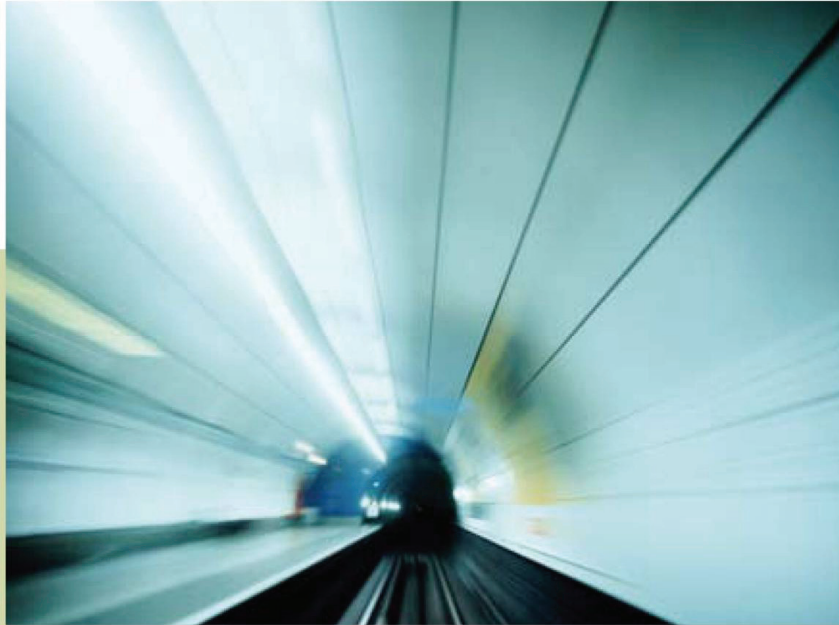


Merethe Dotterud Leiren
Hanne Samstad
Nils Fearnley
Harald Minken
TØI rapport 904/2007

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Ekspressbussruter – et sammensatt marked



Ekspressbussruter – et sammensatt marked

Merethe Dotterud Leiren
Hanne Samstad
Nils Fearnley
Harald Minken

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 978-82-480-0777-7 Papirversjon

ISBN 978-82-480-778-4 Elektronisk versjon

Oslo, september 2007

Tittel: Ekspressbussruter - et sammensatt marked
Forfatter(e): Merethe Dotterud Leiren; Hanne Samstad; Nils Fearnley; Harald Minken

TØI rapport 904/2007
Oslo, 2007-09
65 sider
ISBN 978-82-480-0777-7 Papirversjon
ISBN 978-82-480-0778-4 Elektronisk versjon
ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:
Transportbedriftenes landsforening og Nor-Way Bussekspress

Prosjekt: 3234 Xpressbuss

Prosjektleder: Merethe Dotterud Leiren

Kvalitetsansvarlig: Arvid Strand

Emneord:
Ekspressbuss; historie; marked; samfunnsøkonomisk nytte

Sammendrag:
I denne rapporten gis et bidrag til historieskrivingen om ekspressbussystemet i Norge. Dagens ekspressbussmarked og etterspørselen etter ekspressbussreiser beskrives, i tillegg til samordningen av ekspressbusstjenester og lokal kollektivtransport. Rapporten avsluttes med en samfunnsøkonomisk analyse som viser at ekspressbussmarkedet genererer en samfunnsøkonomisk nytte på omkring 1,5 milliarder kroner pr år.

Title: Express Coach Routes - a Complex Market
Author(s): Merethe Dotterud Leiren; Hanne Samstad; Nils Fearnley; Harald Minken

TØI report 904/2007
Oslo: 2007-09
65 pages
ISBN 978-82-480-0777-7 Paper version
ISBN 978-82-480-0778-4 Electronic version
ISSN 0808-1190

Financed by:
Federation of Norwegian Transport Companies and Nor-Way Busexpress

Project: 3234 Xpressbuss

Project manager: Merethe Dotterud Leiren

Quality manager: Arvid Strand

Key words:
Express coach; history; market; socio-economic benefit

Summary:
This report sketches the history of the Norwegian express coach market. Today's express coach market and the demand for express coach services are described. So are the coordination of express coach services and local public transport in Norway. A welfare analysis concludes that the express coach market generates an annual benefit of NOK1.5 billion.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag for Transportbedriftenes Landsforening og Nor-Way Bussekspress gjennomført et prosjekt som gir et riss av historien til det norske ekspressbussmarkedet, beskriver markedet og omfanget av lokal kollektivtransport på ekspressbussruter samt gir en samfunnsøkonomisk vurdering av ekspressbussmarkedet i Norge. Våre kontaktpersoner har vært Bjørn Østbye i Nor-Way Bussekspress og Terje Sundfjord i Transportbedriftenes Landsforening.

