lokal- og ekspressbussruter	28
3.9 Oppsummering.....	30
4 Utvikling i ekspressbussmarkedet.....	31
4.1 Geografisk fordeling av ekspressbusstilbudet	31
4.2 Utvikling i produktet som har blitt tilbudt	34
4.3 Etterspørsel	36
4.4 Utviklingen i inntjening, konkurranse og tilskudd	44
4.5 Utviklingstrekk i på selskapssiden.....	49
4.6 Oppsummering.....	50
5 Oppsummering / Konklusjon	52
5.1 Dagens ekspressbussmarked	52
5.2 Ekspressbusser som del av et samlet transporttilbud.....	52
5.3 Ekspressbussene som støtte til fylkeskommunal lokaltransport.....	53
5.4 Fra vekst til stagnasjon	53
6 Referanser.....	55
Vedlegg 1: Frekvens på ekspressbusslinjer	56
Vedlegg 2: Selskap med ekspressbusslinjer.....	61
Vedlegg 3: Svarskjema busselskap.....	62
Vedlegg 4: Svarskjema fylkeskommune	65
Vedlegg 5: Konkurranses grunnlag.....	67

Sammendrag:

Statusrapport for ekspressbussnæringen

TØI rapport 1167/2011

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

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

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

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

Ekspressbusser som del av et samlet transporttilbud

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

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

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

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

Ekspressbussene som støtte til fylkeskommunal lokaltransport

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

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

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

Utvikling i ekspressbussmarkedet fra år 2000

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

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

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

Dagens marked

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

1 Innledning

Denne rapporten har som formål å bedre kunnskapen om utviklingen i ekspressbussmarkedet for perioden 2000-2010. Rapporten er skrevet på oppdrag for Samferdselsdepartementet (SD) og er i hovedsak ment som en sammensetning av relevant informasjon, snarere enn en dyptgående analyse av ekspressbussmarkedene i Norge.

Ekspressbuss er ikke et entydig begrep. I denne rapporten omhandler det fylkesgrensekryssende rutebiltransport som i hovedsak drives på kommersielt initiativ, med unntak av linjer hvor all av- eller påstigning skjer på en flyplass (flybusser).

Hoveddelen av rapporten er en beskrivelse av dagens ekspressbussmarked, som del av et samlet transporttilbud og som et resultat av en utvikling siden år 2000.

1.1 Bakgrunn og mandat

Samferdselsdepartementet har myndighetsansvar for transport og kommunikasjon i Norge. Selv om løyveforvaltningen er delegert til fylkeskommunen, er det Samferdselsdepartementet som har ansvar for ekspressbusspolitikken for fylkesgrensekryssende ruter.

Ekspressbussene inngår som en viktig del av kollektivtilbudet i store deler av landet og bidrar til flere samferdselspolitiske målsetninger. Samtidig skiller ekspressbussene seg i stor grad fra annen offentlig transport i Norge, ved at den i hovedsak drives på kommersielt initiativ. Det vil si at det i praksis er fri etableringsrett og begrenset offentlig styring av næringen.

Ekspressbussmarkedet har gjennom dette en annen regulering enn fylkesinterne ruter. Bakgrunnen for dette er en gradvis liberalisering og oppmykning av regelverket for å drive busstransport mellom fylkene. Siste etappe i denne prosessen fant sted i 2003 da det ble gjennomført en ytterligere oppmykning i behovsprøvingen, slik at det også ble gitt adgang til å opprette ekspressbusser på strekninger parallelt med jernbanen også utenfor Østlandet. Dette ble videre presisert til også å gjelde busslinjer som gikk parallelt med allerede eksisterende ekspressbusslinjer (Samferdselsdepartementet, 2003). Det ble videre pekt på at fylkeskommunene fremdeles har adgang til å legge restriksjoner på de fylkeskryssende ekspressbussenes adgang til å drive lokaltrafikk, innad i det enkelte fylket. For å bedre kunnskapen om utviklingen i ekspressbussmarkedet, har Samferdselsdepartementet bestilt denne rapporten for å kartlegge status i ekspressbussmarkedet for perioden 2000-2010¹. Denne perioden inkluderer den endelige liberaliseringen og frie etableringsretten som skjedde i 2003 og kan

¹ Se vedlegg 5 for nærmere beskrivelse av mandatet.

således kaste lys over effektene av dette. Temaene som belyses i denne rapporten, kan oppsummeres i tre hoveddeler:

1. Utviklingen i ekspressbussmarkedet i perioden 2000 – 2010
 - a. Oversikt over rutestrekninger, operatører etc. som har kommet og gått
 - b. Strukturelle utviklingstrekk: samarbeidsavtaler, oppkjøp, fusjoner, konkurser
2. Nærmere kartlegging av dagens ruter
 - a. Tilbud: Frekvens, setekilometer
 - b. Etterspørsel: passasjertall, passasjerkilometer
 - c. Økonomi: billettinntekter, tilskudd
3. Nærmere om offentlig tilskudd til ekspressbussruter
 - a. Omfang: Hele eller deler av ruten, beløpenes størrelse og andel av totalt offentlig kjøp
 - b. Vilkår knyttet til kjøpet
 - c. Kartlegge alternative, offentlige transporttilbud på strekningene

Av konkurransehensyn har næringen fremhevet behovet for anonymisering av spesielt økonomi- og etterspørselsdata, altså deler av punktene 2 og 3 over. For å sikre godt samarbeid og god tilgang på slik informasjon har vi i samråd med Samferdselsdepartementet og næringen gjort en del grep for å ivareta dette behovet. Vi kommer tilbake til det i kap. 1.3 og i presentasjonen av dataene.

1.2 Definisjoner

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

Definisjonen av ekspressbuss som vi bruker her, gjenspeiler formålet med utredningen. I denne rapporten benyttes ekspressbuss som betegnelse på fylkesgrensekryssende ekspressbussruter med fri etableringsrett, som driver helt eller delvis på kommersielt initiativ. Flybusser og annen transport som kun har én destinasjon/startsted, er ikke behandlet i denne utredningen, selv om de i andre sammenhenger vil kunne falle innenfor ekspressbussbegrepet.

Riksgrensekryssende trafikk som driver transport innad i Norge er derimot inkludert, men, som vi kommer tilbake til bl.a. i kapittel 2.4, har vi fått svært begrenset informasjon fra slike ruter. Videre behandles Oslo og Akershus i denne sammenhengen som ett fylke, slik at busstrafikken i Ruters regi mellom Oslo og Akershus holdes utenom. Endelig holdes charterbusser utenfor.

Vår definisjon baserer seg altså på to kjennetegn ved ekspressbussene. Det ene er knyttet til at linjen krysser en fylkesgrense. Den andre at linjen har fri etableringsrett og drives på kommersielt initiativ. Dessuten følger det av oppdraget at flybusser og andre ruter som kun har én destinasjon/startsted holdes utenfor.

Definisjonen som benyttes her er ikke helt sammenfallende med Statistisk sentralbyrå (SSB) definisjon. SSBs definisjon inkluderer i tillegg til kommersielle fylkeskryssende linjer også fylkeskryssende linjer som ikke drives

på kommersielt initiativ. Når SSB skiller mellom fylkeskryssende og ikke fylkeskryssende, betyr det at flybusser, altså rutegående busser som har en flyplass som eneste på- eller avstigningspunkt inkluderes enten som fylkesintern eller som fylkeskryssende uavhengig om den aktuelle linja drives kommersielt. Slik sett inkluderer SSBs kategori for fylkeskryssende linjer alle linjene vi inkluderer i vår definisjon, men i tillegg også enkelte linjer som er utenfor vår definisjon: fylkeskryssende linjer som ikke drives kommersielt og flybusser som krysser fylkesgrensene.

En tredje definisjon av ekspressbuss blir benyttet i reisevaneundersøkelsene (RVU). I disse er kriteriet avstand større enn 100 kilometer mellom reisens endepunkter. Dette gjør at veldig mange reiser på ekspressbusslinjer faller utenfor denne definisjonen. En gjennomsnittlig reise med ekspressbuss var i 2010 126 kilometer lang² (se kapittel 4.3). Det har sammenheng med at reisevaneundersøkelsene har som formål å se på folks reisemønstre på overordnet nivå, ikke primært på skille mellom ulike underkategorier av kjøretøy. Altså havner mange reiser med ekspressbuss i RVUs kategori for bussreiser under 100 kilometer, og er i dette datamateriale i praksis umulig å skille fra andre bussreiser. Imidlertid kan RVU gi oss en del informasjon om hva som er alternative reisemidler for de reisende og hvordan valg av transportmiddel påvirkes av faktorer som avstand. RVU, særlig der det er tilleggsutvalg langs enkelte korridorer, gir også en god indikasjon på markedsfordeling, og utviklingen i markedsfordelingen mellom ulike former for transport.

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 er denne grensedragningen blitt gjort med bakgrunn i en skønnsvurdering av den enkelte linje. Det betyr at i de tilfellene linja er vurdert som drevet på kommersielt initiativ er den inkludert, mens i de tilfellene hvor den er vurdert som ikke kommersiell er den ekskludert. Vedlegg 1 beskriver fylkeskryssende linjer med bakgrunn i Rutebok for Norge, flere av disse faller utenom definisjonen som blir benyttet i denne utredningen.

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 er basert på SSBs definisjon og "lange bussreiser" om reiser med buss som er basert på reisevaneundersøkelsens definisjon.

² Avhengig av definisjon, 126 km gjelder for definisjonen som brukes i denne utredningen, med SSBs definisjon blir gjennomsnittlig reiselengde med ekspressbusser lavere enn 100 km.

1.3 Metode

Det er hovedsakelig tre datakilder som benyttes i denne rapporten. Hovedkilden er data samlet inn spesielt for denne rapporten. Videre benyttes også data fra SSB og RVU. Disse datakildene har ulike fordeler og ulemper.

Dataene samlet inn spesielt for denne utredningen er hentet fra ekspressbussnæringen og fylkeskommunene. Dette er gjennomført ved hjelp av spørreskjemaer som har blitt distribuert til nøkkelpersoner per e-post og med oppfølgingssamtaler på telefon.

Innsamlingen fra busselskapene har blitt gjennomført ved at NHO Transport, Norway Bussekspress og Nettbuss har videreformidlet følgebrev og spørreskjemaer til sine medlemmer/datterselskaper, mens Risdal Touring har blitt kontaktet direkte fra TØI. Oppfølging av spørreskjemaene har blitt gjort direkte mellom det aktuelle selskapet og TØI. Gjennom denne undersøkelsen har vi nådd 15 av 17 busselskap som var i drift i 2010. Det ene av de to resterende eksisterer ikke lenger, som ekspressbusselskap, det andre har vi gjort beregninger for. Gjennomgående har det vært god eller svært god kvalitet på dataene vi har mottatt fra busselskapene. Særlig fra de siste tre-fire årene. Eldre data er av noe mer varierende kvalitet, og har delvis måttet suppleres med estimater. Dataene fra selskapene er samlet inn på linjenivå. De er av konkurransehensyn kun brukt aggregert og anonymisert. Denne anonymiseringen er kontrollert av NHO Transport.

Mot fylkeskommunene har kontakten gått gjennom samferdselssjefen i det aktuelle fylket, som enten har svart selv eller delegert oppgaven. Av 19 fylker har vi mottatt svar fra 14. Tre av disse har bekreftet at det ikke er ekspressbussdrift i fylket på nåværende tidspunkt. Fem fylkeskommuner har ikke svart. Av de 11 som har svart er også detaljeringsgraden på svarene svært varierende, fra god til mindre god.

Data fra SSB er i hovedsak hentet fra kollektivstatistikken. Disse dataene er samlet inn gjennom SSBs system og stammer fra innsamling fra busselskapene. Her ligger SSBs definisjoner til grunn. Disse dataene er offentlig tilgjengelige på SSBs hjemmesider.

Vi har også benyttet oss av Rutebok for Norge (2000-2010) for informasjon om avgangsfrekvenser og historiske linjer. Vi har i hovedsak benyttet høstutgaven fra de ulike årene, for å ha konsistens over tid. Rutebok for Norge er en gjennomgående god kilde for informasjon, men det er enkelte steder hvor det er vanskelig å skille ekspressbusser fra andre fylkeskryssende busslinjer, særlig bakover i tid. Dette kan gi grunnlag for enkelte feilregistreringer.

I tillegg til dette har vi benyttet oss av reisevaneundersøkelsen fra 2009 (Vågane m.fl. 2011), og den supplerende korridorundersøkelsen (Denstadli og Gjerdåker 2011). Dette er også offentlig tilgjengelige data.

I enkelte tilfeller har vi supplert data fra de ovenfor nevnte kildene med data som ble samlet inn i forbindelse med ekspressbussutredningen som ble gjennomført for Transportbedriftenes Landsforbund i 2006 (Leiren m.fl. 2007).

1.4 Sammenhengen mellom metodevalg og formål

Beskrivelse av utviklingstrekk innad i ekspressbussnæringen er hovedmålet med denne rapporten. Denne beskrivelsen er avhengig av innsamling av data fra næringen og fylkeskommunene. Ulempen med å utelukkende basere beskrivelsen på disse datakildene er at det i liten grad er mulig å sammenligne disse dataene med data fra andre kilder. Derfor har det i noen tilfeller vært nødvendig å benytte data fra andre kilder for å gi kontekst til utviklingstrekkene i ekspressbussnæringen. Ulempen med dette er at definisjonene som benyttes i de ulike datamaterialene ikke er sammenfallende. I tillegg er det også svakheter ved selve datamaterialet. SSBs kollektivstatistikk dekker ikke hele tidsrommet som denne rapporten skal beskrive. Det har også tatt en del tid fra kollektivstatistikken ble etablert til at den nå begynner å bli fullstendig. En konsekvens av dette er at utvikling over tid, på størrelser som baserer seg på få observasjoner (som enkelte byområder, ekspressbuss m.fl.), blir svært sårbare for variasjon i tolkningen av SSBs skjemaer, særlig av hva som inkluderes og ekskluderes.

Reisevaneundersøkelsen har ikke de samme problemene, men det er en utvalgsundersøkelse. Det betyr at når en går ned på underkategorier (både geografisk og på transportmiddel), blir utvalget fort for lite til å si noe med stor sikkerhet.

Disse svakhetene i datamateriale forsøker vi å løse ved å benytte ulike datakilder til ulike formål. Vi bruker innsamlede data for beskrivelse av utviklingstrekk i ekspressbussnæringen. Data fra SSB og RVU bruker vi for å plassere ekspressbussene inn i konteksten av et nasjonalt og regionalt transporttilbud.

For å dekke trafikk som også krysser riksgrensen har vi også sendt ut skjema til disse. Men her har responsen vært fraværende. Disse linjene er også underrapportert i rutebok for Norge. Med unntak av de linjene som blir drevet av norske selskap, med hovedvekt på trafikk inne i Norge har vi vært nødt til å holde disse linjene utenom datasettet, med bakgrunn svært begrenset datagrunnlag. Vi har inkludert en kort beskrivelse av det vi kjenner til av dagens riksgrensekryssende ekspressbusstilbud som kapittel 2.4.

1.5 Gangen i rapporten

Rapporten er strukturert ved at *bakgrunn, innledning og metode* utdypes i kapittel 1. Kapittel 2 beskriver *ekspressbussenes rolle i samlet transporttilbud*. Dette inkluderer en beskrivelse av utvalgte korridorer og utviklingstrekk på overordnet nivå. Ekspressbussenes rolle i *offentlig betalt ruteproduksjon* presenteres i kapittel 3, med særlig vekt på ekspressbussenes rolle i fylkesintern transport og grensegangen mellom kommersiell og ikke-kommersiell drift. *Utviklingen i markedet over tid* kartlegges i kapittel 4 ved å presentere en oversikt over rutestærkninger og operatører og strukturelle utviklingstrekk igjennom tiårsperioden basert på data hovedsakelig fra ekspressbussnæringen. Kapittel 5 er en oppsummering. Vedlagt ligger tabeller som tematisk hører inn under kapittel 4, samt skjemaene som ble benyttet i innsamlingen av data.

1.6 Oppsummering

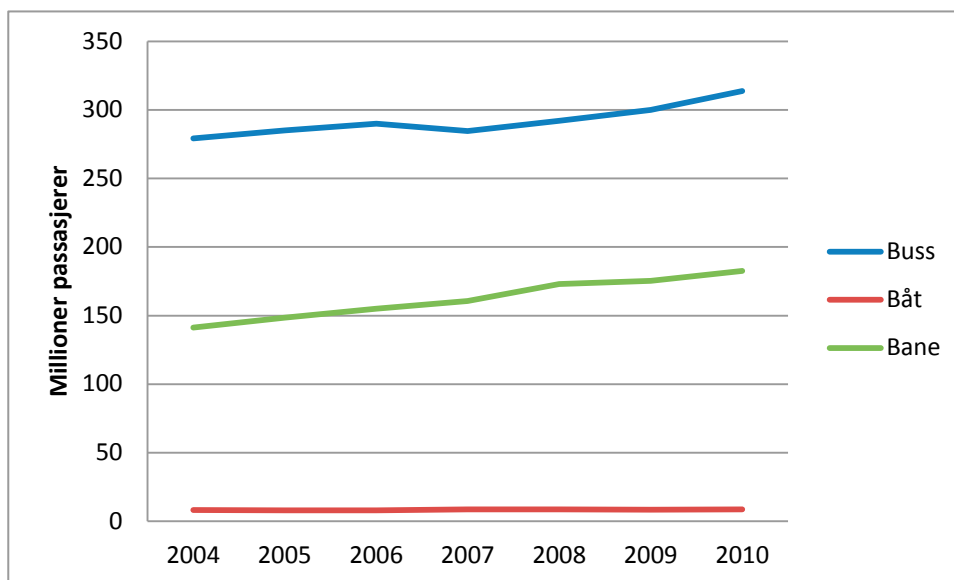
Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Samferdselsdepartementet med formål å kartlegge utviklingstrekk i ekspressbussnæringen i perioden 2000-2010. Valget av tidshorisont for utredningen må sees i lys av en gradvis liberalisering av næringen fram mot 2003 og utviklingstrekk siste to-tre år. Begrepet ekspressbuss ble introdusert av næringen selv og har ingen entydig definisjon. I denne rapporten benytter vi en definisjon som både baserer seg på kryssing av fylkesgrenser og på kommersielt initiativ. Rapporten er basert på en sammenstilling av data samlet med ulike metoder og formål. En konsekvens av dette er at alle tall og figurer i rapporten ikke er direkte sammenlignbare. Kvaliteten på dataene er høyere for perioden etter 2005 sammenlignet med perioden før 2005. Riksgrensekryssende linjer er, med unntak av de som i praksis er regionale linjer i Norge, beskrevet i ett eget underkapittel, men holdt utenfor i resten av fremstillingen.

2 Ekspressbuss som del av et samlet transporttilbud

Ekspressbussnæringen eksisterer ikke i et vakuum, men som ett av flere deler av det offentlige transporttilbudet. Kapittel 2.1 viser at buss er klart viktigste offentlige transportmidlet i Norge, og at dette er en sektor i vekst. Videre viser kapitlet at ekspressbussene bare utgjør en liten del av det samlede busstilbudet – men samtidig at ekspressbussenes rolle er langt viktigere enn antall passasjerer i seg selv antyder. Kapittel 2.2 viser hvordan ekspressbussene konkurrerer mot andre transportmidler i det inter-regionale markedet ved hjelp av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. kapittel 2.3 viser imidlertid at det inter-regionale markedet ikke er hovedmarkedet for ekspressbussnæringen.

2.1 "Buss og ekspressbuss"

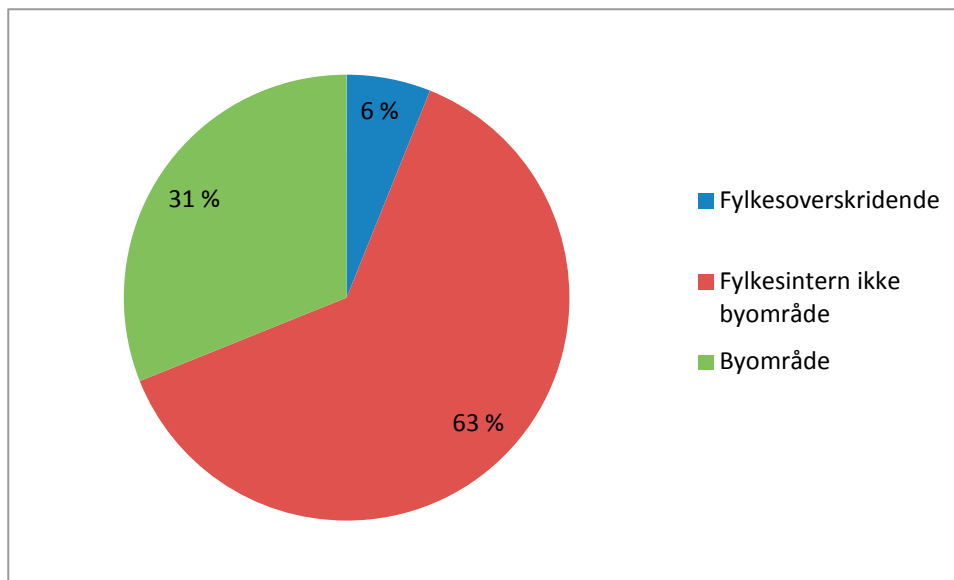
Buss er det klart viktigste kollektive transportmidlet i Norge målt i antall passasjerer (figur 2.1). Hovedutviklingen er at både buss og bane³ generelt er i vekst. Båt har ikke endret seg betydelig. "Båt" i figuren viser til rutegående passasjerbåter. Bilferger og hurtigruta er ikke inkludert.



Figur 2.1 Passasjerer på ulike offentlige transportmidler i Norge (SSB, 2011)

³ Bane viser her til all skinnegående transport.

Figur 2.1 viser at antallet reisende med offentlig transport har økt i perioden etter 2004. Samlet var det minst 313 millioner busspassasjerer i 2010⁴. Økningen vi kan observere i kollektivstatistikken gjelder særlig for transport med buss og med bane. Imidlertid dreier den klart største delen av denne busstransporten seg om lokaltransport med buss, ikke ekspressbusser. Tilsvarende er hoveddelen av passasjerene på bane lokalpassasjerer (det vil si trikk, T-bane og lokaltog), og ikke langdistansepassasjerer. Fordelingen mellom de ulike kategoriene busstransport understreker at det er trafikken med lokalbuss i byområdene som utgjør hoveddelen av busstrafikken i Norge (figur 2.2 og 2.3). Dette kan illustreres på flere ulike måter. En måte er å se på hvordan bussparken er fordelt mellom de ulike markedene.



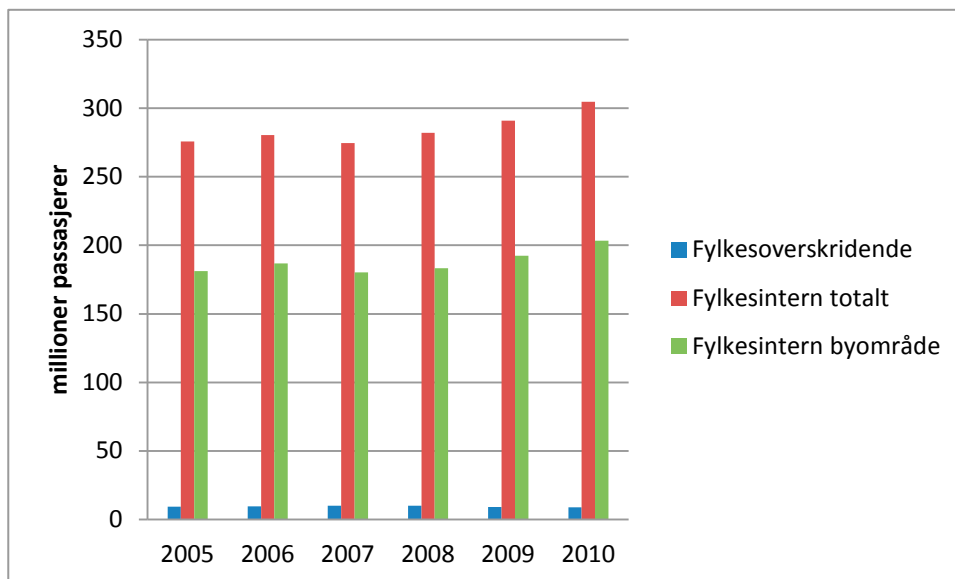
Figur 2.2, *Vogner (busser) fordelt på trafikkategori, tall for 2010 (SSB, 2011)*

Figur 2.2 viser hvor mange busser som blir oppgitt å være aktive innenfor de ulike kategoriene i SSBs statistikk. 63 prosent av bussparken dreier seg om fylkesintern trafikk utenom byområder, mens busser til fylkesoverskridende transport utgjør bare seks prosent av samlet antall busser, registrert i rutetrafikk. Kategorien fylkesintern trafikk utenom byområde er konstruert ved å ta fylkesintern trafikk fratrasket antall busser i byområde. Byområde viser her til SSBs definisjon som baserer seg på kommunegrenser og 13 utvalgte byområder⁵. Figur 2.2. gir inntrykk av at hoveddelen av fylkesintern trafikk foregår utenom byområdene.