Mens historiekapittelet og markedsbeskrivelsen i hovedsak ble utført høsten 2006 og vinteren 2007, ble modellarbeidet og undersøkelsen om lokal kollektivtransport på ekspressbussruter utført våren 2007. Prosjektet har bestått i å bearbeide litteratur, gjennomføre og analysere en undersøkelse og samtaler med representanter i fylkeskommunene, kollektivtransportselskap og ekspressbussoperatører i tillegg til samtaler med noen gründere av ekspressbussruter. Vi er svært takknemlige for tiden disse har stilt til rådighet. Videre rettes stor takk til Kåre Riseng for konstruktive og lærerike samtaler med bakgrunn i hans erfaring fra ekspressbussbransjen.

Forsker Merethe Dotterud Leiren har vært prosjektleder, samlet inn data og skrevet de fire første kapitlene. Forsker Nils Fearnley står for delen om utenlandske erfaringer og forsker Marit Killi utførte etterspørselsanalysen. Forskningsleder Harald Minken ledet arbeidet med den samfunnsøkonomiske vurderingen av ekspressbussmarkedet. Forsker Anne Madslie utførte beregningene med den nasjonale persontransportmodellen. Forsker Anita Vingan og forsker Christian Steinsland kodet den regionale transportmodellen. Steinsland står for beregningene med den regionale transportmodellen. Forsker Hanne Samstad har vurdert den samfunnsøkonomiske betydningen av ekspressbussmarkedet. Rapporten er kvalitetssikret av avdelingsleder Arvid Strand, mens avdelingssekretær Laila Aastorp Andersen har gjort det avsluttende layout-arbeidet.

Oslo, september 2007
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm *Arvid Strand*
instituttssjef avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	I
Summary	i
1. Innledning	1
1.1 Definisjon av ekspressbussruter	2
1.2 Metode.....	3
2. Historie og utenlandske erfaringer	5
2.1 Historien til det norske ekspressbussmarkedet	5
2.1.1 Rammebetingelser	5
2.1.2 Endringer i markedet for lokal kollektivtrafikk	6
2.1.3 Forvaltningslov og konsesjonssøknader.....	7
2.1.4 Konkurransen med jernbanen.....	8
2.1.5 Hensynet til de reisende	9
2.1.6 Evaluering av ekspressbusspolitikken	10
2.1.7 Dagens regulering.....	11
2.1.8 Oppsummering.....	12
2.2 Erfaringer fra utlandet.....	13
2.2.1 Danmark.....	13
2.2.2 Sverige	14
2.2.3 Storbritannia.....	14
2.2.4 Deregulerte ekspressbussmarkeder i utlandet.....	16
2.3 Innovasjon og konkurranse – vår vurdering av ekspressbussenes historie	16
3. Markedsbeskrivelse	17
3.1 Generelt om markedet.....	17
3.2 Løyveordningen og samarbeid.....	19
3.2.1 Kobling av løyver.....	19
3.2.2 Samarbeid gjennom Nor-Way Bussekspress	19
3.2.3 Samarbeid.....	20
3.3 Konkurranse	21
3.3.1 Konkurranse mellom ekspressbussoperatører.....	21
3.3.2 Samarbeid kontra konkurranse.....	23
3.4 Norske og utenlandske erfaringer med deregulerte ekspressbussmarkeder	25
3.5 Kategorier av ekspressbussruter	26
3.6 Ekspressbussenes passasjerer	27
3.6.1 Hvem er de reisende?.....	28
3.6.2 Alternativ til ekspressbussrutene	28
3.6.3 Tilfredshet	29
3.6.4 Formål med reisen	30
3.6.5 Oppsummering.....	31
3.7 Etterspørselsanalyse.....	31
3.8 Konkurransflater	31