⁴ Dette gjelder både fylkesintern og fylkesoverskridende transport. Tallet er likevel noe høyere, men SSB sin statistikk inkluderer ikke riksgrensekryssende ekspressbusser.

⁵ Sarpsborg/Fredrikstad (Nedre Glommen), Oslo/Asker/Bærum/Nittedal/Oppegård/Lørenskog/Skedsmo/Ski (Oslo), Drammen/Nedre Eiker/Lier (Drammen), Tønsberg/Nøtterøy (Tønsberg), Porsgrunn/Skien/Siljan/Bamble (Grenland), Arendal/Grimstad (Arendal), Kristiansand/Vennesla/Songdalen/Søgne (Kristiansand), Stavanger/Sandnes/Sola/Randaberg (Stavanger), Bergen/Askøy/Fjell/Os (Bergen), Ålesund/Skodje (Ålesund), Trondheim/Klæbu/Malvik (Trondheim), Bodø og Tromsø.

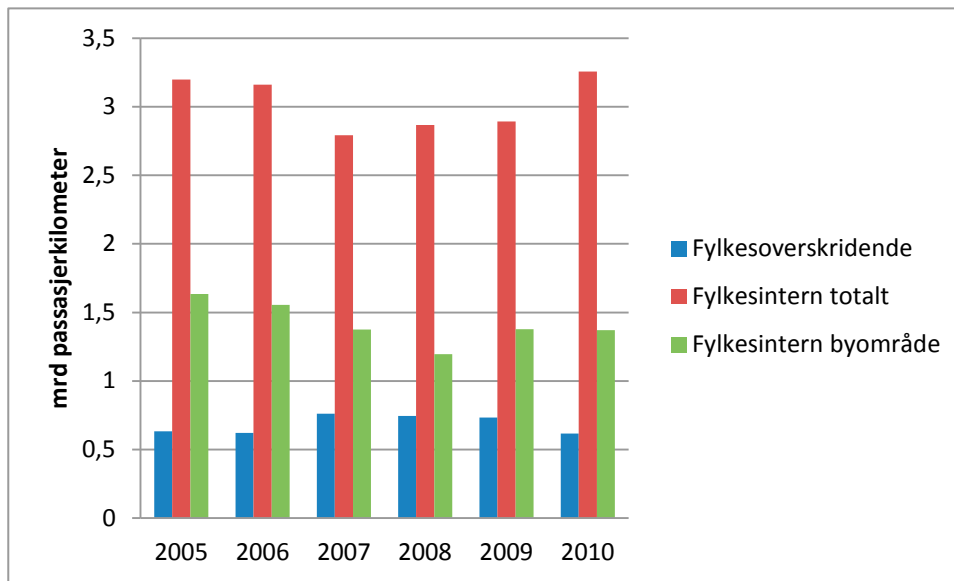
Det stemmer imidlertid ikke hvis tallet justeres for antallet passasjerer. Ved å se figurene 2.2 og 2.3 sammen, fremgår det at antall passasjerer per buss er betydelig høyere i byområdene enn utenom.



Figur 2.3 Passasjerer på ulike kategorier busstransport (SSB, 2011).

Figur 2.3 viser antall passasjerer, fordelt på ulike typer busstransport. Den røde søylen er samlet fylkesintern transport, mens den grønne er byområde-transport. Byområdene følger her en kommunegrensedefinisjon og inkluderer SSBs 13 utvalgte byområder. Differansen mellom den røde og den grønne søylen vil altså si fylkesintern trafikk som ikke foregikk i de aktuelle byområdene. Figuren viser at de fleste busspassasjerene reiser i byområdene. Den blå søylen er SSBs kategori for fylkesoverskridende transport, som inkluderer ekspressbussene.

På mange måter er figur 2.3 misvisende i en beskrivelse av ekspressbussene. For mens den gjennomsnittlige reisen med buss i et byområde var 6,7 km lang var den gjennomsnittlige reisen med fylkesoverskridende busstrafikk over ti ganger så lang i 2010 (SSB, 2011). På tross av relativt få passasjerer utgjør ekspressbussene en betydelig andel av det kollektive transportarbeidet (figur 2.4). Det samme kan gjøres gjeldende for tog.



Figur 2.4 Passasjerkilometer, ulike busskategorier, (SSB, 2011).

Figur 2.4 viser utviklingen i antall passasjerkilometer fra 2005, slik det blir fanget opp i SSBs statistikk. Med tanke på ekspressbusser er det særlig ett forhold i denne figuren som er interessant. Antall passasjerkilometer ligger noe lavere i 2010 enn i de foregående tre årene, mens fylkesintern trafikk utenom byområde har økt i samme periode. Det er nærliggende å koble disse to forholdene med hverandre. En slik tenkt utvikling kan være at enkelte fylkeskommuner inkluderer eller erstatter enkelte ekspressbusslinjer med anbudsutsatt fylkesintern transport. Dette er en historie som har blitt fortalt ved flere anledninger (se kapittel 3), men den er vanskelig å følge ut i fra dataene. Problemer knyttet til innsamlingen av dette datamaterialet kan godt tenkes å overskygge en slik effekt. En mulig forklaring på økningen mellom 2009 og 2010 i fylkesintern trafikk utenom byområde kan for eksempel være bedre registrering av flybusser i statistikken.

2.2 Ekspressbuss i reisevaneundersøkelsene

En del informasjon om rollen ekspressbussnæringen har i det samlede transportarbeidet kan en få fra å studere de nasjonale reisevaneundersøkelsene RVU. De nasjonale reisevaneundersøkelsene blir gjennomført cirka hvert fjerde år og gir dermed et overordnet bilde over transporten som gjennomføres i Norge og utvikling i denne over tid. Siste gang en slik studie ble gjennomført var i 2009. RVU består av en hovedundersøkelse som dekker reisevaner i hele Norge. Denne blir støttet av diverse ekstrautvalg for utvalgte områder. Totalt er i underkant av 29 000 personer over 13 år intervjuet i denne undersøkelsen (Vågane, mfl. 2011). I denne sammenheng er det først og fremst hovedstudien (kapittel 2.2.1.) og en del-studie som går på tre utvalgte korridorer (kapittel 2.2.2.) som er relevant.

Her er det viktig å merke seg at definisjonene som benyttes i RVU er utarbeidet med andre formål enn både SSBs og denne rapportens definisjon. Derfor gir svarene fra RVU en del interessante innsikter, men tallene fra denne studien er

ikke uten videre sammenlignbare med tallene som benyttes i andre deler av rapporten.

2.2.1 Ekspressbuss som del av de lange reisene

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene figurerer det ikke en egen kategori for ekspressbuss. Men det er en kategori for bussreiser over 100 kilometer, som nok i hovedsak vil omfatte ekspressbussene, men også inkluderer enkelte turbiloppdrag og lange fylkesinterne linjer. Men det er viktig å huske på at i følge Statistisk Sentralbyrås statistikk er den gjennomsnittlige fylkesoverskridende reisen i 2009 på 80 kilometer (SSB, 2011), i denne utredningen har vi funnet at en gjennomsnittlig ekspressbussreise i 2010 var 126 kilometer lang. Altså er den nasjonale reisevaneundersøkelsens kategori buss over 100 kilometer en indikator på *deler* av ekspressbussenes del av det nasjonale transportarbeidet. Indikatoren passer best på de lengre ekspressbusslinjene.

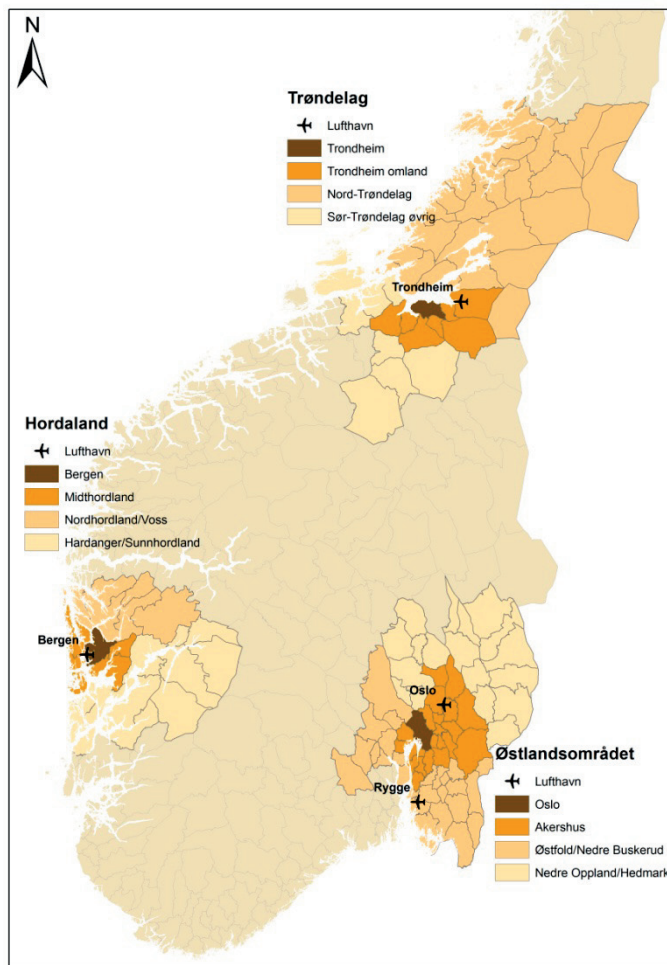
Ser vi på reisevaneundersøkelsens tall for reiser over 100 km ligger bussenes andel av transporten på seks prosent av samlet antall reiser. Dette har ligget stabilt i reisevaneundersøkelsene for 1998, 2001, 2005 og 2009 (Vågane m.fl. 2011). I den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen er det også registrert en moderat nedgang i bussens andel av transporten over 300 kilometer fra 2005 til 2009 fra seks til fem prosent. Det finnes en tilsvarende nedgang for bruken av tog på disse reisene, fra ni til åtte prosent i samme periode, mens bruken av fly har økt (Vågane m.fl. 2011). Dette er helt i tråd med tallene vi har mottatt fra ekspressbussnæringen til denne utredningen.

Mer informasjon om enkeltstrekninger kan vi hente fra ”Korridorundersøkelsen” som ble gjennomført som et supplement til den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. Korridorundersøkelsen kan si noe om transporten i den aktuelle korridoren. Dette er ikke nødvendigvis representativt for utviklingen nasjonalt, men kan gi indikasjoner på forhold som spiller inn, særlig når det gjelder konkurranseflatene mellom de ulike transportmidlene.

2.2.2 Ekspressbussenes rolle varierer stort mellom ulike korridorer

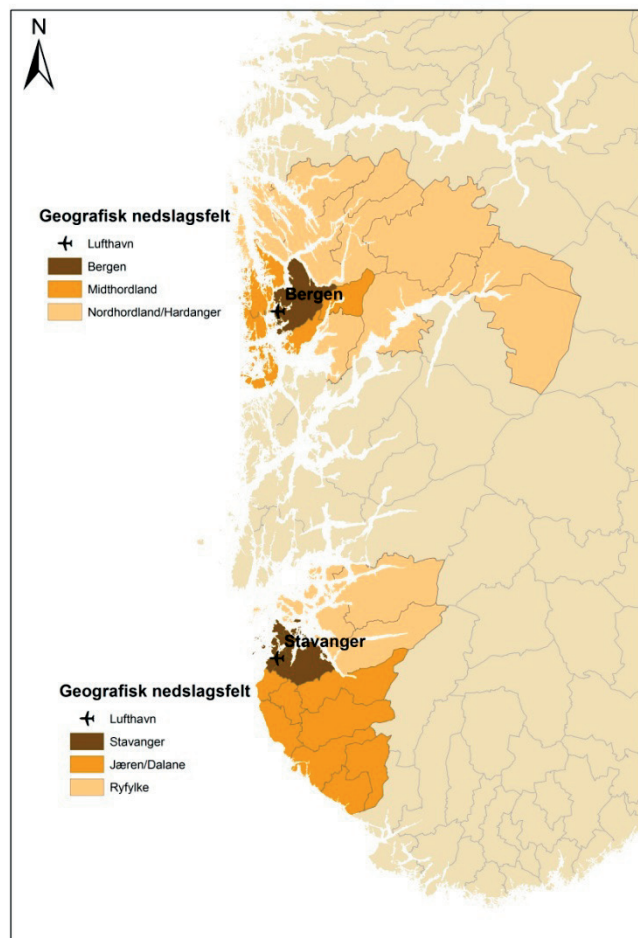
Denstadli og Gjerdåker (2011) gjennomførte en korridorundersøkelse i forbindelse med utredningsarbeidet for NTP 2014-2023. Denne undersøkelsen hadde blant annet som formål å kartlegge de ulike transportmidlenes markedsandeler langs utvalgte korridorer og konkurranseflatene mellom disse. Dette er svært interessant i denne sammenheng da det var ekspressbusstilbud på alle de aktuelle korridorene da disse ble studert. Likevel er ikke disse resultatene direkte sammenlignbare med resten av denne rapporten, da store deler av ekspressbussenes marked er ekskludert i definisjonen av korridorene (fig 2.5 og 2.6). Definisjonen som er valgt i korridorundersøkelsen henger sammen med formålet, som var å få bedre kunnskap om innenlandsreiser på over 300 kilometer. I dette underkapittlet presenteres kort noen av hovedfunnene, som er relaterte til ekspressbuss. For en mer utdypende beskrivelse av transporten på de utvalgte korridorene henvises det til Denstadli og Gjerdåker (2011), TØI-rapport 1147/2011.

Den geografiske avgrensningen i Denstadli og Gjerdåker (2011) er korridorene det sentrale østlandsområdet – Trøndelag/Hordaland, og Stavanger- Bergen. Områdene illustreres i figur 2.5 og 2.6.



Figur 2.5 Geografisk avgrensning av målgruppen for trafikken mellom Østlandet og Hordaland/Trøndelag (Denstadli og Gjerdåker, 2011)

Figur 2.5 illustrerer med skravert område områdene som er inkludert i studien. Det vil si at en reise i korridoren Østlandet-Hordaland starter i en av de avmerkede kommunene, hvor Kongsberg er den vestligste, og slutter i Hordaland fylke. Reiser som starter eller slutter utenfor dette området er ekskludert. Dette betyr at store deler av ekspressbussenes marked faller utenom denne undersøkelsen. Likevel er det en del interessant informasjon som kan benyttes, særlig relatert til korridorene Østlandet-Trøndelag og Stavanger m/omegn – Bergen, Midt- og Nord-Hordaland (figur 2.6).

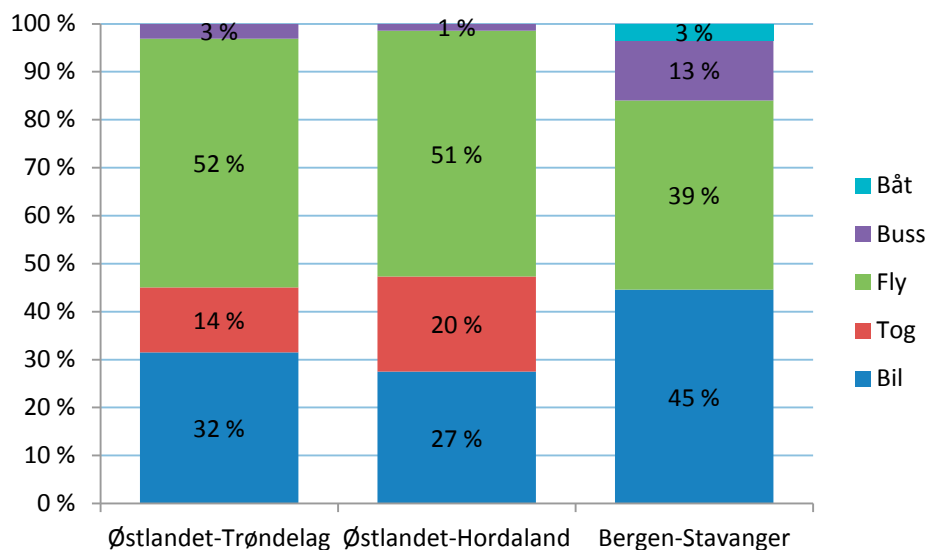


Figur 2.6: Geografisk avgrensning av målgruppen for trafikken mellom Bergen og Stavanger (Denstadli og Gjerdåker, 2011).

Disse definisjonene bidrar til å underestimere ekspressbussenes faktiske markedsandel. Data vi har mottatt fra ekspressbussaktører peker i retning av at ”undervegs til undervegs”-markedene er relativt viktige på de lange strekningene.

Totalt er det like stor trafikk på korridorene Østlandet- Trøndelag og Østlandet-Hordaland. Begge har ca 1,9 millioner reiser i perioden november 2009 til oktober 2010, mens det langs korridoren Bergen-Stavanger var i underkant av 900 000 reisende i samme periode (Denstadli og Gjerdåker, 2011). Avstanden mellom Bergen og Stavanger er også betydelig kortere enn de andre korridorene.

Et viktig funn i Denstadli og Gjerdåker (2011) er at ekspressbussenes markedsandel på de to lengste korridorene er veldig liten. (Men husk altså at deres definisjon ekskluderer store deler av ekspressbussenes markedsgrunnlag ved å se bort fra reiser under 300 kilometer.) Den er betydelig større på korridoren Stavanger – Bergen (figur 2.7).



Figur 2.7: Transportmiddelfordelingen i de tre korridorene (Denstadli og Gjerdåker, 2011).

Fra figur 2.7 kan vi se at korridorene Østlandet- Trøndelag og Hordaland, er relativt like når det gjelder reisemiddelfordeling. Fly utgjør om lag halvparten av reisene, og bil om lag 30 prosent. Buss utgjør henholdsvis tre og en prosent. Begge disse verdiene var høyere i 2005, henholdsvis seks og tre prosent (Denstadli, 2006), og da var også tilbudet av bussreiser på de aktuelle strekningene større enn det var i 2010. Men det er en del usikkerhet knyttet til RVU-tallene. Fra samme kilde finner vi også at bussenes markesandel var lik eller lavere enn dagens i 2001, noe som stemmer godt med at tilbudet også var mer begrenset enn tilbudet i 2010, særlig på strekningen Oslo-Trondheim. Igjen er det viktig å huske at trafikken *internt* på Østlandet, og *mellom* Trøndelag og de nordlige delene av Østlandet, som med bakgrunn i tall fra busselskapene utgjør en stor del av ekspressbussenes marked, er utelatt i Denstadli og Gjerdåker (2011).

På strekningen Stavanger- Bergen, som ikke betjenes av tog, har ekspressbussene en større markedsandel. Det har også bilen. I korridoren Stavanger- Bergen er det også rimelig å anta at bussens markedsandel av det totale markedet er underestimert fordi reisende til destinasjoner mellom de to definerte enderområdene er ekskludert. Dette vil i så fall også være tilfellet for båtens markedsandel.

I Denstadli og Gjerdåker (2011) blir det også pekt på at ekspressbussenes markedsandel faller med avstand fra endepunktene. Særlig blir det pekt på at markedsandelen for ekspressbussene er størst på reiser som ikke innebærer bytte av transportmiddel. Denne observasjonen kan henge sammen med at de som benytter buss i hovedsak ikke har bil som alternativt reisemiddel. Det er en sammenheng mellom det å måtte bytte transportmiddel og avstand til sentrum i de definerte områdene. De som bor langt fra Oslo, Stavanger, Bergen eller Trondheim må i større grad enn de som bor i sentrum belage seg på å bytte transportmiddel når de skal reise på de aktuelle korridorene.

Tilsvarende øker bilandelen når den alternative kollektivreisen innebærer flere bytter. Dette er felles for Østlandet - Trøndelag og Bergen - Stavanger, mens

tallene for Østlandet - Hordaland ikke peker i noen bestemt retning, noe som må ses i sammenheng med lave passasjertall og få respondenter på buss på den strekningen. Tallgrunnlaget for Østlandet - Hordaland var for dårlig til å gjøre analyser av nedslagsfelt.

Denstadli og Gjerdåker (2011) spurte også om hvilke argumenter de reisende begrunner sitt valg av reisemiddel med. For buss (Østlandet- Trøndelag og Bergen- Stavanger) virker det mest dominerende å være pris, men også komfortabel reisemåte, passende rutetider og nærhet til holdeplass blir trukket fram som grunner for velge buss.

Samtidig pekes det på at de som reiste med buss, var de som i størst grad vurderte alternative transportmidler på strekningen Østlandet – Trondheim. Av disse vurderte de fleste tog og fly. På strekningen Bergen- Stavanger var det de båtreisende som i størst grad vurderte andre reisemidler, fulgt av buss. Alternativene for de båtreisende var i hovedsak fly og buss, mens det for de bussreisende var fly og båt. Konkurransen var altså i hovedsak mellom de ulike formene for kollektivtransport. Bilistene vurderte i minst utstrekning andre transportmidler.

2.2.3 Oppsummering

Buss er mindre viktig enn fly, bil og tog for transport over lengre distanser, men utgjør likevel en betydelig del av transportmiddelfordelingen for reiser over 100 kilometer. Denne andelen, ca seks prosent av antall reiser, har vært stabil over lengre tid. Samtidig er det en tendens som peker i retning av at bussene taper markedsandeler på de lengre reisene, de over 300 kilometer. Her er det særlig fly som vinner markedsandeler.

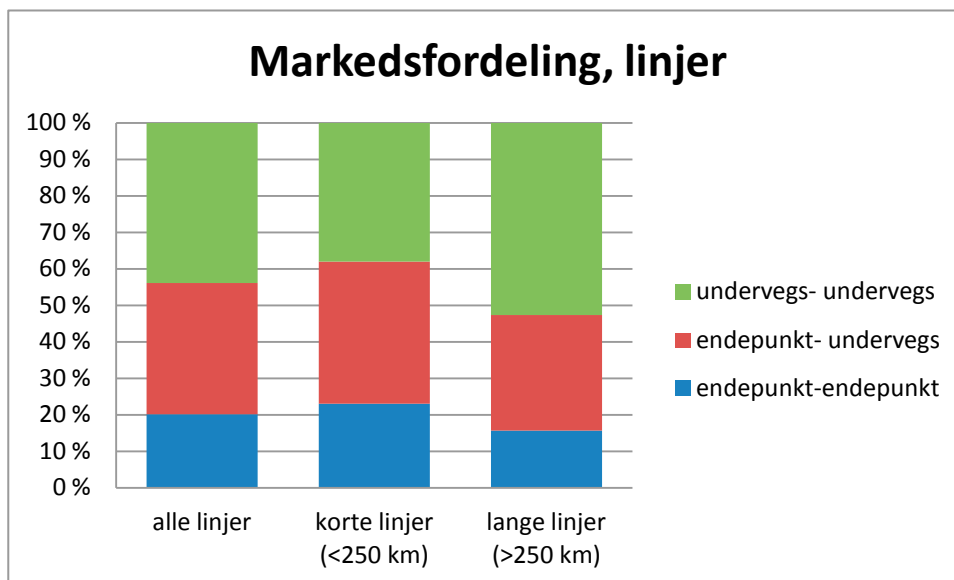
Ser vi på korridorene som ble studert i Denstadli og Gjerdåker (2011) gir det oss mer informasjon som peker i samme retning. På de lengre korridorene er buss mindre viktig enn de kortere. Dette er også i tråd med funnene fra Denstadli (2006), hvor korridoren Oslo/Akershus- Kristiansand både i 2001 og 2005 hadde en langt høyere bussandel (12 og 15 prosent) enn de andre, lengre korridorene.

2.3 Kjennetegn ved ekspressbusstrafikken i 2010

Korridorundersøkelsene og reisevaneundersøkelsene inkluderer en del informasjon om hvem som reiser, på nasjonalt nivå og i de utvalgte korridorene. Disse undersøkelsene 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

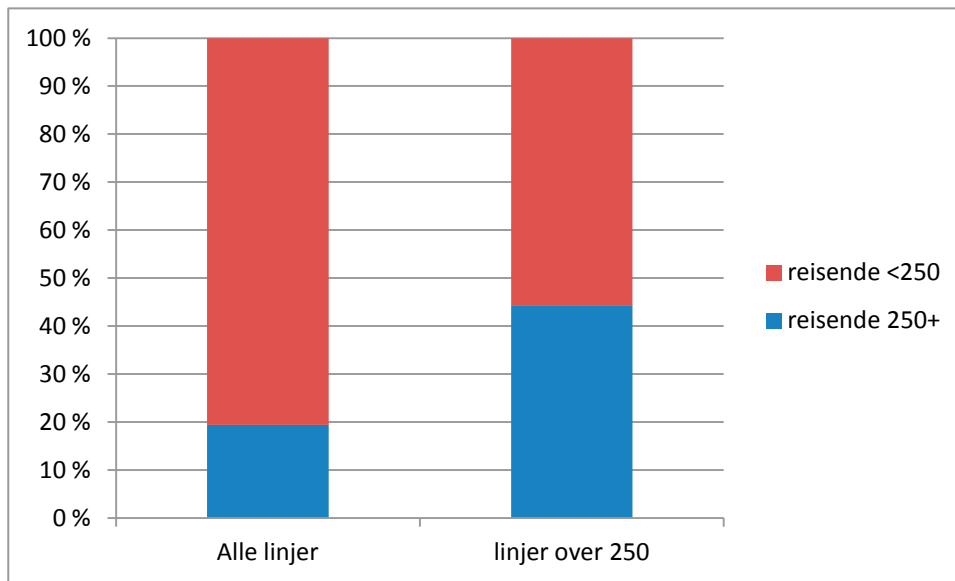
følgende figurene er altså definisjonen av ekspressbuss sammenfallende med den som blir benyttet innledningsvis i denne rapporten.

Figur 2.8 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 ca 20 prosent av de samlede reisende hos ekspressbuss linjene samlet. Denne andelen er noe høyere for kortere linjer og noe lavere for lengre linjer. På disse linjene kommer ca 80 prosent av de reisende enten på undervegs, eller skal av undervegs. Hoveddelen av disse passasjerene går både av og på 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.



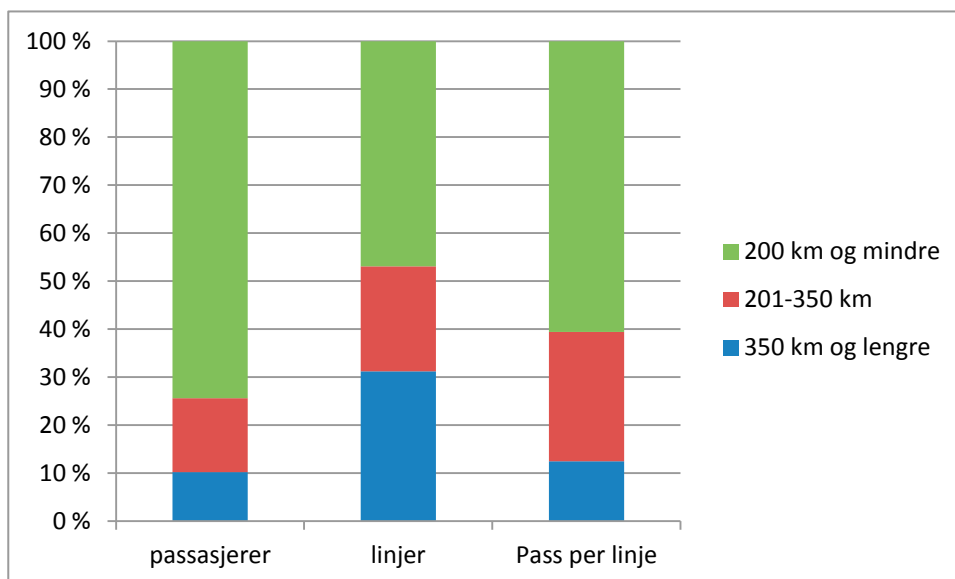
Figur 2.8. Markedsfordeling, linjer (n=20).

I forbindelse med den nye EU-forordningen, er fordelingen mellom reiser over og under 250 kilometer interessant. Figur 2.9 illustrerer at reiser på under 250 km utgjør hoveddelen av de reisende. Dette gjelder for alle linjer i utvalget, hvor snittet ligger på ca 80 prosent. På de lange linjene i utvalget reiser drøyt halvparten under 250 kilometer.



Figur 2.9. Reisende over og under 250 km (n=20)⁶

Dette passer bra med figur 2.8. som viser at endepunkt til endepunktsreiser utgjør en relativt liten andel av samlet antall reiser. En alternativ måte å beskrive dagens ekspressbusstilbud på er, ved å dele markedet inn i tre kategorier, etter linjelengde (figur 2.10).



Figur 2.10 passasjerer og linjer (n=37), tre lengdekategorier.

Figur 2.10, 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 på linjen

⁶ Snittene er laget ved at alle linjer er gitt lik vekt. Uavhengig av antall reisende på linjen.

understreker bildet av at hoveddelen av ekspressbussenes markedsgrunnlag ligger på de korte og mellomlange strekningene.

2.4 Riksgrensekryssende linjer

Tre Timeekspreslinjer 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 ekspressbusser i retning Göteborg/Malmö/København og Stockholm. I hovedsak har disse vært drevet av Swebus Express og Sjöfärbussen (nå GoByBus og Bus4You), men andre aktører inkludert Lavpriskekspresen har også vært inne i dette markedet. I dag kjører GoByBus og Bus4You til sammen ca 48 ukentlige avganger mot Göteborg. Fra Göteborg er det på enkelte av avgangene korrespondanse videre til Stockholm, noen fortsetter også videre til Malmö og København. Swebus Express opererer med ca 43 ukentlige avganger fra Oslo retning Göteborg og ca 29 retning Stockholm. For disse linjene (med unntak av Lavpriskekspresen) har vi ikke mottatt noe tallmateriale til bruk i denne rapporten.

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 utredningen, ved at de er rettet mot turisttrafikk i tilfellet Finland og del av det ordinære rutetilbudet i tilfellet Sverige.

2.5 Oppsummering

Ekspressbussene utgjør en liten andel av det samlede busstilbudet. Busstrafikk i fylkeskommunal regi er langt viktigere, hvis vi måler med utgangspunkt i antall passasjerer. Likevel utgjør ekspressbussene en betydelig andel av det samlede kollektive transportarbeidet. De transporterer færre passasjerer, men hver av passasjerene reiser lengre.

Fra reisevaneundersøkelsene kan vi se at ekspressbussene har en stabil markedsandel på reisene som er mer enn 100 kilometer lange. Samtidig er markedsandelen noe fallende på linjene som er lengre enn 300 kilometer. Korridorundersøkelsene viser at ekspressbussene har en større markedsandel på korridoren Stavanger-Bergen enn de andre korridorene. Det er rimelig å anta at ekspressbussenes markedsandel i alle fall delvis kan være fallende med distanse. Korridorundersøkelsene viser også at blant bussreisende var de alternative transportmidlene som ble vurdert på den aktuelle reisen i stor grad tog, båt og fly og i mindre grad bil. Dette kan henge sammen med de geografiske definisjonene som ble brukt, at folk som har bil kjører selv, men dette kan også være fordi buss

trekker reisende fra et mindre geografisk område enn fly. Bil har større markedsandel der alternativene medfører bytte av transportmiddel.

Bildet som tegnes gjennom SSBs statistikk og RVUen blir supplert av bildet som dannes med bakgrunn i tall fra busselskapene. Tallene fra busselskapene viser at endepunkt- endepunktsreisene ikke er de viktigste for ekspressbussene. Markedet er langt større på endepunkt- undervegs og undervegs til undervegs markedene. Det er også klart at landsdel til landsdel-transport ikke inkluderer den typiske ekspressbussreisen.

3 Ekspressbussene som støtte til fylkeskommunal transport

Det er stor variasjon mellom fylkene når det kommer til bruk av ekspressbussruter som lokaltransport. I praksis innebærer samordning av ekspressbuss- og lokaltransport at ekspressbusselskapene får tilskudd av fylkeskommunen for å kjøre deler av ekspressbussruten som lokaltransport. Det kan for eksempel gjøres gjennom at fylkeskommunen betaler en ekspressbuss for å opprettholde et kollektivtilbud i et fylke, mens strekningen utenfor fylkesgrensen kjøres kommersielt. Fylkeskommunen kan også betale ekspressbusselskapet for å kjøre skoleelever.

I dette kapitlet er vi interessert i å kartlegge omfanget av lokal- og ekspressbusstransporten. Faktorer som ulik organisering av tilskudd, organisering og ekspressbussens rolle i lokaltransporten blir utredet. Derfor ble et spørreskjema sendt ut til samtlige fylkeskommuner. Fylkeskommunene ble blant annet bedt om å spesifisere det totale antall rutekilometer som utgjøres av ekspressbuss, tilskuddsnivå for lokaltransport og generell beskrivelse av tilbud.

Det er et skille mellom tilskudd og kompensasjon, selv om begge deler er overføringer fra myndighet til ekspressbusselskap. Tilskudd er tilfeller der fylkeskommunen bidrar med økonomisk støtte til ekspressbusslinjene. Utgangspunktet er at tilskuddet bidrar til at ekspressbussene tilbyr et bedre tilbud enn hva de ville ha gjort uten tilskudd. Ett eksempel er betaling per rutekilometer for å kjøre (tilleggs)strekninger. Men det er også viktig å påpeke at fylkeskommunen også kan gi kompensasjon til ekspressbusslinjene. Reisende med lokale månedskort kan for eksempel bruke ekspressbussene innen et fylke mot at fylkeskommunen betaler mellomlegget i prisen.

3.1 Omfang

I første omgang er vi interessert i å fremstille en oversikt over hvorvidt fylkene gir tilskudd til ekspressbuss, samt om det har skjedd noen endringer siden 2006. Vi har dessverre ikke mottatt svar fra samtlige fylkeskommuner. Dermed er fremstillingen mangelfull for fylkene i Agder, Nord-Trøndelag, Telemark og Østfold.

På et overordnet nivå ser det ut til at det ikke har skjedd endringer i forhold til å gi tilskudd eller kompensasjon for billetter til ekspressbusser. I Finnmark, Hordaland, Sør-Trøndelag, Vestfold, Nordland og Troms gis det ikke tilskudd eller kompensasjon for billetter til ekspressbusser. Nordland, Troms og Finnmark har heller ikke ekspressbussruter etter vår definisjon i 2010. Det har heller ikke skjedd noen endringer fra 2006 (se Leiren mfl. 2007) i de fylkene som har besvart skjemaet ved begge anledninger. Dette har flere forklaringer. For eksempel har

ikke ekspressbuss i Vestfold ønsket å kjøre lokaltrafikk. Et annet eksempel er at fylkene har også gjennomført konkurranseutsetting av busstransporten, der samtlige ruter er underlagt ordinære anbudskontrakter. Dermed blir det heller ingen fylkesoverskridende ekspressbussruter som drives på kommersielt grunnlag. Troms fylkeskommune er ett tilfelle. I tabell 3.1 har vi inkludert alle former for fylkeskommunal støtte til ekspressbuss.

Tabell 3.1. Oversikt over fylker med økonomisk støtte til ekspressbussruter. Økonomisk støtte er her forstått som alle former for fylkeskommunal støtte til ekspressbuss

Fylke	Økonomisk støtte 2006	Økonomisk støtte 2010
Aust-Agder		?
Buskerud	X	X
Finnmark		
Hedmark	X	X
Hordaland		
Sør-Trøndelag		
Vestfold		
Møre og Romsdal	X	X
Nord-Trøndelag	X	X
Nordland		
Oppland	X	X
Oslo og Akershus		X
Rogaland	X	X
Sogn og Fjordane	X	X
Telemark	X	X
Troms		
Vest-Agder	X	?
Østfold	X	X

Vi har ikke mottatt tilstrekkelig gode data fra fylkeskommunene for å kunne sette opp en samlet oversikt over hvor store beløp dette dreier seg om. Kun svarene fra Oslo/Akershus, Oppland og Rogaland er gode nok her. Hvor henholdsvis 1, 3.7 og 0.67 prosent av tilskudd/kompensasjon til lokal busstransport gikk til ekspressbuss i 2010.

3.2 Tilskudd og anløpsavgifter

Organiseringen av tilskuddene varierer mellom fylkene. Det ser ut til at flertallet av fylkeskommunene organiserer tilskuddene slik at det betales for rutekilometer/produksjon på de aktuelle strekningene. Tilskuddene dekker en andel av kostnadene per kilometer (jf. figur 3.3 i kapittel 3.6). I tillegg er det eksempler på at det betales for rutekilometer og posisjonskjøring. Det er også tilfeller der administrasjonsselskapet betaler operatøren kompensasjon for de passasjerene som har gyldig lokalbillett. Tilskuddenes størrelse avhenger naturligvis av omfanget av ekspressbussenes rolle som lokaltransport, samt av de lokalt inngåtte avtalene. Ett eksempel er å betale for rutekilometer/produksjon på

en aktuell strekning, men med fradrag for forventede merinntekter som tilbudet genererer.

Til tross for at det er variasjon i organiseringen av tilbudet, viser svarene fra fylkeskommunene og bussnæringen at det er mest utbredt å betale for kjørte kilometer eller at tilskudd inngår i det totale rutekjøpet fra fylkeskommunen. Med andre ord; ekspressbussen inngår i en større avtale som fylkeskommunen kjøper.

Tilskuddsnivået oppfattes dessuten av fylkeskommunene som rettferdig⁷, samtidig som det er selskapene selv som har den økonomiske risikoen ved å kjøre lokaltransport.

Det er noe variasjon når det gjelder om ekspressbussene må betale for terminalbruk på fylkeskommunenes / det fylkeskommunale selskapets kollektivterminaler. I Vestfold må ekspressbussene betale en anløpsavgift på mellom 5 og 15 kroner per anløp. Dette gjelder ved anløp ved rutebilstasjonene i Larvik, Sandefjord og Tønsberg. I Hordaland betaler de ulike rutene 50 kroner per avgang fra Bergen. I Sogn og Fjordane betales det ikke for terminalbruk.

Samlet sett illustrerer dette at fylkeskommunen organiserer tilskuddene på ulike måter. Dette gjelder både enheten det betales for, men også om ekspressbussene må betale for bruk av terminaler. Likevel ser det ut til at prisnivået, fra fylkeskommunen sin side, anses stort sett som akseptabelt og rettferdig. Derimot er det eksempler på at operatørene ikke er like tilfredse med å betale for terminalbruk. Fylkeskommunen kan i enkelte tilfeller pålegge operatøren å benytte spesifikke terminaler. Når disse terminalene har lav kundedekning, og særlig hvis de også ligger langt fra ønsket trasé, kan kostnadene overstige nytten, uttrykker enkelte busselskap. Videre pekes det på at enkelte holdeplasser langs traseen holder lav kvalitet og at det kan være kapasitetsutfordringer for noen terminaler. Det overordnede bildet er likevel at det er få problemer for busselskapene.

3.3 Billettering

Fylkene har ulik praksis når det kommer til billettering på ekspressbussene. Dette har sammenheng med ansvarsdelingen mellom busselskapene og fylkeskommunen/administrasjonsselskapet. Når det gis tilskudd, er det nødvendig å avklare fordeling av inntekter, gyldighet for periodebilletter og lignende. Dette temaet er naturlig også aktuelt i fylker hvor det ikke gis tilskudd, men bare kompensasjon for enkelte grupper. Der hvor det ikke foreligger noen avtale, er det helt opp til busselskapet hvordan de ønsker å håndtere sin egen billettering.

Undersøkelsen avdekker variasjon hvordan slike billett kompensasjoner fra fylkeskommunen håndteres. I Buskerud er det opprettet et felles billetteringssystem for enkelte av rutene, mens i Oslo og Akershus betaler Ruter AS kun for de passasjerene som har en gyldig Ruter-billett. Hordaland gir ingen tilskudd til ekspressbussene, men administrasjonsselskapet kjøper plass for bruk av ungdomskort.

⁷ Basert på de svarene vi har mottatt fra fylkeskommuner.

Andre fylker rapporterer om betydelige utfordringer knyttet til forskjellig billetteringsutstyr og system. I Hedmark er ikke problemet like stort når gjelder enkeltbilletter, men verdikort og elektroniske periodekort medfører at det må brukes manuelle løsninger (eks. visning av kvittering). Det er også forskjeller mellom ulike linjer i ett fylke. På enkelte linjer har fylkeskommunen en separat avtale på bruk av skole-, periode-, ungdoms- og verdikort, mens på andre linjer er det ingen avtale.

3.4 Ekspressbussoperatører som lokal kollektivtransport

Det er flere eksempler på at ekspressbussene utfører fylkesintern kollektivtransport. Dette er tilfelle i blant annet Buskerud, Hordaland, Oslo/Akershus, Hedmark, Sør-Trøndelag og Sogn og Fjordane. Omfanget varierer selvfølgelig mellom fylkene. I forlengelsen av dette er det også relevant å avdekke i hvilken grad det er overlappl mellom lokal- og ekspressbusstilbudet i fylket. I den forbindelse kan det være aktuelt at ekspressbussene pålegges å kjøre med lukkede dører og minstetakster for å unngå å ta markedsandeler fra lokal kollektivtransport.

Vi vil illustrere en slik problematikk ved å ta utgangspunkt i Hordaland. I områder med høyfrekventert offentlig kollektivtilbud må ekspressbusser kjøre med lukkede dører (det vil si at ekspressbussene ikke kan ta på passasjerer på disse holdeplassene), mens i mellomfrekvensområder er det et rutesamarbeid med offentlige ruter. I områder med lavest frekvens eller ingen offentlig ruter er det ingen restriksjoner og ekspressbussene kan kjøre med åpne dører. I Sør-Trøndelag oppgis det at rutene supplerer hverandre, mens Sogn og Fjordane rapporterer at det ikke er overlappl mellom lokal- og ekspressbusstilbud i fylket.

Dette forteller nettopp at ekspressbussene har ulik rolle og omfang i fylkene. Noen fylker opererer med stengte dører. Det vil si at ekspressbussene ikke får ta opp passasjerer til lokaltrafikk. Andre fylker benytter minstetakster, som ekspressbussene må kreve for å ta lokaltrafikk. Disse minstetakstene ligger da høyere enn det fylkeskommunale takstregulativet. Begge disse løsningene er benyttet for å hindre/begrense konkurranse mot subsidiert lokal kollektivtransport. For å sikre høy gjennomføringshastighet for ekspressbussene kan det være fornuftig å ha høye minstetakster for å være et attraktivt tilbud for de som skal reise lengre strekninger, eller har høy betalingsvillighet. Eksempler på bruk av minstetakst er Vestfold og Buskerud.

3.5 Kollektivtilbudet uten ekspressbusser

Hva ville alternativet for fylkeskommunene vært hvis det ikke var ekspressbusser? Det er naturlig at enkelte fylkeskommuner måtte ha opprettet egne bussruter eller lagt enkelte ruter ut på anbud. I Hordaland ville det eksempelvis vært mest aktuelt å tilby egne skoleruter. Det har sammenheng med at Hordaland kun kjøper plass for bruk av ungdomskort på ekspressbussruter. I Buskerud kunne situasjonen vært annerledes. Her utfører ekspressbussruter lokal kollektivtransport på flere ruter og

dermed blir det mer aktuelt for fylkeskommunen å erstatte ruter som utfører lokal kollektivtransport med egne ruter og/eller lagt ut egne ruter til anbud. Buskerud oppgir at de økonomiske konsekvensene trolig ville vært minimale. Andre fylker oppgir at det vil medføre et for fylkeskommunene dyrere tilbud, eller et bortfall av tilbudet (Sogn og Fjordane). Kolumbus peker på at tilbudet ville vært vesentlig dårligere hvis fylkeskommunen skulle bestilt egen transport på strekningene med samme kostnad. Hvis det ikke var ekspressbusser ville det har vært nødvendig med større produksjon for å sikre skolekjøring. De svarer videre at ”Det ville imidlertid neppe vært satt inn særlig flere turer, noe som hadde gitt kundene vesentlig dårligere tilbud enn i dag”.

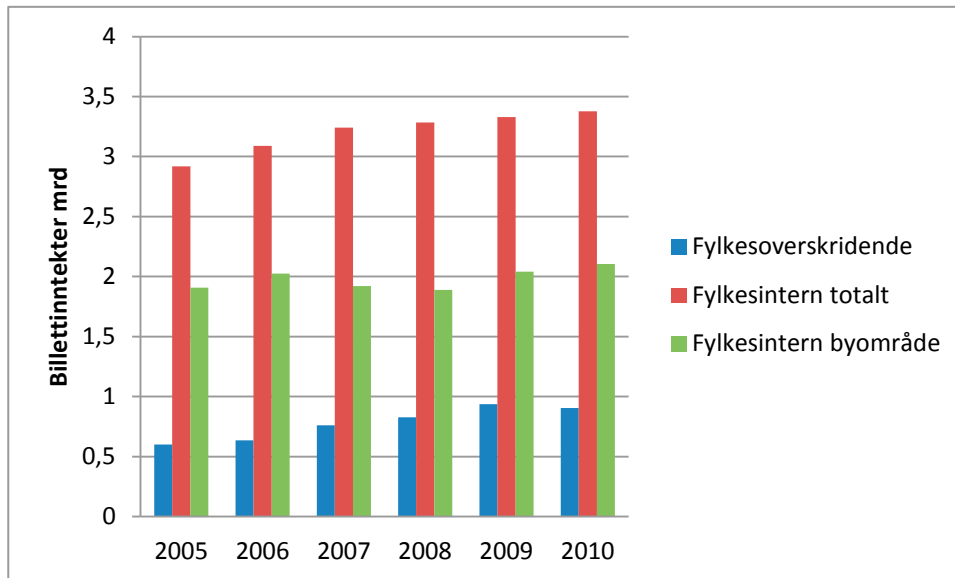
Busselskapene ble også bedt om å ta stilling til slike faktorer. Generelt mener de selskapene som svarte på spørsmålet, at fylkeskommunen trolig ville erstattet deres ruter. I den forbindelse blir det fremhevet at enkelte ruter vil miste et gjennomgående tilbud på tvers av fylker, samt miste kontakten med korresponderende ekspressbussruter. Det er også variasjon relatert til eventuelle endringer i prisnivået. Et klart mindretall av svarene fra busselskapene mener at det ikke ville medført fylkeskommunen noen økte kostnader å erstatte tilbudet. De aller fleste (tolv linjer) argumenterer for at det ville blitt dyrere, og i noen tilfeller mye dyrere. I snitt blir kostnadsøkningen estimert til omtrent 30 prosent. Variasjonen er likevel stor. Enkelte anslår 10 prosent økning, mens andre mener det vil være 100 prosent. Et generelt bilde som tegnes av busselskapene kan derfor være at ekspressbussene kan tilby et rimeligere kollektivtilbud som supplerer fylkesinternt tilbud.