4. Lokaltransport på ekspressbussruter	33
4.1 Omfang	33
4.2 Trekk ved fylker med samordning	36
4.3 Offentlig kjøp av tjenester på ekspressbussruter	37
4.4 Kontrakter	37
4.5 Samarbeid mellom fylker	38
4.6 Stengte dører og minstetakster	38
4.7 Problematisk definisjon	39
4.8 Fordeler	39
4.8.1 "Bedre" tilbud	39
4.8.2 Økonomiske fordeler	40
4.8.3 Skoletransport	40
4.9 Ulemper	40
4.9.1 Gjennomføringstid	41
4.9.2 Ulike takster	41
4.9.3 Holdeplasser utenfor sentra	41
4.9.4 Stabilitet	41
4.9.5 Informasjon	42
4.9.6 Etableringsbarriere	42
4.10 Oppsummering	42
5. Samfunnsøkonomisk sammenlikning av ulike ekspressbussmarkeder	44
5.1 Opplegg for analysen	44
5.2 Transportmodeller	45
5.3 Forutsetninger	45
5.4 Fysiske indikatorer	45
5.5 Resultater	46
5.6 Sammenlikning med NTPs kollektivutbyggings-strategi	49
5.6 Konklusjon	50
6. Referanser	52
Vedlegg	55
Ekspressbussenes passasjerer	55
Lokaltransport på ekspressbussruter	58
1. Tilskudd	58
2. Refusjon for fylkeskommunale rabattordninger	63
3. Tilskudd for skoleskyss	64
4. Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene	65

Sammendrag:

Ekspressbussruter – et sammensatt marked

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

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

Hva er en ekspressbussrute?

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

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

Historien bak ekspressbussmarkedet

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

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

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

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

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

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

Samarbeid og konkurranse i markedet

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

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

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

Lokal kollektivtrafikk på ekspressbussruter

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

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

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

Samfunnsøkonomisk betydning

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

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

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

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

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

TØI-rapport 904/2007

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

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

Summary:

Express Coaches – a Complex Market

Express Coach Route

“Express coach” is a term introduced by the industry. While express coach routes are defined geographically in other countries, the Norwegian definition is administrative. In Norway an express coach is bus transport that crosses a county border. In comparison the English definition includes route buses which travel at least 15 miles (24 km); in Sweden 100 kilometres; and in Finland 250 kilometres (Holmefjord and Steckmest 2001).

The typical understanding of an express coach is a bus with high average speed and few stops. This is not an appropriate description of all express coach routes, as some are integrated in the local public transport system, something which increases the travel time.

There are different types of express coach routes. Some cross a national border. In this paper the focus is on express coaches which travel within Norway. Moreover, there are commercial and partly commercial express coach routes. Some support the local market, while others mainly have long distance travellers and are instructed by the Public Transport Authority to keep their doors closed for entrants in areas where they may compete with local public transport.

The Norwegian Express Coach Market

Most express coach routes are extended local routes, and local bus companies operate most of them. The reason is to be found in the traditional way of organizing public transport in Norway. The companies receive subsidies in order to deliver local public transport within a certain area or on a distance, i.e. the operators have an “area licence” or a “route licence”. This makes it complicated for passengers to travel long distances that cross areas in which different operators have licences. Passengers may experience barriers such as bus changes which result in less comfort and might imply waiting. In addition bus changes make the travel more complex as more information is required. A solution to this problem is that bus companies cooperate on establishing common through-services.

In the 1980s local bus companies began to apply to the permission authority to cooperate on through-services by extending already existing local routes. By doing so the local public transport service remained, operators kept their subsidies for these local routes, and the extension of the local routes was commercial.

Express coaches developed through combined licences. In the 1980s when the express coaches in Norway were introduced, the local public transport market experienced a period of business decline. The market would, in many areas, not be large enough for competition among express coach operators. The cooperation, however, resulted in series of innovations that resulted in the development of a new service. Historically seen this kind of service would most probably not have been established without cooperation.

Today, the dispute is about the degree of competition in this new transport market, which is a sign of how successful the innovations have been. At the same time there is a steady development of new services in the market. Still, some of these involve cooperation between existing companies.