3.6 Ekspressbusser og tilskuddsnivå

Vi kan også ta et blikk på de årlige billettinntektene og offentlige kjøpene i løpet av de siste seks årene (figur 3.1 og 3.2). Det fremgår blant annet at både billettinntektene og offentlig kjøp av fylkesintern kollektivtransport til buss har økt siden 2005. Når det gjelder fylkesoverskridende⁸ transport i SSBs statistikk, har billettinntektene også økt, mens de offentlige kjøpene er marginale. Figurene illustrerer derfor et interessant mønster. Ekspressbusser er i hovedsak kommersielle. Lønnsomheten virker også å være betraktelig bedre enn hos fylkesinterne ruter (basert på aggregerte størrelser fra SSB). Fylkesoverskridende transport har langt færre busser, samtidig som billettinntektene er relativt høye. Videre illustrerer figurene at offentlige kjøp til fylkesoverskridende transport er lave. Dermed utgjør fylkesoverskridende transport en liten del av offentlig kjøp, samtidig som det genererer betydelig etterspørsel. Dette kan tyde på at økt tilskudd til ekspressbusskjøring kan være positivt samfunnsøkonomisk. Et relativt lite tilskudd til ekspressbussene kan utløse en relativt stor tilbudsforbedring for fylket. Bakgrunnen for dette er at hoveddelen av ekspressbussene i dag driver privatøkonomisk lønnsomt. Konvensjonell økonomisk teori om tilbud av busstjenester indikerer at privatøkonomisk optimal produksjon er lavere enn

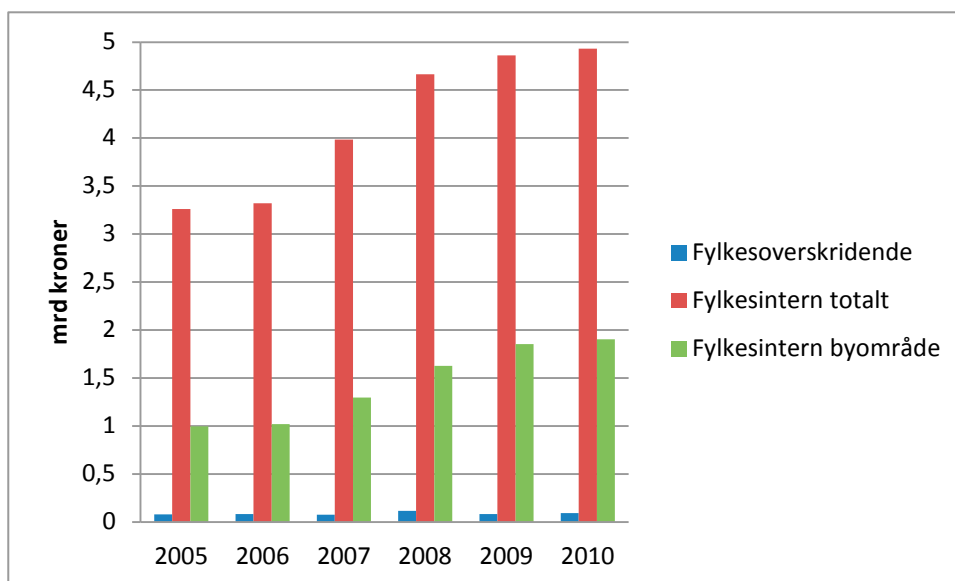
⁸ Fylkesoverskridende transport utgjøres i all hovedsak av ekspressbusser. Men i følge SSB sin definisjon skal ”alle reiser med ei fylkesoverskridende rute tas med under fylkesoverskridende trafikk, også de som strengt tatt både går på og av i samme fylke”.

samfunnsøkonomisk optimal produksjon. Dermed at en kan komme nærmere et samfunnsøkonomisk optimalt tilbud, ved å yte noe tilskudd. Imidlertid er det mange forhold som vil påvirkes av et slikt eventuelt tilskudd. Dagens tilbud er drevet på kommersielt initiativ. Noe som er forenlig med noen former for tilskudd, men langt fra alle. En endring i politikken i forhold til tilskudd til ekspresbussnæringen, vil påvirke næringen på mange måter og resultere i en annen næring enn den vi har i dag. Om dette er fornuftig og hvis så hvordan det kan gjøres, er en større diskusjon, som ligger utenfor denne rapportens mandat.



Figur 3.1. Billettinntekter (i nominelle norske kroner) fordelt etter ruter i byområde, fylkesintern og fylkesoverskridende (SSB 2011).

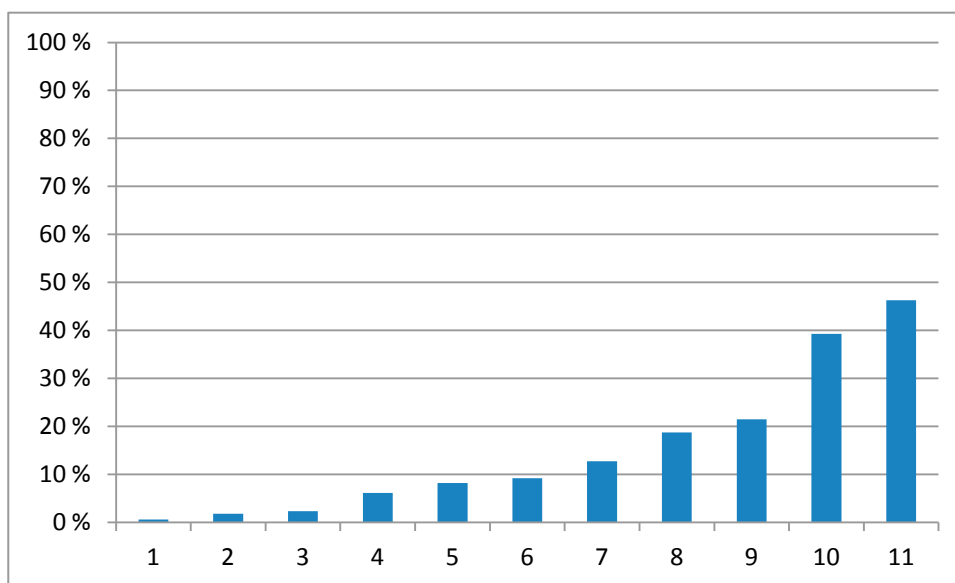
En observasjon fra figur 3.1 er at fylkesoverskridende linjer har klart størst økning i billettinntektene. Dette er sammenfallende med det vi finner med tallmateriale fra ekspresbussnæringen i kapittel 4.



Figur 3.2. Offentlige kjøp fordelt etter byområde, fylkesintern og fylkesoverskridende (SSB 2011).

Figur 3.1. viser fordelingen av billettinntekter på ulike typer linjer, basert på SSBs statistikk og definisjoner. Figur 3.2. viser tilsvarende fordeling av offentlige kjøp. Samlet tegner disse et bilde, hvor det offentlige i liten grad kjøper ekspressbusstjenester, men billettinntektene fra ekspressbussnæringen er relativt gode når en sammenligner med fylkesintern trafikk.

Tilskuddsnivået varierer mellom ekspressbussrutene. Vi har mottatt data fra 37 ekspressbusslinjer med drift i 2010. Av disse mottar 11 linjer tilskudd, men det er bare et fåtall av disse hvor det lar seg gjøre å skille hva som er tilskudd til drift og hva som er kompensasjon for å følge takstregulativer osv. Vi har derfor valgt å behandle dette samlet. Vår statistikk tyder på at linjer med tilskudd i snitt er noe kortere enn linjer uten tilskudd. Medianlengden for alle linjer er 245 km (gjennomsnitt 306km), mens den for linjer med tilskudd er 153 km (gjennomsnitt 184 km). Figur 3.3 viser betydningen av tilskuddet for de 11 linjene. Utgangspunktet er å måle andel tilskudd i forhold til de totale inntektene.



Figur 3.3. Tilskudd som andel av samlede inntekter⁹ på 11 anonymiserte ekspressbusslinjer i 2010. "Tilskudd" inkluderer her både tilskudd for et bedre tilbud og takstkompensasjon

Det fremgår av figur 3.3 at tilskuddet til ekspressbussene har forskjellig betydning for inntektsgrunnlaget. I 6 av 11 linjer utgjør tilskuddet under 10 prosent av inntektene fra linjen. Derimot er det også enkelte linjer som ser ut til å være sterkt avhengig av tilskudd. Ett tilfelle viser til at tilskuddet utgjør omtrent halvparten av inntektene. Figuren åpner for flere tolkninger. En tolkning er at linjene med relativt høye tilskuddsandeler ikke ville bli drevet dersom dette tilskuddet falt bort. En annen er at tilskuddene på de fleste linjene er så vidt små at det i hovedsak dreier seg om kompensasjon for å benytte det lokale billettsystemet. Her er en svakhet i vårt datamateriale, da det ikke alltid fremgår tydelig av svarene om det dreier seg om tilskudd til drift, eller kompensasjon for bestemte motytelser. Typisk gir dette lavere billettinntekter per passasjer for en del av passasjerene, enn

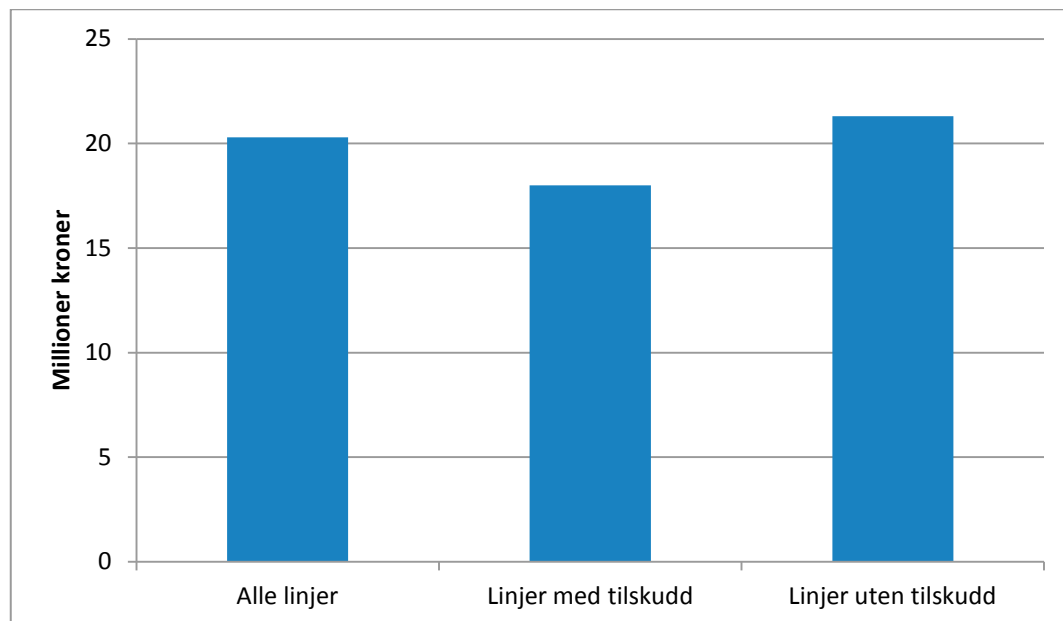
⁹ For enkelhets skyld er eventuell pakketransport holdt utenfor her. Slik at figuren viser tilskudd / (billettinntekter + tilskudd).

det som ville blitt gitt om ekspressbussene hadde fulgt egne takstregulativer. Eventuelt at det dreier seg om kompensasjon for ekstra stopp, som ellers ikke ville vært kostnadssvarende. Altså virker ikke tilskuddet å være avgjørende for driften på mange av linjene som mottar tilskudd, men det kan godt være avgjørende for om det blir gitt et tilbud til enkelte grupper reisende, eller på enkelte delstrekninger. Hovedinntrykket er likevel at enheten tilskuddene blir beregnet ut i fra er kilometer kjørt i rute. Hva som ligger som motytelser inne i disse avtalene har vi mangelfullt datamateriale å uttale oss på bakgrunn av i denne rapporten.

Fordelingen i figur 3.3 kan ha sammenheng med flere faktorer. Blant annet blir det oppgitt at én av linjene konkurrerer mot fly. På to av linjene er det konkurranse mot tog på hele strekningen. Ytterligere seks linjer har konkurranse mot tog på deler av strekningen og ikke nødvendigvis den delen av strekningen det betales tilskudd for. En av disse oppgir også at det er konkurranse mot annen ekspressbuss som ikke mottar tilskudd på strekningen. Spørsmålet om i hvilken grad det i dette enkelttilfellet dreier seg om komplementære eller konkurrerende tilbud kan diskuteres.

3.7 Omsetning på ekspressbusskjøring

Figur 3.4 viser gjennomsnittlig omsetning per ekspressbussrute i 2010. Beregningen er basert på billetttinntekter pluss eventuelle tilskudd.



Figur 3.4 Gjennomsnittlig årlig omsetning per ekspressbusslinje for alle linjer, linjer med tilskudd og linjer uten tilskudd. Millioner kroner.

Figur 3.4 illustrerer forskjellen i omsetning mellom den gjennomsnittlige ekspressbusslinjen, gjennomsnitt for linjer med tilskudd og gjennomsnitt for linjer uten tilskudd. I figuren kategoriseres linjene etter om de mottar eller ikke mottar

tilskudd. I snitt innhenter linjene i omtrent 20,3 millioner kroner i inntekter i året. Studerer vi alle linjene under ett utgjør verdien over 732¹⁰ millioner kroner.

Linjer som mottar tilskudd har i snitt lavere omsetning sammenlignet med linjer uten tilskudd. Tidligere har det blitt påpekt at linjer med tilskudd gjennomsnittlig er kortere enn linjer med tilskudd. Bildet av den typiske linjen med tilskudd er dermed at den er kortere, og har mindre trafikk, enn linjene som ikke mottar tilskudd i noen form. Om vi i datamaterialet entydig kunne skille hvilke linjer som mottar tilskudd og hvilke som mottar kompensasjon for bruk av fylkeskommunale takstregulativ, ville dette bildet antagelig bli ennå tydeligere. Et gjennomgående problem er imidlertid at de ulike formene for offentlige betalinger til busselskapene vanskelig lar seg skille i ulike kategorier. Dette kan delvis forklares med måten spørsmålene har blitt utformet på, men også at mange ekspressbusselskap opererer på fylkeskommunale kontrakter som ikke skiller disse størrelsene. Altså er det bare mulig å trekke ut noen linjer, hvor dette er gjort eksplisitt, men dette utvalget fyller ikke kriteriene for anonymisering og må derfor utelates her.

3.8 Fordeler og ulemper ved samordning av lokal- og ekspressbussruter

Vi var også interessert i å kartlegge fylkeskommunenes oppfatning av fordeler og ulemper ved samordning av lokal- og ekspressbussruter. Derfor ble de spurt om positive og problematiske sider ved samordning av lokal- og ekspressbussruter i spørreskjemaet. Det er nødvendig å påpeke at et mindretall av fylkeskommunene svarte på dette spørsmålet, slik at det ikke kan formidle et bilde som nødvendigvis er representativt for fylkene. Argumentene kan derimot illustrere fordeler og ulemper relatert til samordning av lokal- og ekspressbussruter.

Positive sider

En positiv side som blir fremhevet er at ekspressbussene bidrar til å forbedre kollektivtilbudet. Et forbedret tilbud er knyttet til flere faktorer. For det første kan ekspressbussene tilby et ekstra rutetilbud utover det som tilbys av fylkeskommunen. Det kan igjen bidra til høyere frekvens i et område, men også at tilbudet blir bedre siden det sikrer et kollektivtilbud der det ikke nødvendigvis ville ha trafikkert buss i utgangspunktet. For det andre kan ekspressbussene sikre sammenhengende rutetilbud på lengre strekninger. Dermed slipper passasjerer omstigning og reisetiden kan bli mer effektiv. Et ytterligere moment er knyttet til at kommersielle aktører har egeninteresse av å tilby et godt kollektivtilbud, samtidig som de er har høy kundetilfredshet. I Buskerud påpekes et slikt aspekt:

”Kommersielle aktører har egeninteresse av god service og godt tilbud for å få kundegrunnlag og rentabel forretning. Vi har godt samarbeid med operatøren, og drøfter løsninger innenfor denne settingen. Timesekspressen er godt ansett av publikum”.

¹⁰ 732 millioner er summen vi har data for. Vi antar at totalsummen ligger på ca 750 millioner (jf figur 4.17).

Kolumbus peker på et fjerde moment. Fylkeskommunen kan spare penger ved å yte tilskudd til ekspressbuss.

”Det (ekspressbussene) gir kundene et bedre tilbud enn ved kun lokal rutetransport. Fylkeskommunen sparer penger ved å yte tilskudd til ekspressbussene.”

Negative sider

Riktignok er det ikke utelukkende positive sider som blir fremhevet. Også negative faktorer er knyttet til ekspressbussnæringen. For det første kan fylkeskommunen miste inntekter på bekostning av ekspressbussnæringen. Blant annet i Hordaland fremheves dette aspektet:

”Det offentlige mister passasjerinntekter som et fylkeskommunalt samarbeid om like ruter ville gitt, og får økt behov for tilskudd til parallelle ruter”.

For det andre kan ekspressbusser bidra til at rutetilbudet blir mindre oversiktlig og at ekspressbusstilbudet ikke samsvarer med fylkets behov. I Hordaland pekes det på at

”Rutene tilpasses det kommersielle langdistansemarkedet, noe som ikke nødvendigvis er i samsvar med lokale eller regionale behov. Rutetilbudet er uoversiktlig mht. traseer, rutetider, takster, billettering med mer”.

I Buskerud føres flere av de samme argumentene:

”Takstordningene er forskjellige, vanskelig å samordne med både lokale ruter og tog (forbedres med nytt takst- og billetteringssystem fra 2011). Operatøren ”bestemmer” tilbudet. Løyvemyndighetene vegrer seg for å være restriktive i forhold til betjening, vilkår etc så lenge ruten ikke får tilskudd”.

3.8.1 Diskusjon

Resultatene kan tyde på at det er visse utfordringer knyttet til å samordne planleggingen av offentlige og kommersielle ruter. Dette skyldes blant annet at ekspressbussnæringen kan oppleves å ta inntekter fra fylkeskommunens egne ruter, samtidig som fylkesadministrasjonens ønsker ikke alltid er i samsvar med ekspressbussnæringens egne inntektsvurderinger. De positive sidene er relatert til at ekspressbusser kan bidra til et forbedret tilbud gjennom blant annet å tilby et ekstra rutetilbud og samtidig et sammenhengende rutetilbud på lengre strekninger. Ekspressbusser mottar videre tilskudd i ulike former i over halvparten av fylkene.

I de fleste fylkene finnes det fortsatt uutnyttet potensialet for samordning mellom ekspressbusstilbudet og lokal kollektivtransport. Dette kan ha gode samfunnsmessige effekter gjennom å skape et mer sammenhengende kollektivnett i Norge. Det er likevel viktig å anerkjenne at ekspressbussene og fylkeskommunen ikke alltid vil ha sammenfallende interesser. Det er tilfeller der fylkeskommunen synes det er vanskelig å stille krav om samordning til en fristilt ekspressbussnæring, samtidig som fylkeskommunenens egne ønsker ikke alltid står i samsvar med deres inntektsinteresser.

3.9 Oppsummering

Resultatene viser at ekspressbusslinjer utfører lokal kollektivtransport i mange deler av landet. Således spiller de en viktig rolle med tanke på fylkesintern transport. Dette gjenspeiles ved at omtrent en tredjedel av ekspressbusslinjene mottar tilskudd i en eller annen form fra fylkeskommunen. De aller fleste selskapene argumenterer også for at det ville blitt dyrere hvis fylkeskommunen skulle erstatte deres tilbud. I snitt blir kostnadsøkningen estimert til omtrent 30 prosent.

Videre er det variasjon i organiseringen av tilbudet. Vår gjennomgang viser at det er mest utbredt å betale for kjørte kilometer eller at tilskudd inngår i det totale rutekjøpet fra fylkeskommunen. Det er i tillegg ulik praksis når det kommer til billettering og integrering av billetteringsutstyr. I Buskerud har de kommet langt i å opprette et felles billetteringssystem som kan redusere ulemper relatert til å bytte av buss og bruk av elektroniske verdikort.

Ekspressbussene utfører lokal kollektivtransport i flere deler av landet. Omfanget varierer mellom fylkene, men de offentlige kjøpene til ekspressbuss virker å være svært lave sammenlignet med fylkesintern kollektivtransport.

I sum utgjør ekspressbussene en relativ stor omsetning. Den totale omsetningen for ekspressbussene overstiger 732 millioner kroner i året. I flertallet av linjene utgjør tilskudd en beskjeden del av inntektene for ekspressbusselskapene.

4 Utvikling i ekspressbussmarkedet

I dette kapitlet beskriver vi utviklingen i ekspressbussmarkedet fra 2000 til 2010. Selve kapitlet er strukturert slik at den geografiske konteksten presenteres i kapittel 4.1, mens de resterende delkapitlene beskriver utviklingen på grunnlag av utvalgte indikatorer. Kapittel 4.2 ser på utviklingen i tilbudet ekspressbussene utgjør, blant annet gjennom indikatorer som frekvens og rutekilometer. 4.3 ser på utviklingen, sett fra etterspørselssiden basert på indikatorer som passasjertall og passasjerkilometer, og kjennetegn ved dagens reisende med utgangspunkt i ulike billettkategorier. Kapittel 4.4 presenterer utviklingstrekk i økonomien i næringen basert på indikatorer som billettinntekter, kostnader, tilskudd og utkjørt distanse. Utvikling i hvilke selskap som er involvert presenteres i kapittel 4.5, mens 4.6 er en oppsummering av hele kapittel 4.

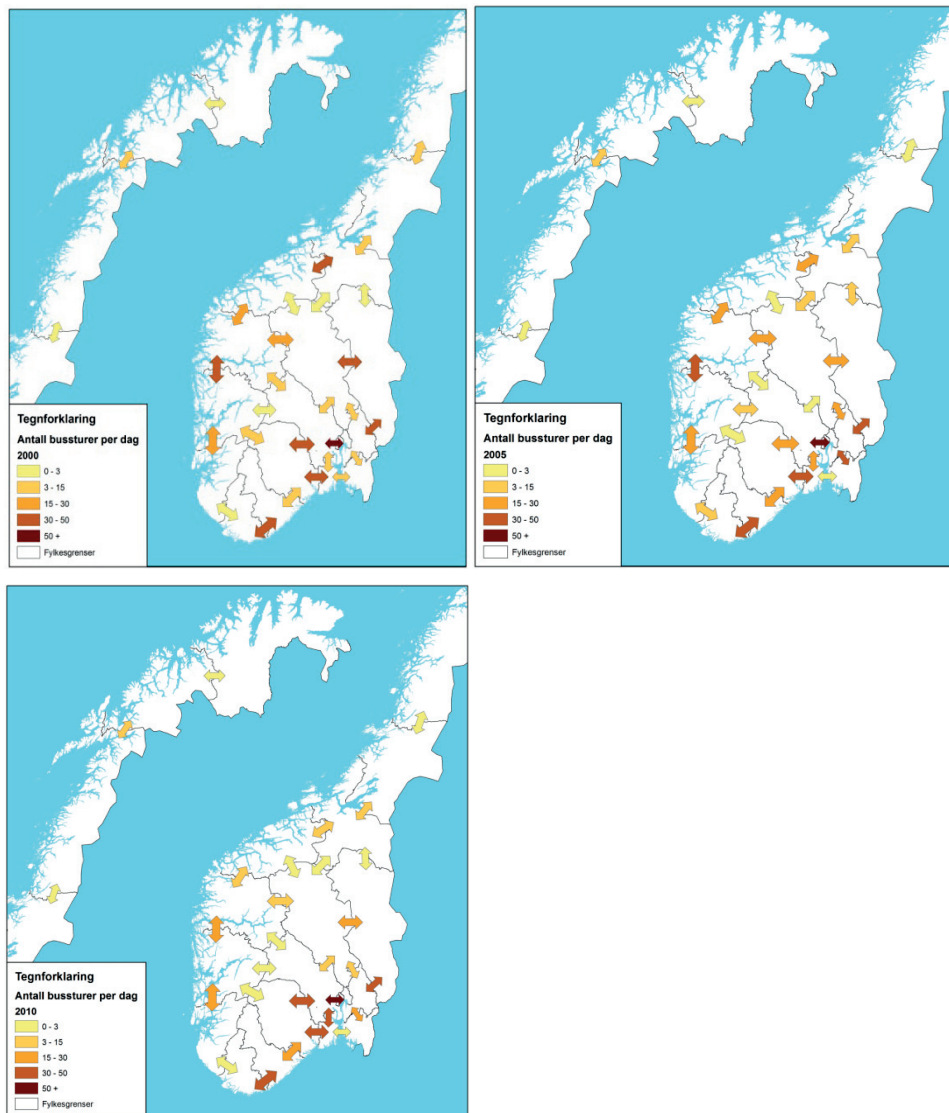
Dataene som blir presentert i dette kapitlet er innhentet fra busselskapene (vedlegg 3). I den forbindelse er det nødvendig å påpeke at datasettet ikke er fullstendig. Det er i hovedsak to årsaker til dette. For det første har ikke alle busselskapene fylt ut skjemaet vi har sendt ut. For det andre er ikke alle skjemaene besvart fullstendig. Det innebærer at fremstillingen har noen svakheter knyttet til at vi ikke kan si nøyaktig hvordan utviklingen har vært. På den andre siden har vi mottatt svar fra et klart flertall av busselskapene (15 av 17) og med bakgrunn i disse svarene kunnet konstruere noen av de manglende dataene. Vi mener derfor at dataene langt på vei er representative for utviklingen i ekspressbussmarkedet fra 2000 og at de gir et rimelig bilde av utviklingstrekket.

4.1 Geografisk fordeling av ekspressbusstilbudet

Det har skjedd en gradvis oppmykning av ekspressbussmarkedet siden årtusenskifte. Tidligere var det blant annet restriksjoner knyttet til etablering av ekspressbuss i konkurranse mot jernbane. I Innst.S. nr 228 (2001-2002) ble det innført en friere etableringsrett for ekspressbuss og det ble åpnet for en mer direkte konkurranse mellom tog og ekspressbuss. I første omgang gjaldt dette i det sentrale Østlandsområdet. Senere, i 2003, ble dette utvidet til å gjelde i hele Norge. En oppmykning av adgangsreguleringen til markedet er det rimelig å anta vil ha konsekvenser for tilbudet av tjenester. Dette virker i stor grad å ha skjedd i ekspressbussmarkedet.

Figur 4.1, 4.2 og 4.3, viser hvor mange ekspressbussavganger per dag som krysser de ulike fylkesgrensene. Dette er beskrevet mer detaljert i Vedlegg 1¹¹, som tabell på linjenivå.

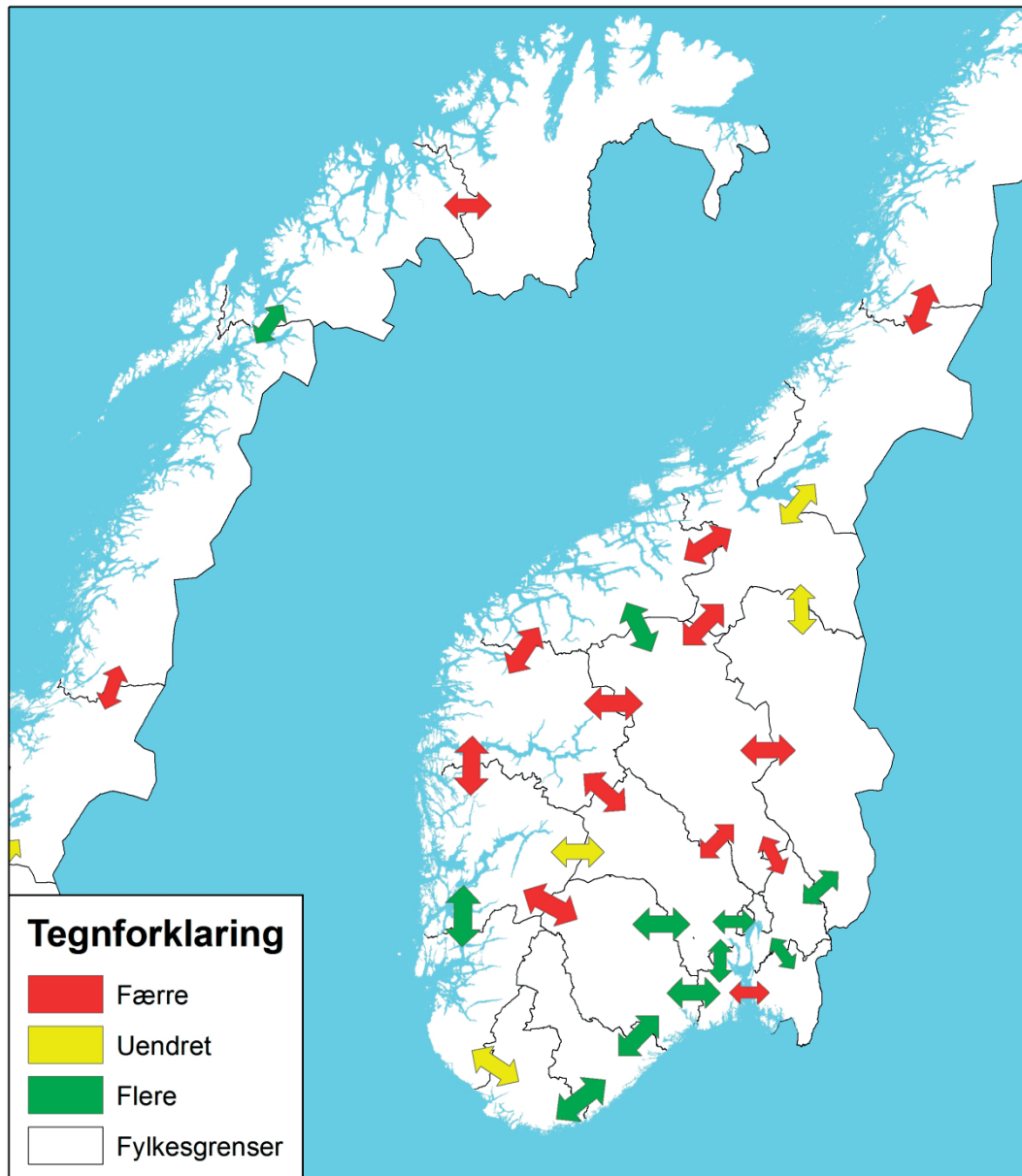
¹¹ Vedlegg 1, er i likhet med figur 4.1-4.4 basert på frekvens hentet fra Rutebok for Norge, mens frekvens som oppgis i kapittel 4.2 er basert på innsamlet datamateriale.



Figur 4.1, 4.2 og 4.3. Antall fylkesgrensekryssninger per dag, med buss, år 2000, 2005 og 2010 (Rutebok for Norge, 2000, 2005 og 2010)

På figur 4.1 – 4.3, viser pilene mellom fylkene hvilke fylkesgrenser som blir krysset og fargene på pilene hvor mange ganger denne grensen krysses i løpet av en ukedag. Den lyseste fargen er 0-3 kryssninger per dag. Den mørkeste over 50. En ekspressbusslinje fra Kristiansand til Oslo krysser fylkesgrensene Vest-Agder – Aust-Agder, Aust-Agder-Telemark, Telemark- Vestfold, Vestfold- Buskerud og Buskerud- Oslo/Akershus, og er dermed inkludert i fargen på alle disse pilene. Som de fleste steder i denne rapporten er det rapportens definisjon av ekspressbuss som ligger til grunn. Dette har medført noe usikkerhet på enkelte linjer i 2000, som vi ikke entydig har kunnet bestemme om blir drevet på kommersielt eller fylkeskommunalt initiativ. Disse er kategorisert med bakgrunn i generell bransjekunnskap. En annen svakhet med materialet er knyttet til at dette er basert på ruteinformasjon slik den er oppgitt til Rutebok for Norge høsten det aktuelle året. Det vil si at det ikke er tatt høyde for eventuelle avvik, eller sesongvariasjoner. Hovedutviklingen er at det blir noen flere grensekryssninger. For eksempel er det flere avganger mellom Buskerud og Hordaland.

Ved å sammenligne figurene 4.1 – 4.3 ser vi at det er en tendens mot sentralisering også av ekspressbusstilbudet. Denne tendensen er klarest mellom 2005 og 2010. Pilene i sentrale områder blir mørkere, mens pilene i på typiske fjelloverganger blir lysere. Dette bildet blir ennå tydeligere hvis vi ser på endringen alene (figur 4.4).



Figur 4.4 endring i fylkesgrensekryssninger med ekspressbuss (2000-2010).

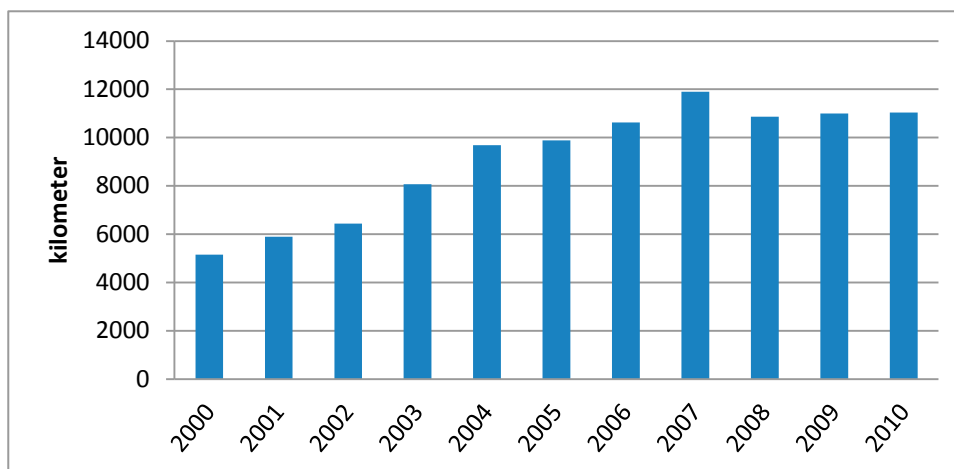
Oppbyggingen av figur 4.4 er tilsvarende figur 4.1-4.3, men fargen på pilene viser nå om det har blitt flere, uendret eller færre kryssninger over grensene. Figuren viser at fylkesgrenser på det sentrale Østlandet blir krysset av stadig flere ekspressbussavganger per dag. Mens særlig antall fjellkryssninger, går ned. Gule piler betyr at endringen er på mindre enn en avgang per ukedag. Altså at tilbudet er uendret i intensitet. Pilen mellom Buskerud og Hordaland, viser til ingen kryssninger, både i 2000 og 2010 (her var det kryssninger i 2005). Pilen mellom Oppland og Møre og Romsdal er grønn, fordi det i 2000 ikke var avganger der.

Tilsvarende er det grønn pil mellom Hordaland og Rogaland. Denne henger sammen med økt tilbud på Kystbussen. Grønne piler langs korridoren Kristiansand-Oslo og på typiske regionale ekspressbusslinjer er også påfallende.

4.2 Utvikling i produktet som har blitt tilbudt

Den videre framstillingen er basert på data samlet inn fra ekspressbussnæringen for denne rapporten. Innsamlingen av dataene har blitt gjort på linjenivå. Det vil si at data har blitt samlet inn for alle linjer der det har latt seg gjøre. For linjer som er nedlagt og selskapet ikke lenger operativt har dette ikke latt seg gjøre. På enkelte linjer er det gjort anslag fra busselskapets side, der de ikke har hatt tilgjengelig statistikk. For fire linjer er tallene delvis konstruert av TØI med bakgrunn i et mangelfullt tallmateriale fra busselskapene for den aktuelle linjen, rutetabell, kostnadsindekser og utviklingstrekk fra sammenlignbare linjer. Der det har latt seg gjøre, har disse tallene blitt kvalitetssikret. Denne prioriteringen har blitt gjort for at fordelingen på ulike typer linjer og samlet utvikling skal bli riktigst mulig. Altså vurderingen at å utelate en gitt linje medfører en større feilkilde for den aggregerte summen og dermed snittene, enn å inkludere denne linjen med estimater for de dataene som ikke foreligger.

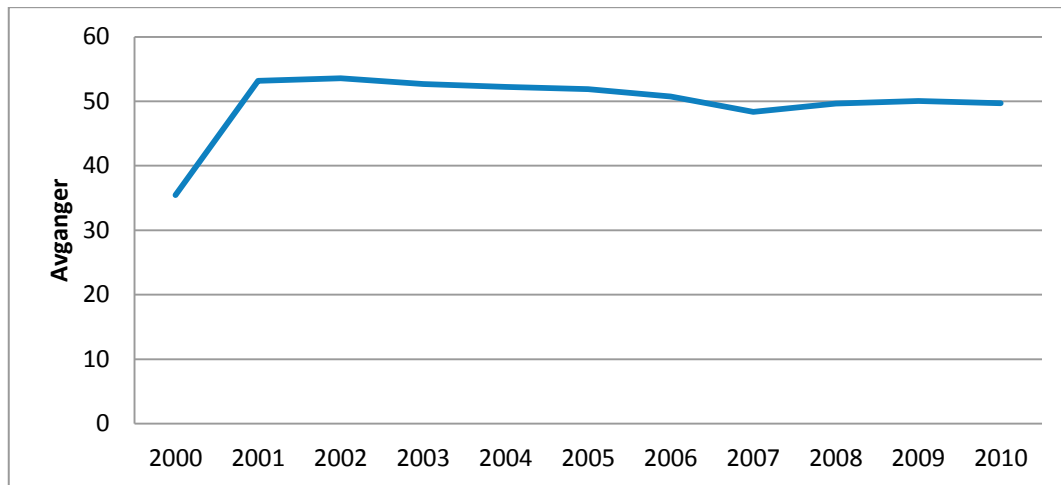
Hovedtrekkene i utviklingen er at ekspressbussnettverket har vokst både i utstrekning (figur 4.5) og intensitet (figur 4.6). Dette gjelder særlig tidlig i perioden.



Figur 4.5 Samlet ekspressbusslinjenett i kilometer ($n = 14 - 37^{12}$).

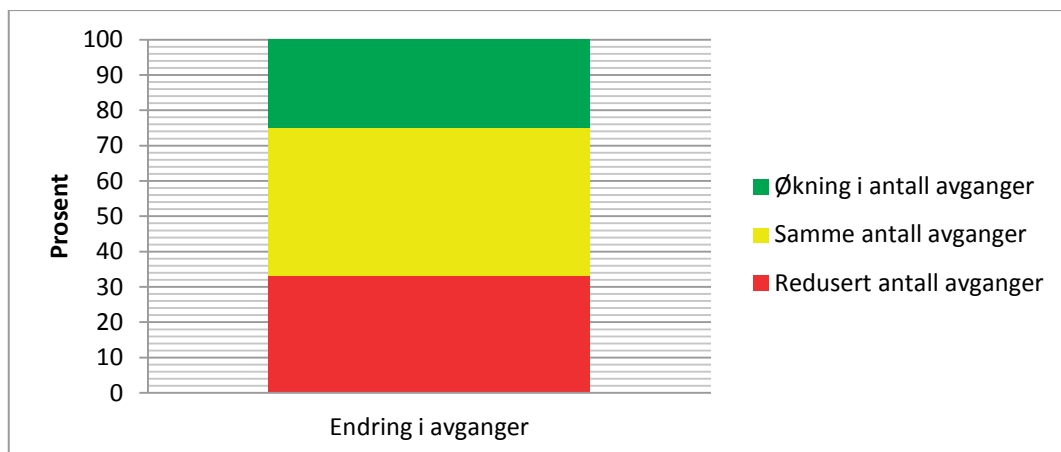
Figur 4.5 viser at antallet kilometer linjenett som har blitt tilbudt av ekspressbussene økte kraftig i perioden 2000-2004. Tidsmessig sammenfaller dette med liberaliseringen, men har etter det hatt en langt mer beskjeden økning. Ett toppår for utstrekning av linjenettet ser foreløpig ut til å være 2007 da linjenettet var 12.000 kilometer langt.

¹² Antall linjer varierer mellom årene. Laveste N er 14 og høyeste er 37.



Figur 4.6. Gjennomsnittlig antall ukentlige avganger per linje etter årstall (n= 14-37).

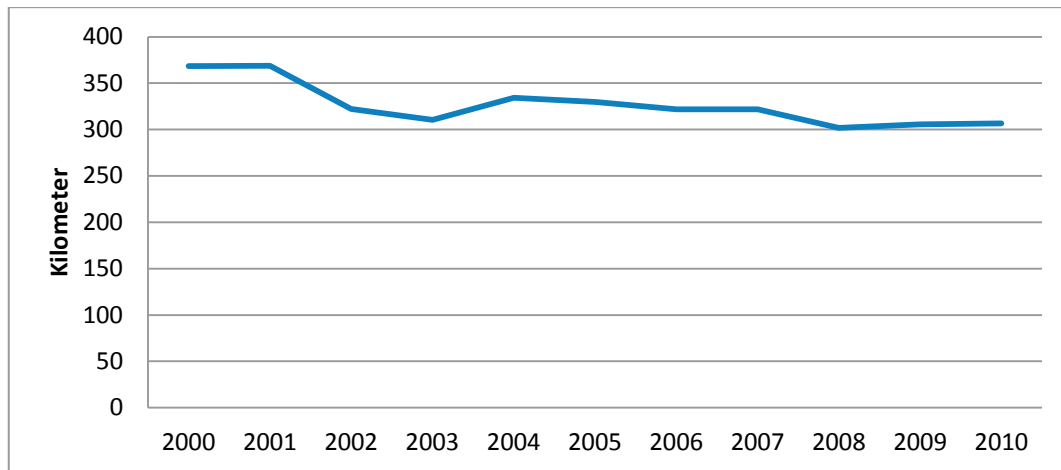
Mens utstrekningen på tilbudet økte, har det ikke vært en tilsvarende utvikling i intensiteten på tilbudet. Figur 4.6 viser at intensiteten i tilbudet økte mellom 2000 og 2001. Men etter det har antallet avganger delt på antallet ekspressbusslinjer holdt seg relativt konstant. Dette kan ha sammenheng med at det særlig var korte linjer, med høy frekvens som ble lagt til tilbudet i 2001.



Figur 4.7 Endring i antall avganger fra oppstartsåret sammenlignet med år 2010. Økning i antall avganger innebærer at det kjøres flere avganger i 2010 enn i oppstartsåret.

Figur 4.7 illustrerer utviklingen i tilbudet på de linjene som var i drift i 2010. Det øverste feltet viser at hver fjerde linje har et mer høyfrekvent tilbud i 2010 sammenlignet med første året linjen var i helårs drift, (eller driften i 2000, hvis linjen startet før år 2000), der vi har data på dette. Videre har om lag 40 prosent av linjene det samme antall avganger i 2010 som de hadde ved oppstart, eller i år 2000. En tredjedel av linjene har færre avganger i 2010 enn de hadde ved oppstart, eller år 2000. Altså har to tredjedeler av linjene økt eller konstant tilbud, mens en tredjedel har et redusert tilbud i den perioden vårt datamateriale dekker.

Videre kan vi se at hva slags linjer som har blitt tilbud har endret seg noe gjennom perioden. Figur 4.8 viser utviklingen i gjennomsnittlig lengde på ekspressbusslinjene.



Figur 4.8. Gjennomsnittlig lengde på ekspressbusslinjene ($n = 14 - 37$). Kilometer.

Figur 4.8 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 sees 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 ekspressbuss 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.

I gjennom perioden har busstørrelsen, målt i antall seter per buss, ikke endret seg nevneverdig. Det samme gjelder for gjennomsnittsfrekvensen på en ekspressbussrute (figur 4.6). Utviklingen i setekilometer i hovedsak har fulgt utviklingen i samlet rutenett (figur 4.5). Toppunktet var i 2008 med 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.

4.3 Etterspørsel

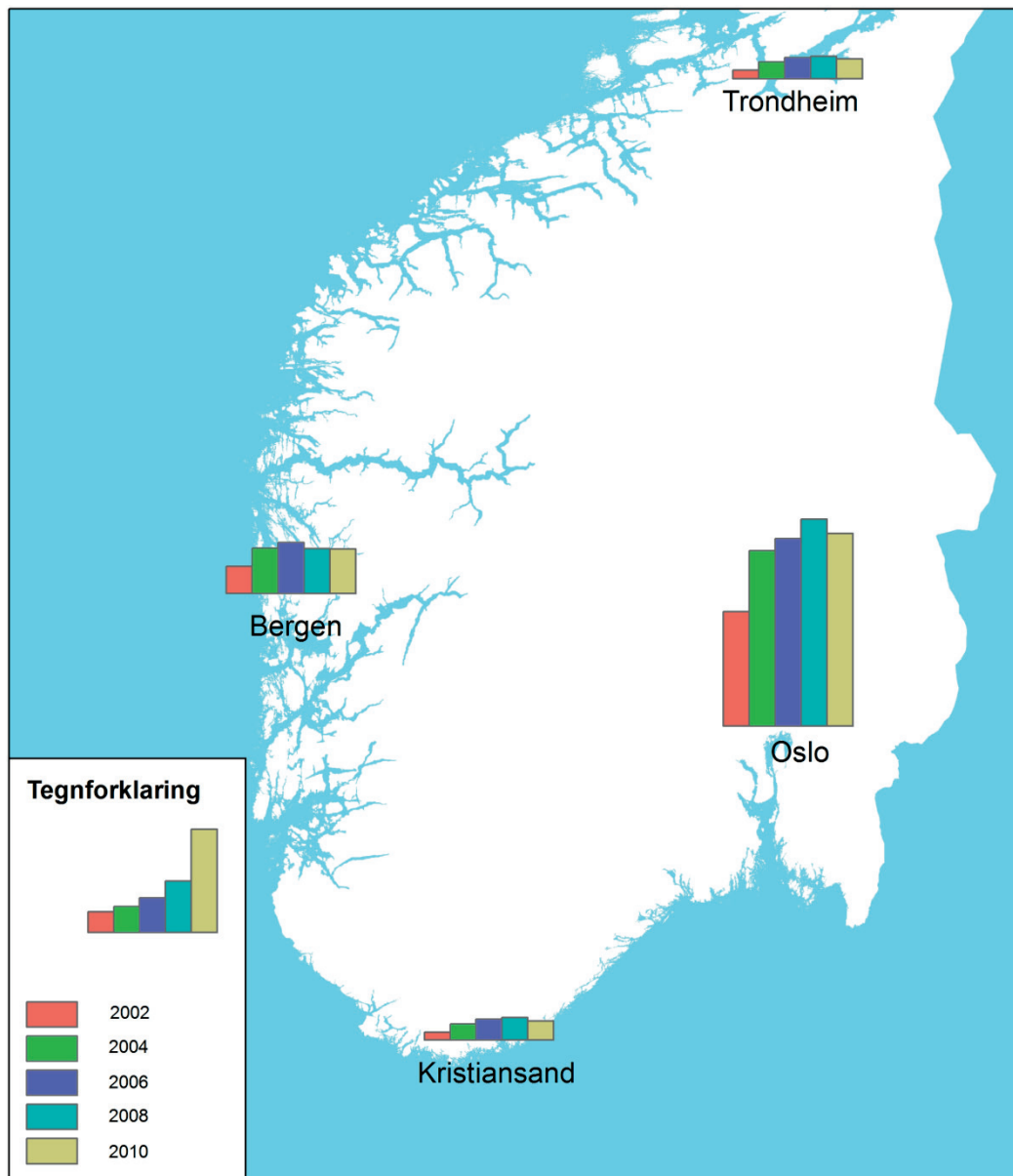
Ekspressbusslinjene er i hovedsak finansiert av de betalende passasjerene, med unntak av de stort sett beskjedne offentlige tilskuddene vi presenterte i forrige kapittel. Siden ekspressbussnæringen på 2000-tallet har økt raskere enn det meste annet av transport og hva befolkningsveksten skulle tilsi, er det rimelig å anta at den raske økningen i tilbudet etter år 2000 er en refleksjon av endringer i lovverket. Disse endringene gjorde det mulig å tilpasse tilbudet til etterspørselen

etter ekspressbusslinjer. I dette underkapitlet vil vi derfor studere utvikling i antall passasjerer og passasjerkilometer for å illustrere endringen i etterspørselen. Videre vil vi ta et blick på endringer i reiselengde og belegg for bussene. Dette er størrelser som illustrerer utviklingen i produktene som kommer inn under definisjonen ekspressbuss.

I 2010 ble det transportert minst 5,3 millioner passasjerer, 670 millioner passasjerkilometer med ekspressbusslinjene som faller innenfor denne rapportens definisjon. Dette kan synes lavt, sammenlignet med tallene som fremgår fra SSBs statistikk over fylkeskryssende trafikk, men dette har sin bakgrunn i definisjonen som ligger til grunn. Fylkeskryssende trafikk som blir drevet i fylkeskommunal regi, som del av det lokale kollektivtilbudet er her holdt utenom, det samme er flybusser. I 2000 ble det transportert minst 2 millioner passasjerer og det økte til omtrent 5,0 millioner i 2005. Passasjerkilometer økte fra 305 millioner i 2000 til 667 millioner i 2005¹³.

En grov oversikt over utviklingen i etterspørselen etter ekspressbusser, fordelt på tid og knutepunkt, illustreres i figur 4.9.

¹³ På grunn av brudd i statistikk og manglende innrapportering er tallene estimert for 2000 og 2005.