The dynamic aspect has resulted in an express coach market that cannot easily be grasped. This is due to the fact that some of the routes are commercial, but in some counties express coach services and local public transport are coordinated. It means that express coach operators carry out local public transport and get public funding for doing this. One example is that pupils travel on express buses to school. Another is that a Public Transport Authority, which in Norway is the counties, funds or buys services in order to maintain a service within its county, while the part of the distance outside the county borders are commercial. There are also counties cooperating on funding express coach routes. While one county funds the express coach routes in one direction, another county gives subsidies for the routes in the opposite direction.

Moreover, the express coach market is complicated regarding who owns the products. This is due to the fact that many of the routes are operated in cooperation between companies. Half of the distances of Nor-Way Bus Express are operated in cooperation among two or more companies. At the same time the market concentration in the bus market in general is high because of mergers.

Two groups dominate the Norwegian express coach market. They are the “Hourly Express” and Nor-Way Bus Express. The former is owned by the Norwegian State Railways, and the latter is owned by 40 different bus operating companies, including the owner of the Hourly Express. In order to operate a “Nor-Way” express coach service, the participating operators must meet certain requirements (driver training, guaranteed seat for all, bus specifications etc).

It should be mentioned that Nor-Way Bus Express is not an operator. It does not own bus material nor operate express coach routes; it is an umbrella or a marketing company in which the majority of express coach operators are members. The fact that the express coach market is characterized by such a dominating company is not unique for Norway. It is also the case in several other countries.

Local Public Transport on Express Coach Routes

For several reasons it seems reasonable to let local public transport be part of express coach services. The counties’ experiences are positive to a large extent. The counties with the most extensive use of funding to express coach routes are the most positive ones. They compromise with the operators, and argue that all actors gain from the coordination of local public and express coach transport.

When express coaches are free to use local stops, passengers may avoid change of transport, and time of departure is coordinated. Some counties also argue that local public transport becomes cheaper when coordinated with express coach routes. One county is of the opinion that if it could not coordinate its transport with express coach services, local public transport would be ten times more expensive to support. An advantage is also seen in the fact that some express coach routes would not have existed, if the operator had not achieved some economic support by the authorities.

Many places the express coach routes are the only public transport service on a distance. Where the population density is low, the Public Transport Authorities buy transportation of pupils, which is the only public transport service that a county has to provide by law. The service on some distances depends on public grants on parts of it. Through grants a route that commercially would only be operated from B to C is, for example extended to cover the distance between A and D, as illustrated below.

Figure S1: An extended express coach route



TØI-report 904/2007

However, the counties see a challenge in the coordination of planning. This is most crucial to the balance between journey time and the number of stops, detours to population centres and coordination with other express coach and local routes. Where express coach routes are not part of the local transport system, the Public Transport Authorities have limited information about public transport travellers due to lack of statistics. Other counties argue that because an express coach route already exists, local public transport is not prioritised in certain areas. Other challenges regard fares. Minimum fares on express coach routes treat long distance and local passengers unequally.

Social Importance

We have estimated the economic benefit of the express coach market by comparing today's express coach market with how passengers would have travelled in a situation where this service did not exist or was reduced. Our tool was the Norwegian Transport Model (NTM5) and the Regional Transport Model (RTM). Table S2 illustrates the results. In the modelling we used the following three hypothetical alternatives:

- Alternative A: Removal of all express coach routes with the brands Nor-Way Bus Express, the Hourly Express, the Low Price Express, and the Competitor
- Alternative B: Removal of routes on which operators cooperate
- Alternative C: The frequency of routes on which operators cooperate is reduced with 25 percent

Table S1: Annual effects of three alternatives with reduced express coach services compared to today's market

	Alternative A Removal of all express coach routes with the following brands: Norway Bus Express, the Hourly Express, the Low Price Express, and the Competitor	Alternative B Removal of routes on which operators cooperate	Alternative C The frequency of routes on which operators cooperate is reduced with 25 percent
Change in number of long bus trips per day	Ca. 3200 which is 36 percent reduction* (between some counties the reduction is close to 80 percent)	Reduction of about 1000 trips/day	Reduction of about 300 trips/day
Change in number of short public transport trips per day	Reduction of about 14 000 (car use increases with almost 10.000 trips/day)	Reduction of about 6000	Reduction of about 1000
Annual reduction of produced bus-kilometres (short and long travels)	Ca. 50 millions	Ca. 20 millions	Ca. 4 millions
Yearly increase of kilometres driven by car (short and long travels)	Ca. 143 millions	Ca. 65 millions	Ca. 8 millions
Total welfare effect (2006 prices)	Welfare loss of NOK 1.5 billions	Welfare loss of NOK 427 millions	Welfare loss of NOK 61 millions

* The daily reduction of bus trips on long distances buses is less than expected in this alternative, as most of the express coach market (thus the long distance bus market) is removed. This is explained by the fact that the models create routes for passengers from destination to destination. The passengers may have to change buses more often. Another reason is that the models assume that passengers would choose different travel destinations, thus send passengers with buses to other destinations than where they would have travelled with today's service.