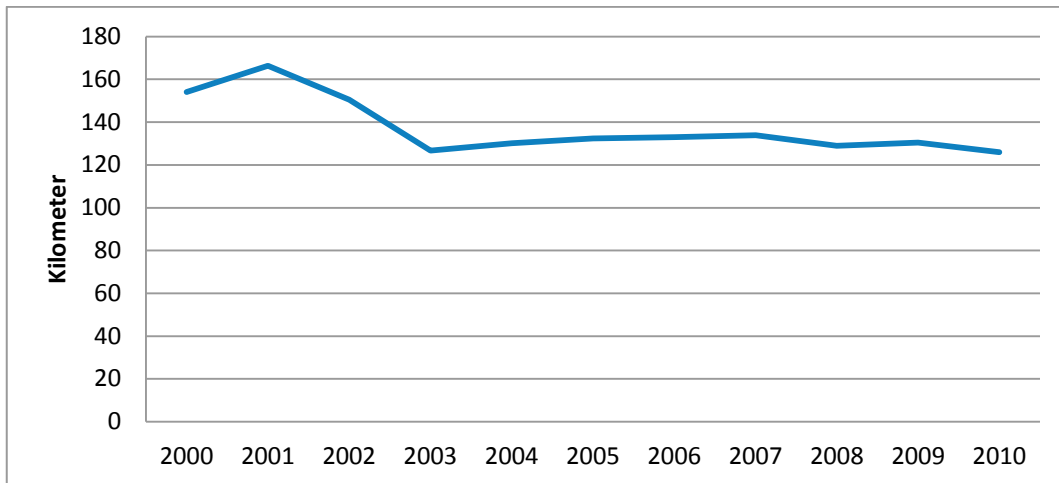


Figur 4.9. Utvikling i antall ekspressbusspassasjerer, organisert etter reisesnes utgangspunkt og destinasjon.

Figur 4.9 viser utviklingen i antall passasjerer på linjer som er inntom utvalgte knutepunkt. Fargene på søylene indikerer år, mens høyde på søylene indikerer antall passasjerer. 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 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.

I kapittel 4.1. så vi at tilbudet i hovedsak har blitt styrket i sentrale områder. Figur 4.10 illustrerer at gjennomsnittlig reiselengde har falt, noe som er en forventet konsekvens av denne dreiningen i tilbudet.

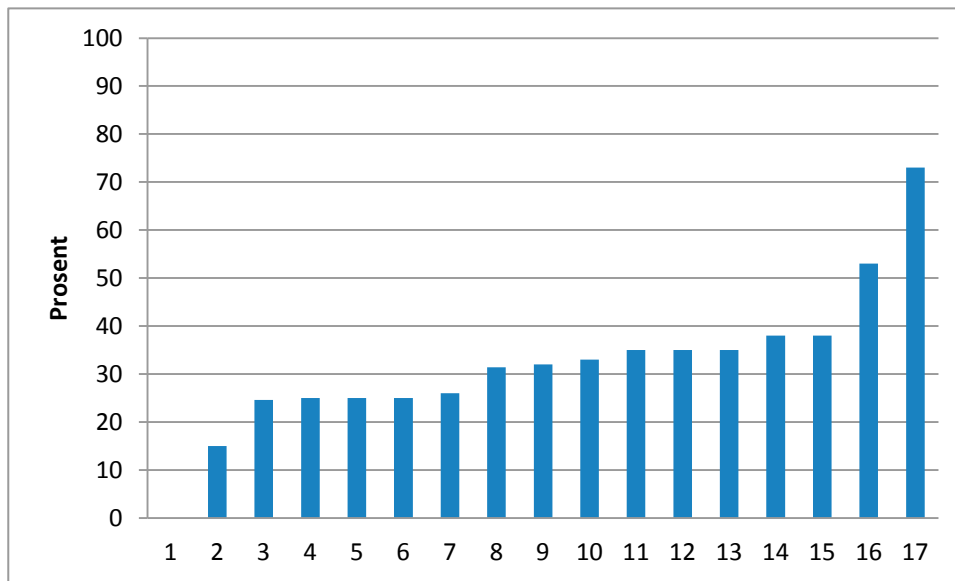


Figur 4.10. Gjennomsnittlig reiselengde med ekspressbuss¹⁴, kilometer (n= 14-37).

I figur 4.8 viste vi at gjennomsnittlige lengde på ekspressbusslinjer har blitt noe redusert de siste årene. Figur 4.10 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. (På dette området skiller ekspressbussmarkedene i Norge og Sverige seg veldig klart fra hverandre. En gjennomsnittlig ekspressbussreise i Sverige i 2009 var 330 kilometer (Aarhaug m.fl. 2011)).

Årsakene bak en slik utvikling kan være sammensatte. For det første er det naturlig at reisene blir kortere når det åpnes for nye linjer innenfor et geografisk område som har kortere avstander mellom start- og endepunkt. For det andre har konkurranseforholdet mot fly endret seg siden 2000. Konkurransen mellom Norwegian og SAS har eksempelvis bidratt til at prisen på reiser med fly har blitt betraktelig redusert. I et slikt perspektiv er det ikke overraskende at passasjerer også reiser kortere med ekspressbuss. Tankerekken bak dette er at ekspressbussene først og fremst konkurrerer mot fly på de lengste ekspressbusstrekningene. Mens konkurransen på de kortere strekningene der tog, bil og båt er konkurrenter i mindre grad har endret seg i løpet av denne perioden. Ser vi på andelen av de reisende som betaler fullprisbillett (figur 4.11), illustrerer det noe om markedet dagens ekspressbusslinjer betjener.

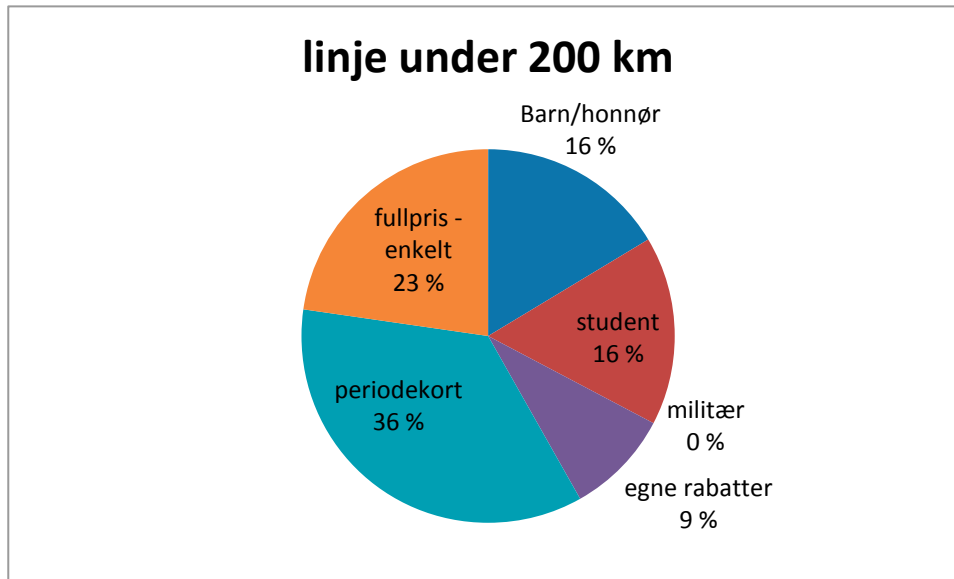
¹⁴ Retningen på utviklingen er sikker, men nivået er noe usikker, da det mangler en del data, særlig fra kortere linjer.



Figur 4.11 Prosentandel voksen enkeltbillett av samtlige billetter på linjen i 2010 (n=17)

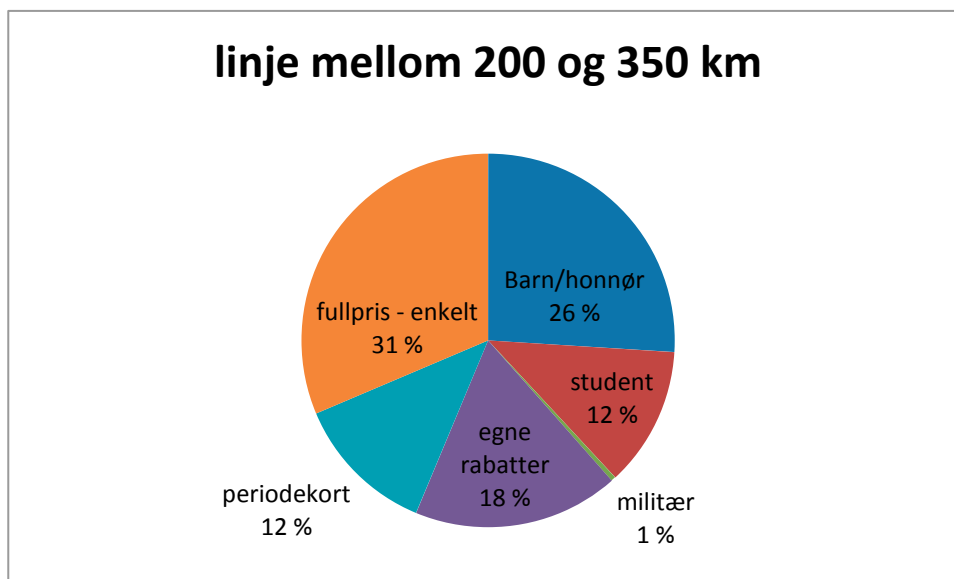
Figuren 4.11 viser at ulike typer rabatter utgjør en stor andel av de reisende på svært mange linjer. Gjennomsnittlig andel fullpris voksenbilletter for utvalget er 32 prosent. Altså har 68 prosent en eller annen form for rabattert billett. Figur 4.11 tyder også på at ekspressbussenes markedsgrunnlag i dag, først og fremst er segmenter av befolkningen som vanligvis mottar moderasjon, som honnørreisende, studenter og militære, samt, for pendlernes del, månedskortbrukere. Endelig indikerer oversikten at ekspressbussene utøver noen form for prisdifferensiering, eller ”yield management”.

Hvis vi ser nærmere på hva slags billetter dette dreier seg om. Er en av de første innsiktene at det er ulike typer reisende på de ulike typene ekspressbuss linjer. Dette illustreres med fordelingen av billetter på ulike type kategorier (figur 4.12, 4.13 og 4.14). For å lage disse figurene har det vært nødvendig å ”omdøpe” noen av billettkategoriene, slik at det ikke lar seg gjøre å dedusere hvilket selskap som kjører den aktuelle linja, og dermed hvilken linje det dreier seg om. Også i dette utvalget finnes det tre linjer eller flere i hver lengdekategori, drevet av tre eller flere ulike selskaper. Det er heller ikke samme selskap som står bak alle linjene.



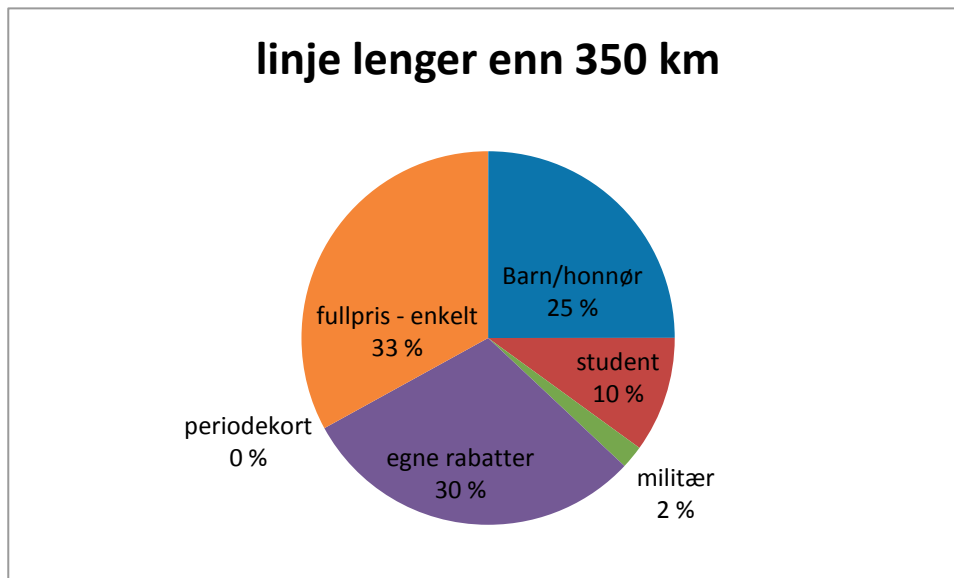
Figur 4.12 Fordeling av billetter mellom ulike kategorier, linje under 200 km

Figur 4.12 illustrerer hvordan de reisende fordeler seg på ulike billett kategorier på en typisk kort ekspressbusslinje. 36 prosent reiser på periodekort, det er rimelig å anta at det i hovedsak dreier seg om pendlere. Ellers utgjør barn/honnør og student om lag en tredjedel, mens fullpris enkeltbilletter utgjør en snau firedel.



4.13 Fordeling av billetter mellom ulike kategorier, linje mellom 200 og 350 km

Figur 4.13 illustrerer fordelingen av reisende på ulike billett kategorier på en typisk mellomlang ekspressbusslinje. Her utgjør periodekort 12 prosent, noe som er langt færre enn for den typiske korte linjen. Barn/honnør og student er til sammen en drøy tredel av billettene. Mens fullpris enkeltbillett utgjør en snau tredjedel av de solgte billettene. Altså er det rimelig å anta at det er flere som reiser uregelmessig og færre daglige reiser enn for den kortere linjen.

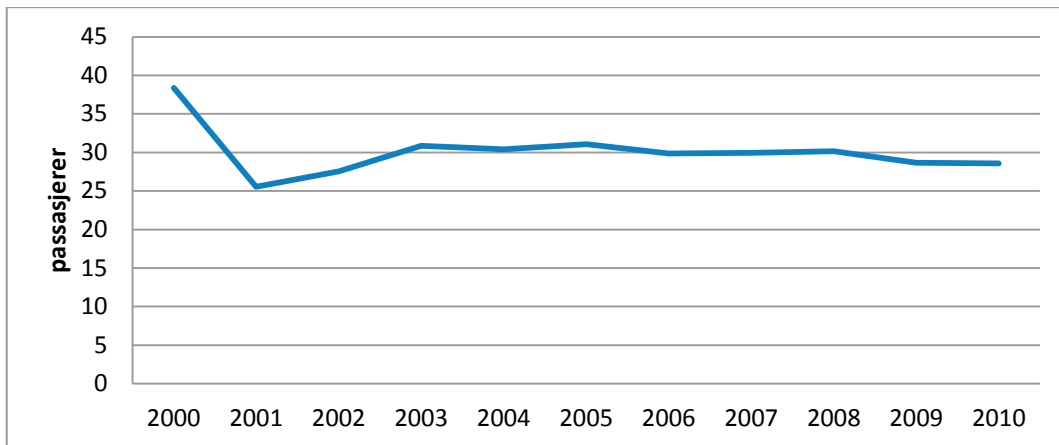


Figur 4.14. fordeling av billetter mellom ulike kategorier, linje over 350 km

Figur 4.14 viser det samme bildet som figur 4.13, men for en typisk lang ekspressbusslinje. På denne linjen er det ingen, eller nesten ingen, som reiser på periodekort. Barn/honnør og student utgjør om lag en tredel til sammen, det samme utgjør fullpris enkeltbillett. Her utgjør "egne rabatter" også en snau tredel av de reisende. Hva som i dette datamaterialet er kategorisert som egne rabatter, varierer mellom selskapene. Det inkluderer rabatter som, tur-retur rabatt, internettrabatt, maksimalpriser, verdikort og kundekort.

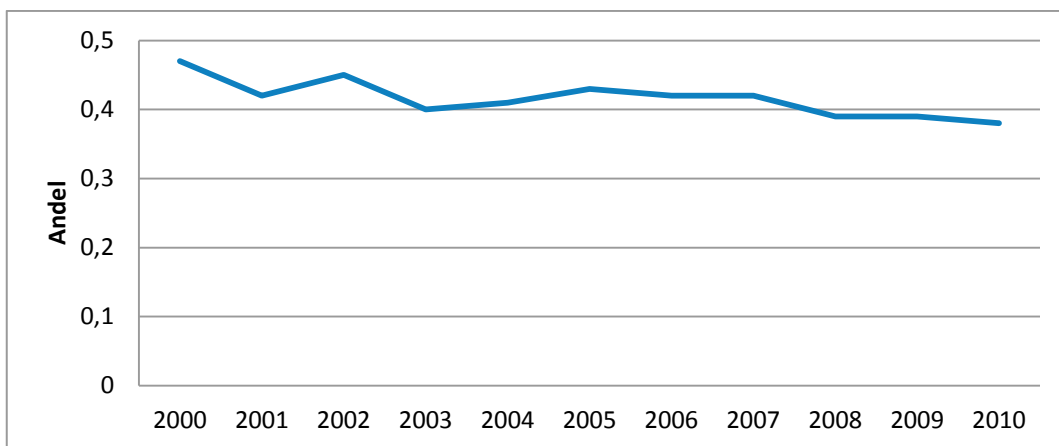
Datamaterialet som er samlet inn for denne utredningen gir oss mulighet til å følge utviklingen i antallet reisende på ulike linjer over tid. Oppsummert er bildet som tegnes fra dette at linjene havner i en av tre kategorier. Den første kategorien er linjer som var etablert før 2010 og i hovedsak har hatt et stabilt antall reisene gjennom hele perioden 2000-2010. Den andre er linjer som har startet opp, like før eller tidlig i perioden 2000- 2010. Disse har typisk hatt en rask vekst i antall reisende like etter oppstart, men så har denne veksten avtatt, eller snudd til en moderat nedgang i perioden 2007- 2010. Den siste kategorien er ekspressbusser som både har blitt etablert, men også avvirket i perioden. For disse har vi langt dårligere datagrunnlag, men et typisk hendelsesforløp virker å være oppstart i 2004-2007, drift ett eller flere år, men uten at antallet passasjerer/ samlede inntekter kom opp på et nivå som dekket kostnadene ved å drive linjen, eventuelt at inntektene var høyere enn kostnadene en kortere periode.

Et annet mål for etterspørselen (eller busselskapenes tilpasning til økt etterspørsel) er gjennomsnittlig antall passasjerer innenfor hver avgang (4.15) og snittet i passasjerbelegg (4.16).



Figur 4.15. Gjennomsnittlig antall passasjerer per avgang etter årstall ($n = 14 - 37$).

Figur 4.15 illustrerer gjennomsnittlig antall passasjerer delt på antall ekspressbussavganger. Det mest opplagte vi kan lese fra figuren er at det har vært liten endring i dette over tid, med rundt 30 passasjerer i gjennomsnitt i hele perioden. Dette er rimelig, da en vil forvente at en typisk buss har cirka femti seter og det på mange linjer er stor variasjon i etterspørselen gjennom døgnet eller uka. Typisk vil det være mange reisende inn til byene søndag kveld eller mandag morgen og ut av byene fredag kveld. For typiske pendlerlinjer vil dette mønsteret gjentas på alle hverdagene. Det er altså rimelig å anta at det er urealistisk å få særlig mange flere per buss, når busselskapet i stor grad vil være avhengig av å kjøre bussene tilbake, selv om det ikke er passasjerer i dem. Dette bildet illustreres også i figur 4.16.



Figur 4.16. Gjennomsnittlig passasjerbelegg ($n=14-37$)

Figur 4.16 viser gjennomsnittlig passasjerbelegg, det er 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. 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 figurene 4.15 og 4.16 er i hovedsak to poenger som kan fremheves. For det første har gjennomsnittlig antall passasjerer blitt redusert mellom 2000 og 2002. Det kan ha sammenheng med at dataene fra dette tidspunktet er færre observasjoner enn senere år. En annen forklaring kan være at strekningene i snitt var lenger i 2000 og dermed blir det flere passasjerer per avgang¹⁵ jf. figur 2.8. 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.

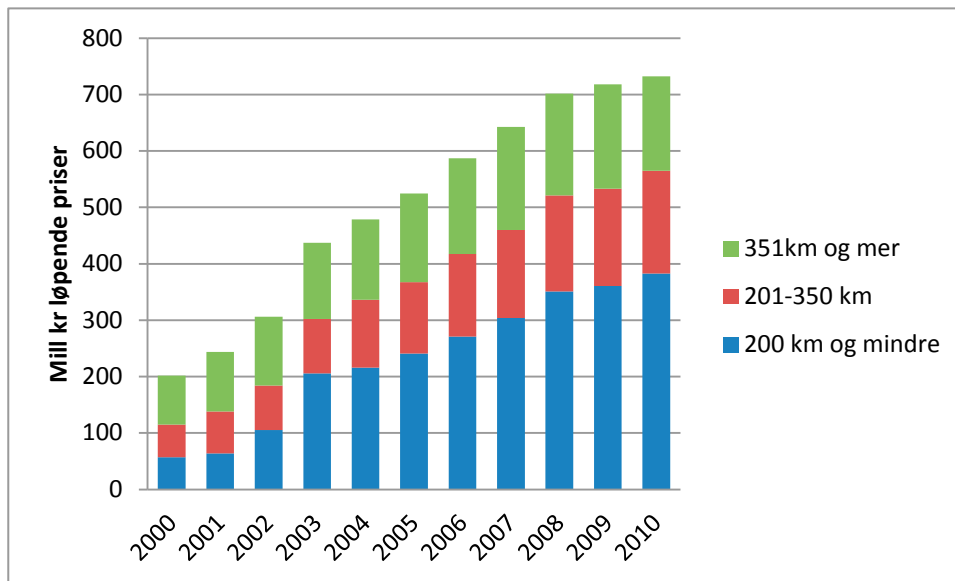
4.3.1 Oppsummert

Samlet sett viser figurene 4.1 – 4.16 at antallet passasjerer har økt fra 2000, men at denne økningen har avtatt etter 2008. Tilbudet har økt i store deler av perioden, samtidig har det gjennomsnittlige tilbudet endret karakter. Linjene som har kommet til etter 2003 har i hovedsak vært kortere enn de som eksisterte i år 2000. Samtidig er de linjene som fortsatt er i drift i hovedsak kortere enn linjene som har blitt lagt ned. Dette har fått en konsekvens for hva som kjennetegner gjennomsnittsreisen med ekspressbuss. Etter 2008 kan det også være indikasjoner på at tilbud og etterspørsel på de lengste linjene har falt noe, men i hovedsak er ikke nivået på tilbudet betydelig lavere enn det var i 2000. Hvem de reisende er varierer også mellom de ulike typene linjer. Det er en større andel som reiser på periodekort på de kortere linjene, mens andelen reisende som er barn/honnør og student, og som reiser på fullpris enkeltbillett ikke opplagt varierer med lengde på linen. Hvor mange passasjerer den enkelte bussen transporterer virker å ha falt noe, særlig tidlig i perioden, men har i øvrig hatt en stabil utvikling.

4.4 Utviklingen i inntjening, konkurranse og tilskudd

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 4.17). Med bakgrunn i det datamaterialet som denne rapporten er basert på, er dette delvis en problematisk størrelse. Dette er fordi datamaterialet blir mindre og mindre dekkende, dess lenger bak i tid en går. Altså blir antagelig utviklingen fram mot 2005 overestimert (det vil si at faktisk inntjening var høyere 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 denne utredningen, dels at nesten halvparten av de selskapene som var aktive i 2000, ikke var aktive i 2010. Altså er tallmaterialet for nedlagte linjer begrenset.

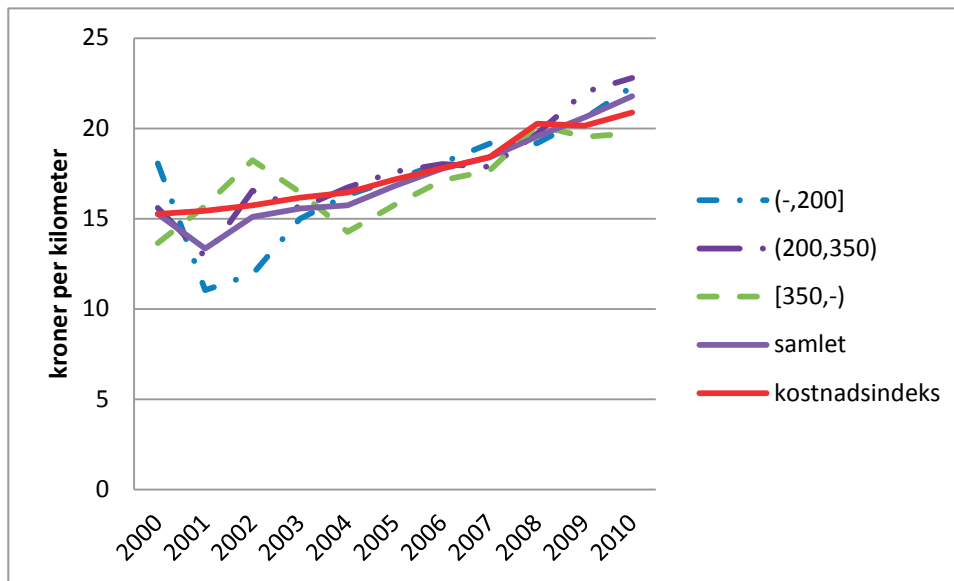
¹⁵ Det har sammenheng med at ekspressbussmarkedet ikke bare betjener endepunkt til endepunkt reiser, men også reiser som foretas på mindre delstrekninger av ruten.