TØI-report 904/2007

If all the express coach routes were removed (alternative A), the net present value in 25 years is a welfare loss of 22.5 billions NOK based on the price level of 2006. To remove the routes on which operators cooperate, results in a loss of 6.3 billions NOK (alternative B). A reduction of their (routes on which operators cooperate) frequency results in a loss of 0.9 billions (alternative C). Compared to the current calculations of the Norwegian National Transport Plan (NTP) strategies, the benefit of the express coach market represents one-third of the benefits of the development of public transport construction in NTP.

1. Innledning

I denne rapporten ønsker vi å gi et nytt, lite bidrag til historieskrivingen om ekspressbussystemet i Norge. Vi vil skissere utviklingen i Storbritannia, Sverige og Danmark for å sette utviklingen av ekspressbussmarkedet i Norge i et internasjonalt perspektiv. Vi vil gi en beskrivelse av dagens ekspressbussmarked og etterspørselen etter ekspressbusstreiser. Videre vil vi beskrive samordningen av ekspressbusstjenester og lokal kollektivtransport i tillegg til å gi en samfunnsøkonomisk analyse. Utredningen består med andre ord av følgende deler:

- Historien bak ekspressbussmarkedet
- Beskrivelse av ekspressbussmarkedet – om samarbeid, konkurranse, passasjerer og etterspørsel
- Ekspressbuss som del av det lokale transportsystemet
- Samfunnsøkonomisk nytte av ekspressbussmarkedet sett i forhold til et redusert tilbud

Sammen vil vurderingene gi en helhetlig beskrivelse av det norske ekspressbussmarkedet som – i takt med at myndighetene gradvis har liberalisert konsesjonspolitikken – har vokst gjennom 1990-tallet og fram til i dag.

Dette markedet synes å være uoversiktlig. Det er flere ulike selskaper, konsepter og ulike former for samarbeid, og navnet ekspressbuss vekker ulike konnotasjoner. Ordet ”ekspressbuss” brukes om enkelte bybusslinjer i lokaltrafikken i Oslo med høy gjennomføringshastighet og få stopp. Slike busslinjer faller utenfor vår definisjon av ekspressbuss som baserer seg på at ekspressbussruter er fylkeskryssende. At enkelte lokalbussruter har fått tilnavnet ekspress, henger sammen med at høy gjennomføringshastighet og få stopp er typisk for flere ekspressbussruter.

Avgrensingen til at ekspressbussruter er fylkesgrenseoverskridende gjør ikke markedet mindre komplekst. Noen fylkeskryssende bussruter er kommersielle, mens andre mottar tilskudd fra det offentlige for å utføre lokaltransport. At ekspressbussruter utfører lokaltransport gjør at gjennomføringshastigheten senkes og stoppene er hyppigere.

Noen ekspressbuss pålegges å kjøre med stengte dører i områder hvor de deler trasé med lokalruter. Noen krysser grensen til utlandet, mens andre holder seg innenfor landets grenser.

I Norge er NOR-WAY Bussekspress (NBE) mest kjent for ekspressbussrutene sine. NBE drifter ikke ekspressbussrutene selv; det er medlemmene som er ope-

ratører. Noen medlemmer kjører i NBE-regi; andre har valgt å ikke gjøre det.¹ Også andre selskaper drifter ekspressbussruter uten å være tilknyttet NBE.

Ekspressbussrutene skårer høyt på kundetilfredshetsmålinger² og kjører på strekninger hvor det ellers ikke finnes kollektivtransport. Ekspressbussrutene utgjør dermed et viktig bidrag i distriktpolitikken. Noen steder har fylkeskommunen tilpasset den lokale kollektivtransporten etter ekspressbussruter.

Et spørsmål er hvor stort omfanget av samordnet lokal- og langrutetransport er og hvilke ulemper og fordeler samordningen fører til. Ikke minst er spørsmålet om den samfunnsøkonomiske nytten av ekspressbussmarkedet av interesse.

Rapportens oppbygging er som følger: Først skal vi definere begrepet ekspressbussruter og beskrive metoden i rapporten. I andre kapittel beskrives utviklingen i det norske ekspressbussmarkedet og kort om erfaringer fra utlandet. Deretter gir vi en markedsbeskrivelse i tredje kapittel. Fjerde kapittel handler om lokaltransport utført på ekspressbussruter. Til slutt gir vi i kapittel fem en samfunnsøkonomisk analyse av eksisterende tilbud sammenliknet med tenkte situasjoner uten deler av ekspressbusstilbudet.

1.1 Definisjon av ekspressbussruter

”Ekspressbuss” er et begrep bransjen selv har tatt i bruk. I offentlige dokumenter brukes navnet fylkesgrenseoverskridende rutebiltransport. I denne rapporten benyttes ekspressbuss om fylkesgrenseoverskridende rutebiltransport.

Definisjonen av ekspressbussruter er knyttet til administrative grenser: De er fylkeskryssende langdistanseruter som helt eller delvis drives på kommersielt grunnlag. Vi avgrenser ekspressbussrutene i denne rapporten til å gjelde kun innenlands trafikk.

Ruter som kun krysser fylkesgrensen mellom Akershus og Oslo tas ikke med i definisjonen av ekspressbussruter. Grunnen er at Akershus og Oslo regnes som ett lokaltrafikkområde i andre rundskriv fra 2003 (N-2/2003).³

Ved konsesjonsgivning behovsprøves rutene mot lokal kollektivtransport, og yrkestransportforskriften (FOR 2003-03-26 nr 401) fastsetter at ruteplaner må være godkjent av løyvemyndigheten. Fylkeskommunene kan derfor pålegge ekspressbussler å kjøre med stengte dører på deler av strekninger som de deler med lokal transport. En ekspressbuss som går mellom Buskerud og Oslo, for eksempel, kan pålegges å ikke la passasjerer gå på i Oslo på veg mot Oslo sentrum.

Behovsprøvingen brukes for å sette vilkår for det som ikke er lokaltrafikk. I forskriften unntas ingen ruter. Selv om Akershus og Oslo regnes som et

¹ TIMEkspressen drives av Nettbuss og Lavprisekspressen av Sporveisbussene som begge er NBE-medlemmer.

² Både TIMEkspressen og NBE skårer høyt på Kundebarometeret. Kundetilfredshetsmålinger utført av NBE og TIMEkspressen viser at kundene stort sett er fornøyd med tilbudet.

³ Unntaket av Oslo og Akershus gjør at Statistisk Sentralbyrås tall over fylkesoverskridende rutebiltransport ikke kan brukes i denne rapporten.

lokaltrafikkområde, behovsprøves kollektivtransporten mot lokaltrafikk som bestilles av to ulike instanser; Stor-Oslo Lokaltrafikk og Oslo Sporveier. Dette er fordi yrkestransportforskriften ikke endres av rundskrivet som definerer Oslo og Akershus som et lokaltrafikkområde. Rundskriv benyttes i praksis for å sette unntak fra forskriften. Med andre ord, fylkeskryssende ruter mellom Akershus og Oslo unntas den geografiske definisjonen, men ikke behovsprøvingen.

Flybussen som kjører i lokaltrafikkområdet mellom Oslo og Gardermoen skiller seg imidlertid ikke fra andre flybusser som krysser fylkesgrenser. Den regnes verken som lokal kollektivtransport eller ekspressbuss. Flybussen betraktes som et nisjeprodukt og unntas dermed fra definisjonen for ekspressbusser. Myndighetene har tatt i bruk styringshjemmelen (behovsprøvingen) som loven åpner for. På vei til Gardermoen har Flybussen ingen avstigninger før flyplassen. Motsatt vei har Flybussen ingen påstigninger etter flyplassen.