Figur 4.17 Samlet omsetning på ekspressbusslinjer.

Figur 4.17 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. Likevel 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 er å se på utviklingen i inntjening per kjørte kilometer (figur 4.18).



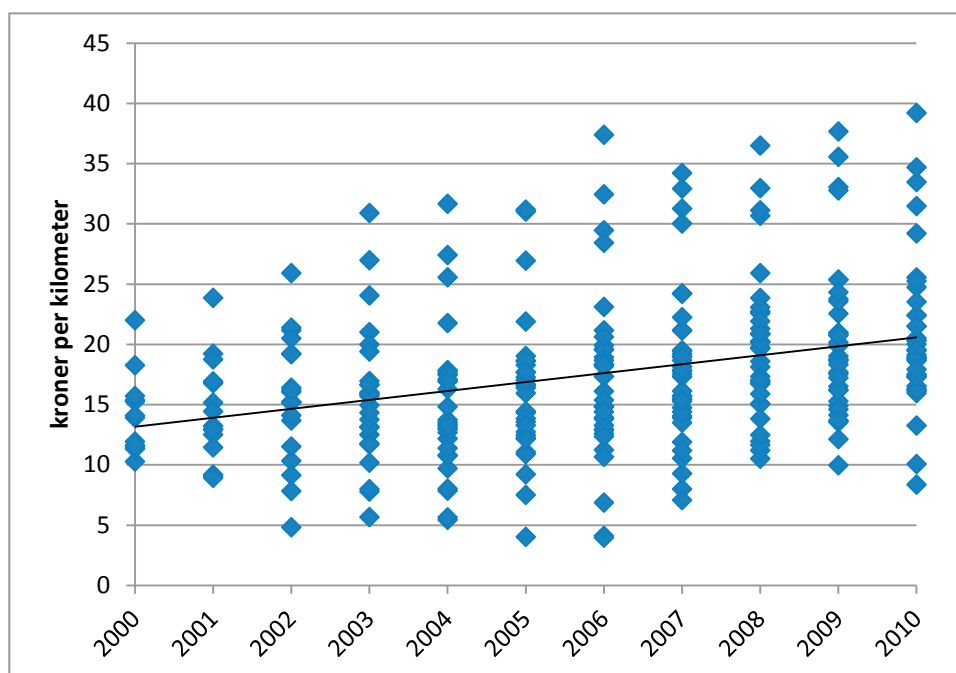
Figur 4.18: Utvikling i inntjening per busskilometer i rute for ulike rutekategorier, sammenlignet med kostnadsutvikling for lastebil. Løpende priser, kostnadsindeks er satt lik inntjening per kilometer for alle linjene samlet i 2000.

Figur 4.18 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 rute¹⁶ Inntjeningen for korte, mellomlange og lange ekspressbussruter er så stilt opp mot kostnadsindeksen for lastebiltransport.¹⁷ Figur 4.18 viser at inntjeningen i hovedsak har fulgt kostnadsindeksen gjennom hele perioden. Inntjeningen synes imidlertid å ha falt for de lengste linjene etter 2008, også sammenlignet med kostnadsindeksen, 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 mellom linjene (figur 4.19).

¹⁶ Tallene før 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).

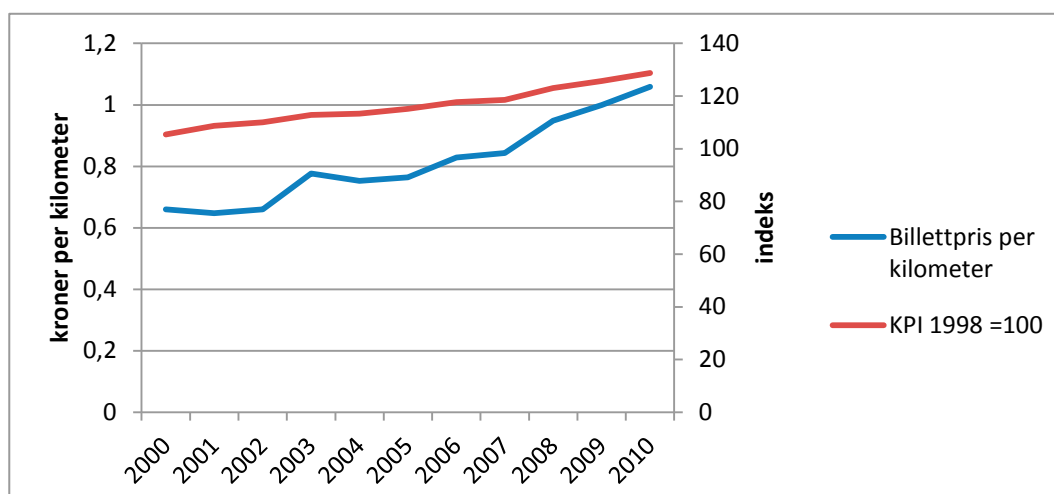
¹⁷ Dette er den mest relevante kostnadsindeksen for ekspressbusser over tid.



Figur 4.19, spredningsdiagram, med trendlinje, alle linjer i utvalget.

Figur 4.19 viser den samme utviklingen som figur 4.18, men i stedet for snitt utviklingen til ulike linje kategorier, viser den spredningen. Hver observasjon, en linje ett år er representert ved en firkant. Trendlinjen er en OLS regresjonslinje trukket igjennom. Fra figuren kan vi se at omsetning per kilometer varierer stort fra enkelte observasjoner på cirka 4 kroner per kilometer, til andre med snaut 40. 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.

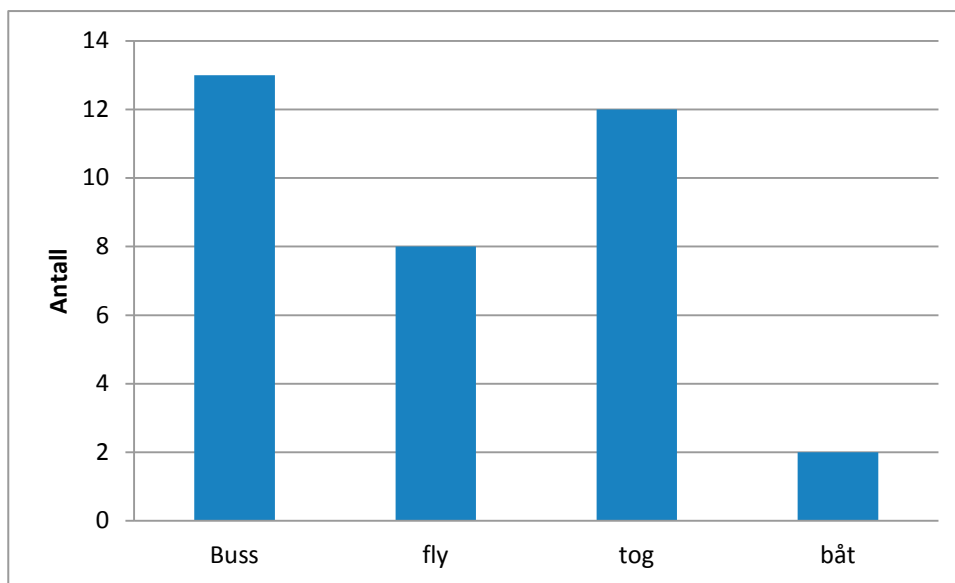
Vi kan også ta et blick på billettinntektene per passasjer over tid. En passasjer betalte i snitt i underkant av 90 kroner i 2000. I 2010 har billettprisene økt til omtrent 140 kroner i snitt.



Figur 4.20. Gjennomsnittlig billettpris per kilometer (n= 14 – 37). Løpende priser.

Figur 4.20 viser at utviklingen i billettpris ikke har vært veldig avvikende fra utviklingen i inntjening i samme periode, men at billettprisen per kjørte kilometer har steget raskere enn konsumpris indeksen i samme periode. Altså ligner utviklingen i gjennomsnittlig billettpris mer på utviklingen i kostnader (figur 4.18), enn utviklingen i konsumprisindeksen (figur 4.20).

Antagelig har det også vært en utvikling i konkurransen mellom ekspressbusser 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 4.21).



Figur 4.21, antall linjer som oppgir at de har konkurranse mot følgende, flere svar mulige, (n=20).

Figur 4.21 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. I gjennomsnittsverdien for konkurrerende transport var 1,75 altså nærmere to enn ett alternativt transportmiddel de konkurrerte mot. Det er imidlertid viktig å huske på at det bare er svar fra halvdelen av linjene, og at utvalget ikke nødvendigvis er representativt. Eksempelvis er det på strekningen Oslo-Kristiansand, tre ekspressbusselskap som kjører, samtidig som det også er et tog og flytilbud. Mens det ned Setesdal, bare er ett ekspressbusselskap som kjører.

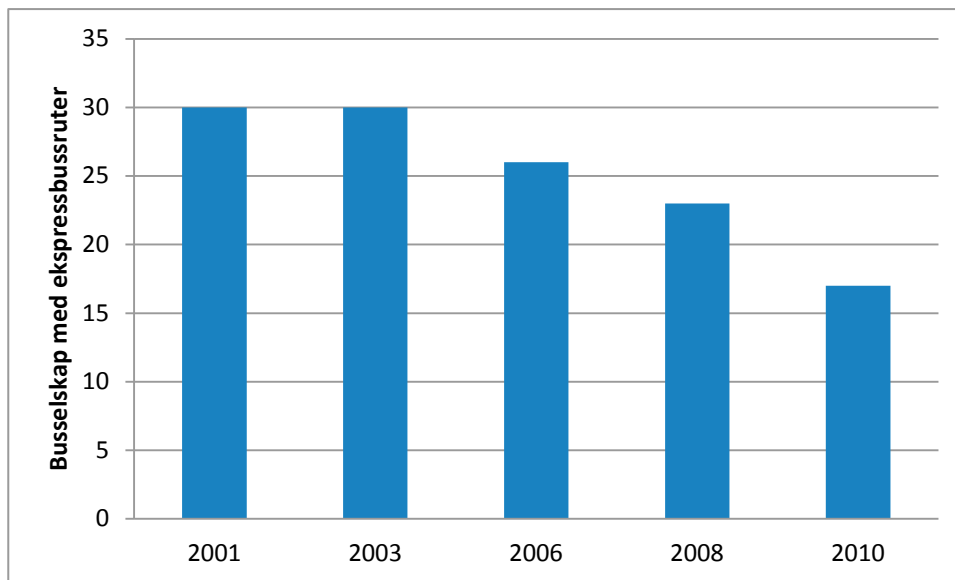
Tilskuddsnivået har også endret seg utover perioden, både ved at antallet linjer som mottar tilskudd, men også at beløpene som utbetales, øker noe. Fra at vi ikke observerte tilskudd i 2000 til cirka 25 millioner i 2010. Flere fylkeskommuner har tilpasset den lokale kollektivtransporten til etablerte ekspressbussruter. På andre strekninger har fylkeskommunene gjort avtaler om kjøp av lokale rutetjenester fra ekspressbussene. Samtidig er det også eksempler på at ekspressbussene mister

slike avtaler med fylkeskommunene¹⁸ og årsaken ligger delvis i fylkeskommunenes tolkning og effektuering av EU-forordningen som pålegger konkurranseutsetting¹⁹ (de relevante unntakene i forordningen er: egenproduksjon, kjøp under 1-2 millioner euro, under 3-600.000 km). Det er likevel nødvendig å påpeke at det gjelder en overgangsordning fram til desember 2019. Fylkeskommuner har mulighet til ikke å konkurranseutsette 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 ekspressbusser for å utføre lokal kollektivtransport.

4.5 Utviklingstrekk i på selskapssiden

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 selskap som tidligere har drevet linjer sammen, fusjonerer. Dette illustreres i figur 4.22.



Figur 4.22. Antall selskap²⁰ med ekspressbusslinjer (Rutebok for Norge).

¹⁸ Kilde: Samferdselsministerens innlegg på Norway bussekspress sitt operatørmøte 2010

¹⁹ EUs Rådsforordning 1370/2007

²⁰ Her er rene datterselskaper inkludert i morselskapet, mens selskaper som bare delvis er eid av andre, står som eget selskap. (Forbehold om feilregistreringer).

Figur 4.22 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. Hvilke selskap dette dreier seg om kan leses fra tabellen i vedlegg 1. 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 selskaper 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 selskap 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 selskap 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. Altså at 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 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.

4.6 Oppsummering

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, 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 heller ingen betydelig 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 altså at ekspressbusstilbudet er dreid noe i retning av kortere linjer i sentrale områder.

Dette bildet forsterkes når vi ser på datamateriale fra ekspressbusselskaper. Linjene som ble tilbudt i 2010, var i snitt cirka 60 kilometer kortere enn de som ble tilbudt i år 2000. 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 busstransport. Som illustrert i kapittel 2 er dette 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. Men dette trenger ikke være en kausal sammenheng.

5 Oppsummering / Konklusjon

Formålet med denne rapporten er å kartlegge og bedre kunnskapen om utviklingen i ekspressbussmarkedet i perioden fra 2000 til 2010. Mye av språkbruken rundt ekspressbusser, inkludert begrepet ekspressbusser har sitt utspring i bransjen fra dens tidlige etableringsfase. Denne språkbruken fungerer godt til sin bruk, men åpner for enkelte misforståelser, fordi ordet ekspressbuss blir brukt ulikt av ulike aktører. I rapporten har vi lagt vekt på to kjennetegn ved ekspressbussene, det ene er at de blir drevet på kommersielt initiativ, det andre er at de er fylkesgrensekryssende.

5.1 Dagens ekspressbussmarked

Ekspressbusstilbudet i 2010 utgjorde minst 1,75 milliarder setekilometer, mot 0,64 milliarder setekilometer i 2000 og 1,55 milliarder i 2005. Målt i antall passasjerer transporterte ekspressbussene minst 5,3 millioner årlig i 2010, mot 2 millioner passasjerer årlig i 2000 og 5 millioner i 2005. I 2010 var samlet omsetning er på rundt 750 millioner kroner, hvorav rundt 25 millioner er fra det offentlige i en eller annen form for tilskudd eller kompensasjon. Samlet omsetning i 2000 og 2005 er estimert til henholdsvis 200 og 524 millioner kroner. I 2010 var det 17 selskaper som kjørte ekspressbusslinjer. For en stor andel av ekspressbusslinjene blir det oppgitt å være konkurranse på hele, eller deler av linjen. I hovedsak dreier dette seg om konkurranse fra andre ekspressbusslinjer, tog og fly.

5.2 Ekspressbusser som del av et samlet transporttilbud

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. Likevel utgjør ekspressbussene en relativt stor andel av transportarbeidet for lange personreiser med kollektivtransport. De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at buss blir benyttet for seks prosent av 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. 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 ikke krysser langfjella.

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

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

5.3 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 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.

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 tilskudd betalt til ekspressbussene hele perioden etter 2000 fra tilnærmet ingen tilskudd til ca 25 millioner kroner.

5.4 Fra vekst til stagnasjon

Ekspressbussmarkedet har etter år 2000 opplevd en kraftig vekst. Hoveddelen av denne veksten har kommet ved at flere linjer har kommet til. De fleste nye linjene ser ut til å ha blitt etablert i sentrale strøk. Dette har altså medført en betydelig økning i antall passasjerer. Ekspansjonen i ekspressbussnæringen virker å ha vært størst mellom år 2001 og 2008. Etter 2008 har denne veksten stagnert. Mens gjennomsnittlig antall passasjerer per avgang har ligget relativt stabilt siden 2004, har passasjerbelegget per linje gått noe ned etter 2007/2008. Utviklingen i inntjening har vært positiv i gjennom hele perioden, men virker ikke å ha steget mer enn kostnadene, representert ved kostnadsindeksen for lastebil. Snarere har

inntektsutviklingen ligget marginalt under kostnadsindeksen i størstedelen av perioden 2000-2010. Etter år 2008 har ekspressbussmarkedet totalt har hatt en svak positiv inntektsutvikling utover kostnadsindeksen. Prisen per kjørte kilometer ser ut til å ha økt, særlig etter 2005.

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

6 Referanser

Denstadli J.M. 2006: *"Reiseomfang og transportmiddelfordeling på lange reiser"*, TØI-rapport 865/2006.

Denstadli J M og A Gjerdåker, 2011: *"Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer"*, TØI-rapport 1147/2011

NHO Transport 2011: Oppkjøp/Fusjoner i bussbransjen.

<http://www.transport.no/oppkjoeptoversikt/category533.html> (lest sept 2011).

Leiren, M.D., Samstad, H., Fearnley, N. og H. Minken 2007: *"Ekspressbussruter – et sammensatt marked"* TØI-rapport 904/2007.

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

Rutebok for Norge, 2000-2010. Norsk reiseinformasjon AS.

Samferdselsdepartementet, 2003: *"Behovsprøving av fylkeskryssande bussruter – utviding av virkeområdet for rundskriv N-5/2001 til å gjelde hele landet"*, Rundskriv N-2/2003. 14.03.2003

Statistisk sentralbyrå, 2011: *"Kollektivstatistikken"*, <http://www.ssb.no/kolltrans/>

Vågane, L, Brekkan, I. og R. Hjorthol, 2011: *"Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport"*, TØI-rapport 1130/2011.

Aarhaug, J. 2009: *"Konkurranse og anbud i lokal rutebiltrafikk"*, TØI-rapport 1031/2009.

Aarhaug, J. G. Alexandersson, Fearnley, N. og Hultén, S. 2011. "Ownership, integration and customer orientation in Norwegian and Swedish long-distance passenger coach transport". Paper presentert på Thredbo 2011 i Durban, publisert i *proceedings from the international conference on competition and ownership in land passenger transport, Thredbo 12*.

Vedlegg 1: Frekvens på ekspressbusslinjer

R_id	Årstall	Navn	Avganger per dag	Merknad
22-101	2000	Skjærhalden-Fredrikstad-Karlshus-Oslo	4	
22-101	2005	Skjærhalden-Fredrikstad-Karlshus-Oslo-Bærum	12	i drift i 2010, ikke oppført
22-130	2000	Oslo-Trysil	7	
22-130	2005	Oslo-Gardermoen-Elverum-Trysil	6	i drift i 2010, ikke oppført
22-135	2000	Oslo-Røros-Trondheim	1	
22-135	2005	Oslo-Røros/Kvikne - Trondheim	3	
22-135	2010	Oslo-Rena-Tynset/Trondheim -Tynset	1	
22-142	2005	Oslo-Åndalsned-Molde/Ålesund	2	
22-142	2010	Oslo-Åndalsnes-Molde/Ålesund	2	
22-145	2000	Oslo-Gardermoen-Ørsta-Ulsteinvik-Hareid/Fosnavåg	2	
22-145	2005	Oslo-Gardermoen-Volda-Ørsta-Ulsteinvik	3	
22-145	2010	Oslo-Gardermoen-Volda-Ørsta-Ulsteinvik	2	
22-146	2000	Oslo-Gardermoen-Stryn-Stranda-Ålesund	2	
22-146	2005	Oslo-Gardermoen-Stryn-Stranda-Ålesund	3	
22-146	2010	Oslo-Gardermoen-Stryn-Stranda-Ålesund	2	
22-147	2000	Oslo-Otta-Stryn-Måløy	3	
22-147	2005	Oslo-Gardermoen-Otta-Måløy	4	
22-147	2010	Oslo-Gardermoen-Otta-Måløy	3	
22-148	2005	Skjåk-Lillehammer-Gardermoen-Oslo	6	
22-148	2010	Skjåk-Lillehammer-Gardermoen-Oslo	1	
22-149	2005	Kristiansund-Oppdal-Dombås-Oslo	1	
22-152	2000	Oslo-Gjøvik	4	
22-152	2005	Oslo-Gjøvik	8	
22-154	2005	Oslo-Gjøvik-Dombås-Trondheim	1	
22-155	2000	Oslo-Hønefoss-Gjøvik-Lillehammer-Trondheim	0,42	
22-160	2000	Oslo-Fagernes-Beitostølen-Sogndal	4	
22-160	2005	Oslo-Fagernes-Årdalstangen-Sogndal	2	
22-160	2010	Oslo-Fagernes/Beitostølen-Årdalstangen-Sogndal	5	
22-162	2000	Lillehammer-Fagernes-Årdalstangen-Sogndal-Voss-Bergen	1	
22-162	2005	Lillehammer-Fagernes-Lærdal-Bergen	2	
22-162	2010	Lillehammer-Fagernes-Håbakken-Bergen	1	
22-165	2005	Oslo-Fagernes-Voss-Bergen	0,42	
22-170	2000	Oslo-Gol-Sogndal-Høyanger-Førde	3	
22-170	2005	Oslo-Gol-Sogndal-Høyanger-Vadheim-Førde	3	

22-170	2010	Oslo-Gol-Sogndal-Skei-Førde-Florø	3	
22-171	2000	Oslo-Gol-Sogndal-Skei-Førde-Florø	3	
22-171	2005	Oslo-Gol-Sogndal-Førde	3	
22-175	2010	Geilo/Gol-Hønefoss/Drammen-Oslo	2	
22-180	2000	Oslo-Åmot-Haugesund/Voss/Bergen	2	
22-180	2005	Oslo-Tønsberg-Åmot-Haugesund/Bergen	3	
22-180	2010	Oslo/Tønsberg-Åmot-Haugesund/Bergen	3	
22-181	2000	Porsgrunn-Skien-Åmot-Haugesund/bergen/voss	3	
22-182	2000	Seljord-Bø-Ulefoss-Skien-Porsgrunn	18	
22-182	2005	Seljord-Bø-Ulefoss-Skien-Porsgrunn-Larvik-Sandefjord-Torp-Tønsberg	13	
22-182	2010	Seljord-Bø-Ulefoss-Skien-Porsgrunn-Larvik-Sandefjord-Torp-Tønsberg	13	
22-185	2000	Oslo-Kongsberg-Rjukan	3	
22-185	2005	Rjukan-Oslo	4	
22-185	2010	Rjukan-Notodden-Skien-Porsgrunn-Notodden-Oslo	9	
22-186	2000	Rjukan-Notodden-Gvarv-Skien	1	intern i Telemark
22-190	2000	Oslo-Arendal-Kristiansand	4	
22-190	2005	Oslo-Grenland-Kristiansand	9	
22-190	2010	Kristiansand-Arendal-Grenland-Oslo	9	
22-194	2000	Oslo-Drammen-Sande-Siljan-Skien	8	
22-194	2005	Oslo-Drammen-Hof-Siljan-Skien-Porsgrunn	8	
22-194	2010	Oslo-Drammen-Hof-Siljan-skien-Porsgrunn	8	
22-210	2000	Kristiansand-Arendal-Porsgrunn-Horten-Moss-Sarpsborg	4	
22-210	2005	Kristiansand-Grenland-Tønsberg-Sarpsborg	2	
22-221	2000	Haukeligrend-Hovden-Kristiansand	1	
22-221	2005	Haukeligrend-Hovden-Kristiansand	1	
22-221	2010	Haukeligrend-Hovden-Kristiansand	1	
22-300	2000	Stavanger-Flekkefjord-Kristiansand	4	
22-300	2005	Stavanger-Flekkefjord-Kristiansand	4	
22-300	2010	Stavanger-Flekkefjord-Kristiansand	4	
22-301	2000	Stavanger-Flekkefjord-Kristiansand-Arendal-Oslo	1	
22-400	2000	Stavanger-Haugesund-Stord-Bergen	4	
22-400	2005	Stavanger-Haugesund-Leirvik-Bergen	12	
22-400	2010	Stavanger-Haugesund-Leirvik-Bergen	13	
22-430	2000	Ålesund-Volda-Nordfjordeid-Førde-Bergen	2	
22-430	2005	Bergen-Førde-Nordfjordeid-Volda-Ålesund	2	
22-431	2000	Bergen-Førde-Stryn-Ålesund	2	
22-431	2005	Bergen-Førde-Stryn	4	
22-431	2010	Bergen-Førde-Stryn-Stranda-Ålesund	3	
22-432	2000	Bergen-Nordfjord-Ålesund	1	
22-432	2005	Bergen-Nordfjord-Ålesund	1	
22-432	2010	Bergen-Nordfjord-Ålesund	1	
22-440	2000	Bergen-Førde-Stryn-Otta-Trondheim	2	
22-440	2005	Bergen-Førde-Otta-Trondheim	2	

22-440	2010	Bergen-Førde-Otta-Trondheim	1	
22-450	2005	Sogndal/ØvreÅrdal-Lærdal-Aurland-Voss-Bergen	6	
22-450	2010	Sogndal/ØvreÅrdal-Lærdal-Aurland-Voss-Bergen	6	
22-550	2005	Kristiansund-Sunndalsøra-Oppdal	5	
22-612	2005	Trondheim-Ulsberg-Tynset-Alvdal-Folldal	0,42	
22-630	2005	Trondheim-Surnadal-Halsa-Molde-Ålesund	3	
22-630	2010	Trondheim-Surnadal-Halsa-Molde-Ålesund	3	
22-631	2000	Trondheim-Surnadal-Halsa-Molde-Ålesund	2	
22-635	2000	Trondheim-Kyrksæterøra-Aure	1	
22-670	2000	Namsos-Trondheim	4	
22-670	2005	Namsos-Trondheim	4	
22-670	2010	Namsos-Trondheim	4	
22-721	2000	Narvik-Buktamoen-Norkjosbotn-Lyngseidet-Storslett-Alta	2	
22-770	2000	Harstad-Lødnigen-Fauske	1	
22-800	2000	Narvik-Buktamoen-Norkjosbotn-Tromsø	3	
22-800	2005	Narvik-Buktamoen-Norkjosbotn-Tromsø	3	
22-805	2000	Tromsø-Breivikeidet-Lyngseidet-Alta	2	
22-805	2005	Tromsø-Breivikeidet-Lyngseidet-Alta	1	
22-815	2005	Narvik-Buktamoen-Norkjosbotn-Lyngseidet-Storslett-Alta	1	
23-114	2005	Strømstad-Svinseund-Halden-Skjeberg-Moss-Oslo	15	
23-114	2010	Strømstad-Svinseund-Halden-Skjeberg-Moss-Oslo	7	
23-117	2005	Mysen-Askim-Oslo	17	
23-117	2010	Ørje-Mysen-Askim-Oslo	17	
23-141	2000	Kongsvinger-Skarnes-Kløfta-Oslo	18	
23-141	2005	Kongsvinger-Skarnes-Oslo	19	
23-141	2010	Kongsvinger-Skarnes-Oslo	26	
23-151	2000	Hamar-Brumunddal-Moelv-Lillehammer/Gjøvik	25	del av fylkesintern
23-151	2010	Hamar-Brumunddal-Moelv-Lillehammer/Gjøvik	17	del av fylkesintern
23-154	2010	Elverum-Solør-Kongsvinger	16	intern i Hedmark
23-172	2000	Oslo-Jaren-Hov-Dokka	8	
23-172	2005	Dokka rutebilstasjon - Oslo	10	
23-172	2010	Dokka-Hov-Brandbu-Oslo	8	
23-179	2000	Fagernes-Tyinkrysset-Årdal/Lærdal-Sogndal	5	
23-181	2000	Gjøvik-Hønefoss	5	del av fylkesintern
23-181	2010	Lillehammer-Gjøvik-Hønefoss	3	del av fylkesintern
23-190	2005	Otta-Lom-Sogndal	2	
23-206	2000	Hønefoss-Oslo	31	
23-206	2005	Hønefoss-Sundvollen-Sollihøgda-Oslo	28	
23-206	2010	Hønefoss-Sundvollen-Sollihøgda-Oslo	24	
23-210	2005	Oslo-Drammen-Krokstadelva-Vikersund	14	
23-210	2010	Oslo-Drammen-Vikersund	15	
23-211	2000	Oslo-Drammen-Geilo	1	

23-216	2005	Geilo-Hønefoss-Oslo	1	
23-217	2005	Geilo-Drammen-Oslo	1	
23-222	2010	Tjøme-Tønsberg-Oslo	14	
23-226	2010	Svarern-Larvik-Oslo	8	
23-231	2000	Oslo-Kongsberg-Notodden	28	
23-231	2005	Oslo-Drammen-Kongsberg-Notodden	26	
23-231	2010	Notodden-Kongsberg-Drammen-Oslo	26	
23-235	2000	Skien-Larvik-Sandefjord	19	del av fylkesintern ?
23-273	2000	Vrådal-Åmli-Nelaug-Arendal	4	
23-273	2005	Vrådal-Åmli-Nelaug-Arendal	5	
23-273	2010	Vrådal-Åmli-Nelaug-Arendal	4	
23-301	2005	Kristiansand-Arendal-Oslo	3	
23-301	2010	Kristiansand-Arendal-Oslo	4	
23-302	2010	Stavanger-Kristiansand-Oslo	2	
23-306	2000	Arendal-Grimstad-Kristiansand	24	
23-306	2005	Arendal-Grimstad-Lillesand-Kristiansand	29	
23-306	2010	Arendal-Grimstad-Lillesand-Kristiansand	30	
23-351	2005	Kristiansand-Stavanger	1	
23-401	2005	Oslo-Bergen	2	
23-441	2000	Haugesund-Arsvågen-Stavanger	2	
23-442	2000	Haugesund-Ølen-Etne-Odda	9	
23-442	2005	Haugesund-Ølen-Etne-Odda	8	
23-453	2000	Stord-Haugesund	5	
23-461	2005	Odda-Kinsarvik-Brimnes-Eidfjord-Geilo	2	
23-490	2000	Gudvangen-Flåm-Aurlandsdalen-Hallingdal	6	
23-490	2005	Gudvangen-Flåm-Aurlandsdalen-Hallingdal	2	
23-491	2005	Aurland-Gudvangen-Vinje-Voss-Dale-Bergen	7	
23-491	2010	Aurland-Gudvangen-Vinje-Voss-Dale-Bergen	7	
23-495	2000	Oppedal-Brekke-Dalsøyra-Sløvåg-Bergen	2	
23-495	2005	Oppedal-Brekke-Dalsøyra-Sløvåg-Bergen	2	
23-495	2010	Oppedal-Brekke-Dalsøyra-Sløvåg-Bergen	2	
23-503	2000	ØvreÅrdal-Sogndal-Vik-Voss-Bergen	3	
23-503	2005	Sogndal-Vik-Voss-Bergen	2	
23-503	2010	Sogndal-Vik-Voss-Bergen	2	
23-504	2000	Stryn/Nordfjordeid/Førde-Skei-Sogndal-Vik-Voss-Bergen	2	
23-504	2005	Stryn/Nordfjordeid/Førde-Skei-Sogndal-Vik-Voss-Bergen	4	
23-504	2010	Sogndal-Lavik-Bergen	2	
23-505	2000	Stryn/Måløy-Førde-Lavik-Rysjedalsvika-Bergen	17	
23-505	2005	Stryn/Måløy-Førde-Lavik-Rysjedalsvika-Bergen	6	
23-521	2000	Ålesund-Stryn-Skei-Sogndal-Lærdal/ØvreÅrdal	6	
23-521	2005	Ålesund-Stryn-Skei-Sogndal-Lærdal/ØvreÅrdal	3	
23-521	2010	Ålesund-Stryn-Skei-Sogndal-Lærdal/ØvreÅrdal	1	
23-523	2000	Ålesund-Nordfjordeid-Skei-Sogndal	5	
23-523	2005	Ålesund-Nordfjordeid-Skei-Sogndal	5	

23-523	2010	Ålesund-Nordfjordeid-Skei-Sogndal	4	
23-531	2005	Bergen-Nordfjord-Ålesund	2	
23-547	2005	Måløy-Selje/Maurstad-Åheim-Ålesund	3	
23-552	2000	Ålseund-Volda-Nordfjordeid-Sandane-Førde	5	
23-573	2000	Molde-Sunndalsøra-Oppdal	6	
23-580	2000	Trondheim-Surnadal-Tingvoll-Bergsøy-Ålesund	4	
23-581	2000	Trondheim-Surnadal-Molde-Ålesund	8	
23-581	2005	Trondheim-Surnadal-Sunndalsøra-Molde-Ålesund	1	
23-582	2005	Trondheim-Surnadal-Halsa-Molde-Ålesund	3	
23-584	2005	Trondheim-Surnadal-Tingvoll-Kristiansund	3	
23-584	2010	Kristiansund-Tingvoll-Surnadal-Trondheim	1	
23-585	2000	Kristiansund-Surnadal-Halsa-Trondheim	3	
23-585	2005	Kristiansund-Tingvoll-Surnadal-Trondheim	3	
23-585	2010	Trondheim-Surnadal-Halsa-Bergsøy-Molde-Ålesund	3	
23-586	2000	Kristiansund-Sunndalsøra-Oppdal	4	
23-591	2000	Surnadal-Sunndalsøra-Oppdal	6	
23-606	2005	Oslo-Trondheim	2	
23-631	2000	Kristiansund-Edøya-Tjeldbergodden-Hitra-Trondheim	3	
23-631	2010	Kristiansund-Edøya-Kjørsvikbugen-Hitra-Trondheim	3	
23-651	2000	Storlien-Meråker-Stjørdal-Trondheim	5	
23-651	2005	Trondheim-Stjørdal-Meråker-Storlien	5	
23-671	2010	Namsos-Steinkjer-Levanger-Trondheim	4	
23-674	2010	Rørvik-Grong-Steinkjer-Trondheim	0,28	
23-701	2000	Brønnøysund-Høylandet-Namsos	2	
23-701	2005	Brønnøysund-Grong/Namsos	2	
23-701	2010	Brønnøysund-Grong/Namsos	2	
23-702	2000	Brønnøysund-Høylandet-Grong	2	
23-750	2005	Bodø-Narvik-Bjerkvik-Tromsø	1	
23-760	2010	Leknes-Svolvær-Sortland-Narvik	3	
23-761	2000	Sortland-Harstad	2	
23-761	2005	Sortland-Harstad	3	
23-761	2010	Sortland-Harstad	3	
23-762	2010	Melbu-Sortland-Narvik	2	
23-801	2000	Harstad-Evenes-Narvik	4	
23-801	2005	Harstad-Narvik lufthavn	3	
23-803	2005	Harstad-Kilbotn-Kongsvåg-Lødingen	2	
23-803	2010	Harstad-Kilbotn-Kongsvik-Lødingen	6	
23-805	2005	Harstad-Sortland-Svolvær	3	
23-805	2010	Harstad-Sortland	2	
23-809	2000	Tronsø-Bjerkvik-Harstad	0,28	
23-851	2000	Alta-Kautokeino-Finland-Sverige-Oslo	0,14	
25-547	2000	Måløy-Selje/Maurstad-Åheim-Ålesund	5	

Vedlegg 2: Selskap med ekspressbusslinjer

	2001	2003	2006	2008	2010	Kjøper/eier
Nettbuss	1	1	1	1	1	
Fredrikstads rutebiler	1	1	1			Nettbuss
Ålesund Bilruter	1	1				Nettbuss
Mørebil	1	1	1			Nettbuss
Team buss	1	1				Nettbuss
Fjord1			1	1	1	
Nordfjord og Sundmøre BL	1	1				Fjord1
Sogn BL	1	1				Fjord1
Ottadalen	1	1				Fjord1
Sunnmøre og Romsdal BL		1				Fjord1
Hallingdal BL		1				Fjord1
Østerdal Billag	1	1	1	1	1	Gauldal-Østerdal fra 2011
Gauldal billag	1	1	1	1	1	Gauldal-Østerdal fra 2011
Torghatten		1	1	1	1	
Norgesbuss	1	1	1			Torghatten
Trønderbilene	1	1	1	1	1	Torghatten
Tide				1	1	
Haugaland	1	1				Tide
Gaia	1	1	1			Tide
BNR	1					Tide
HSD	1	1	1			Tide
Unibuss				1	1	
Arctic Express			1			Unibuss
Cominor				1	1	
Ofotens BR	1	1	1			Cominor
TIRB	1	1	1	1		Cominor
Veolia				1	1	Nå Boreal
Nordtrafikk buss	1	1	1			Veolia
JVB	1	1	1	1	1	
Firda	1	1	1	1	1	
Setesdal	1	1	1	1	1	
Telemark br	1	1	1	1	1	
Lesja BR	1	1	1	1	1	
Tinn	1	1	1	1	1	
Risdal Touring		1	1	1	1	
Sirdalsruta	1	1	1	1		
Sørlandsruta	1					
Sør-Vest ekspresen	1					
BR Frosta-Åsen	1	1	1	1		Manglende data
Veøy	1		1	1		Manglende data
Busslink			1	1		Manglende data
Concordia				1		Manglende data
Antall selskaper totalt	30	30	26	23	17	

Vedlegget er basert på NHO sin oversikt over oppkjøp og fusjoner i bussbransjen, samt data fra Rutebok for Norge.

Vedlegg 3: Svarskjema busselskap



Transportøkonomisk institutt
Jørgen Aarhaug
jaa@toi.no

Undersøkelse av utvikling og status i ekspressbussnæringen (Ett skjema per linje)

Selskap	
Kontaktperson	
E-post	
Telefonnummer	

Linje nr. og strekning	
Blir denne linja drevet i samarbeid med andre? Ja/nei hvis ja, hvem	
Hvis ja, gjelder svarene all trafikk på linja, eller bare deres del?	

Definisjon av ekspressbuss er i denne sammenheng, fylkes eller riksgrensekryssende linje drevet helt eller delvis på kommersielt grunnlag. Flybusser hvor transporten kun går til eller fra, én flyplass er ikke inkludert.

Beskrivelse av transportarbeidet og økonomiske forhold 2000 - 2010 (Fyll også ut eget skjema for linjer som ikke lenger er i drift – med informasjon om årsaken til nedleggelsen)

Kilometer og beregnet kjøretid per tur en vei	år	Passasjerfall	Setekilometer (NB ikke plasskilometer)	Passasjerkilometer	Avganger per uke (en vei)	Rutekilometer (utført distanse i rute)	Billettinntekter	Eventuelt Tilskudd	Gjennomsnittlig beleggsprosent (passasjerkm / setekm)
	2010								
	2009								
	2008								
	2007								
	2006								
	2005								
	2004								
	2003								
	2002								
	2001								
	2000								



Transportøkonomisk institutt
Jørgen Aarhaug
jaa@toi.no

Konkurranse (på hele eller deler av strekningen)

Er det konkurranse mot andre busser på denne linja? (Beskriv hvem, og ev hvilken del av strekningen).	
Er det konkurranse mot andre aktører (fly, båt, tog) langs denne ruta? Hvis så hvem og på hvilken del?	

Markedsfordeling (anslag i prosent av antallet passasjerer på linja)

Endepunkt - endepunkt	
Endepunkt – underveis / underveis til endepunkt	
Underveis – underveis	
Sum	100 %

Hvis linja er lengre enn 250 km én veg

Andel trafikk på over 250 km	
Andel trafikk på under 250 km	
Sum	100 %

Tilleggstjenester

Hva slags tilleggstenester – rettet mot passasjerene – ytes på denne linja? (internett, aviser, servering, plassreservering e.l.)	
Ytes det også andre tjenester som transport av varer, pakker, post osv.?	
Hvis så, vennligst forklar og beskriv omfang	

Infrastruktur

Hvilke tjenester tilbys på terminaler (hvilerom, oppstillingsplass osv)	
Hvis det er mange langs linja, beskriv de viktigste	
Betales det for terminalbruk? Hvis så hvor mye? Og hvor?	
Opplever dere problemer knyttet til adgang til terminaler?	
Andre forhold knyttet til infrastruktur?	
Hva betales for deltakelse i offentlige/fylkeskommunale ruteinformasjonstjenester?	
Er dette pålagt (ja/nei)?	

Billetttyper og rabatter

Type billett	Rabattstørrelse (%)	Refunderes inntektstapet av det offentlige?	Ca andel av passasjerene, prosent
Barn/honnør			
Skoleskys			
Student			
Militærrabatt			
Andre rabatter (forklar)			
Andre rabatter (forklar)			
Egne rabatter (forklar)			
Periodekort (eks. månedskort)			
Full pris enkeltbilletter			
Sum			100%

I:\OI-AVD\3701 Ekspressbuss\Busselskap\avarskjema ekspressbuss.docx

3



Transportøkonomisk institutt
Jørgen Aarhaug
jaa@toi.no

Hvis det på denne linja blir utført lokaltransport for fylkeskommunen, vennligst fyll ut punktene under

Billettering

Hvordan håndteres billettering mellom ekspressbussene og fylkeskommunen/ administrasjonsselskapet? (fordeling av inntekter, gyldighet for periodebilletter osv)	
---	--

Spørsmål	Spesifikasjon (Hjelp til utfylling)	
Beskriv lokal kollektivtransport utført med denne linja per i dag	Hvilke deler av strekningen og til hvilke vilkår?	
Kjøres det i dag lokalbuss parallelt med denne linja, på hele eller deler av strekningen	Beskrivelse av eventuell overlapp og hvordan dette løses	
Dersom denne ekspressbusslinja ikke eksisterer:	Beskriv tilbudet du antar fylkeskommunen ville ha gitt på denne strekningen	
	Hvor mye dyrere/billigere anslår du ville dette tilbudet ha vært for fylkeskommunen?	% dyrere / billigere (sett ring rundt)



Transportøkonomisk institutt
Jørgen Aarhaug
jaa@toi.no

Hvis det betales tilskudd til denne linje

Beskrivelse av enheten det betales for (fast sum per år, kjørte kilometer, stopp på utvalgte steder, antall passasjerer, refusjon av sosiale rabatter e.l.), samt om det gjelder på hele eller deler av ruta.)	
Kort beskrivelse av eventuelle kontrakter med fylkeskommunene (el. ev. andre)	
Hvordan ble kontrakten inngått? Forhandlinger? Åpent anbud? Osv.	

Har du andre kommentarer?

--

tor

Fylke	
Kontaktperson	
E-post	
Telefonnummer	

NBEs eller annet rutenummer	Operatør	Hovedstrekning (fra startsted til endestasjon)	Delstrekning (i fylket) med lokaltransport	Statistikk for 2010	
				Antall rutekilometer i lokaltransport	Tilskudd (1000 kroner) for lokaltransport
Sum					

Total lokaltransport med buss (inkludert undertransportører) i fylket i 2010

Rutekilometer (1000)	Tilskudd/kostnad (1000)

Billettering

Hvordan håndteres billettering mellom ekspressbussenes og fylkeskommunens/ administrasjonsselskaps? (fordeling av inntekter, gyldighet for periodebilletter osv)	
--	--

Tilskudd

Beskrivelse av enheten det betales for (rutekilometer, stopp på utvalgte steder, passasjerer e.l.)	
Hvordan oppfattes prisnivået (høyt / lavt ev. kr / enhet)?	
Betaler ekspressbussene for terminalbruk? I så fall hvor mye?	
Har selskapene selv økonomisk risiko på denne kjøringen?	

\\satum\filles\OI-AVD\3701 Ekspressbuss\Fylkeskommuner\Vedlegg til fylkesmail-kom pch.docx

2

Beskrivelse av tilbud/ spørsmål/tema	Spesifikasjon	
Utfører ekspressbussoperatører lokal kollektivtransport i dag?	Beskrivelse av eksisterende tilbud (avganger, tidspunkt, endringer i forhold til tidligere)	
Finnes det i dag overlapp mellom lokal- og ekspressbuss tilbud i fylket?	Beskrivelse av eventuell overlapp og hvordan dette løses	
Dersom ingen ekspressbuss eksisterte på strekningen	Beskrivelse av tilbud det antas at fylkeskommunen ville tilbudt	
	Hvor mye ville dette tilbudet ha kostet?	

Positive og problematiske sider ved samordning av lokal- og ekspressbussruter (generelt og/eller på enkelte ruter)

Fordeler	
Ulemper	

Andre kommentarer

--

\\satum\filles\OI-AVD\3701 Ekspressbuss\Fylkeskommuner\Vedlegg til fylkesmail-kom pch.docx

3

Vedlegg 5: Konkurransesgrunnlag

KRAV TIL YTELSEN OG TILDELINGSKRITERIER

3.1 Kravsspesifikasjon/oppdragsbeskrivelse

3.1.1 Generelt om leveransen

Ekspressbussrutene inngår som en viktig del av kollektivtransporttilbudet, og bidrar til oppfyllelse av flere samferdselspolitiske målsetninger. Selv om løyveforvaltningen er delegert til fylkeskommunen, er det Samferdselsdepartementet som har ansvar for ekspressbusspolitikken for de fylkesgrensekryssende ruter, jf. departementets rundskriv N-1/2006 av 23. februar 2006 og N-3/2006 av 30. oktober 2006. Dette markedet er liberalisert ved at det i praksis er innført fri etableringsadgang for ekspressbussruter i 2003, jf. rundskriv N-2/2003 av 13. mars 2003. Med ”ekspressbussruter” mener man i denne sammenheng kommersielle fylkeskryssende bussruter.

For å gi departementet bedre kunnskap om utviklingen i ekspressbussmarkedet etter liberaliseringen i 2003, er det behov for å igangsette ett konsulentoppdrag beskrevet nærmere nedenfor, som også ble varslet i departementets pressemelding nr. 100/10 av 25. november 2010.

Det legges i utgangspunktet til grunn at alle fylkesgrensekryssende ekspressbussruter med fri etableringsrett vil inngå i en slik kartlegging, herunder tilsvarende ekspressbussruter mellom Norge og utlandet med rettigheter innenriks i Norge. Dette innebærer at enkelte lokale fylkesgrensekryssende ruter som er integrert i det fylkeskommunale tilbudet, ikke skal med i rapporten - for eksempel lokale ruter mellom Oslo og Akershus. Mer om avgrensningen mot lokal trafikk i nevnte rundskriv N-2/2003.

Basert på departementets tidligere erfaringer med de fylkesgrensekryssende ekspressbussrutene, er det hittil lagt til grunn at de fleste av disse har vært drevet kommersielt. Opplysninger den senere tid tyder derimot på at flere av disse mottar mer tilskudd. Departementet finner derfor behov for å øke kunnskapsnivået om tjenestetilbudet innenfor denne næringen.

Oppdraget vil først bestå i å lage en oversikt over hvilke ekspressbussruter (rutestrekning, operatør, etc.) som er eller har vært i drift, før det foretas en nærmere kartlegging for eksisterende ruter. For å kunne sammenligne utviklingen før og etter liberaliseringen i 2003, bør også utviklingen i årene før 2003 tas med. Perioden f.o.m. 2000 t.o.m. 2010 inngår derfor i kartleggingen.

De parametrene som vi finner mest aktuelle å undersøke for eksisterende ruter er frekvens, antall passasjerer, setekilometer og passasjerkilometer samt endring i inntekstutvikling m.h.t. billettinntekter og tilskudd for den enkelte rute. Om en rute mottar tilskudd fra fylkeskommunen, vil det være behov for å avklare om dette gjelder for hele eller deler av denne ruten, samt hvilke vilkår som knytter seg til

tilskuddet. Som ledd i en slik kartlegging, er det behov for å undersøke hvilke offentlig tilgjengelige reisealternativer som finnes på ruten (fly, tog, båt, andre bussruter).

Det skal også kartlegges om det har skjedd strukturelle endringer i næringen, som for eksempel samarbeidsavtaler, oppkjøp og fusjoner.

Ovennevnte er data og kunnskap som bransjen også har behov for og som vi legger til grunn at vil være relativt lett tilgjengelig. Nødvendige opplysninger kan også kreves med hjemmel i yrkestransportforskriften § 21 om statistikk.

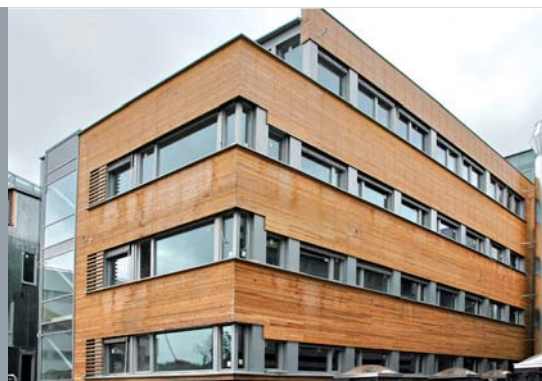
Kilder for oppdraget vil først og fremst være ekspressbussnæringen selv, fylkeskommunene samt i noen grad Statistisk sentralbyrå.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no

**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.

TØI er partner i CIENS Forskningssenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se 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 trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter 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.