Eksemplet med Flybussen viser problematikken rundt åpne og stengte dører. På den ene siden går den ut på at ekspressbussrutene ikke skal ta vekk markedsgrunnlaget for lokal kollektivtransport. På den andre siden handler det om at passasjerer skal komme raskt fram. Et eksempel hvor åpne/stengte dører er aktuelt, er pendlerbusser fra omlandet inn til større byer. For at pendlerne skal komme raskt på jobb og raskt hjem igjen, tar byens interne ruter seg av reiser innenfor bygrensa. Etter en viss tettstedsgrænse stopper pendlerbussene kun for avstigning på vei inn. Etter reglene skal dørene da være stengt for påstigning. Den enkelte bussjåfør overholder dette i ulik grad. Noen tar med passasjerer når bussen likevel har stoppet, mens andre holder døra stengt mens lokale passasjerer står utenfor og banker på. Tilsvarende, på vei ut av byen kan lokale passasjerer som ønsker å sitte på til en bestemt holdeplass bli avvist, til tross for at bussen likevel stopper der *hvis* det er passasjerer som skal på.

1.2 Metode

I de ulike kapitlene er forskjellige metoder tatt i bruk. Som en del av *historie-skrivningen* har vi oppsummert tidligere utredninger (Strand 1991, Hjellnes COWI 1994/1998/1999, Holmefjord/Steckmest 2001), og intervjuet gründere av de første ekspressbussrutene og NOR-WAY Bussekpress. Videre har rundskriv og stortingsmeldinger gitt grunnlaget for beskrivelsen av dereguleringen i løpet av de siste tjue årene. Et litteraturstudie danner også grunnlaget for beskrivelsen av erfaringer fra utlandet.

I kapitlet om *ekspressbussmarkedet* har vi brukt data fra reisevaneundersøkelsen 2005 og kundetilfredshetsmålinger utført av operatørene selv (NOR-WAY Bussekpress, TIMEkspressen). Også noen intervjuer og tidligere undersøkelser (intervju med Konkurransetilsynet, Fearnley/Hagen/Leiren 2006) har bidratt til informasjon. Vi har også hentet inn data fra ti operatører av ekspressbussruter for å utføre en etterspørselsanalyse.

For å finne ut hvor utbredt bruken av *ekspressbussruter i lokal kollektivtransport* er, har vi sendt ut en spørreundersøkelse til fylkeskommunene. Svarene er fulgt opp med samtaler både med en rekke fylkeskommuner og operatører. ”Rutebok for Norge” har dessuten vært hyppig brukt.

De samfunnsøkonomiske *kostnads/nytte-beregningene* er gjort på bakgrunn av kjøring og oppdateringer av transportmodellene NTM5, en nasjonal modell for etterspørselen etter reiser over 100 kilometer (lange reiser), og den regionale transportmodellen RTM, et system av regionale modeller for etterspørselen etter reiser under 100 kilometer (korte reiser). Modellene gjør beregninger for hverdager.

2. Historie og utenlandske erfaringer

2.1 Historien til det norske ekspressbussmarkedet

Først skal historien om det norske ekspressbussmarkedet fortelles. Vi vil skissere utviklingen i ekspressbussmarkedet med risikovillige gründere, innovasjon og forskning som førte til et endret regelverk.

Teoretisk er tilnærmingen i dette kapittelet basert på neo-institusjonalisme. Den legger vekt på hvordan institusjoner former spillet og hvordan en stivhengighet gjør at en tradisjon følges (Hall/Taylor 1996). Når rammebetingelsene endres, er dette fordi aktører mener at de kan oppnå bedre resultater. I ekspressbussmarkedet ble regelverket endret fordi busselskaper mente de kunne nå et større marked gjennom et bedre tilbud og myndighetene så fordeler i at flere reisende ville velge kollektive transportmidler. Stivhengigheten består i at behovsprøving fortsatt eksisterer selv om ekspressbussmarkedet er liberalisert.

At tilnærmingen er neo-institusjonalistisk betyr ikke at argumentet er strukturelt. I historien til ekspressbussmarkedet er det først og fremst operatørene som har presset på for å endre rammebetingelsene. De er kjennetegnet av en viss risikovillighet; de har funnet løsninger og tatt en sjanse.

2.1.1 Rammebetingelser

Stortinget var restriktivt til kollektive transportruter som kunne berøre jernbanens markedsområder og påla ekspressbussnæringen restriksjoner. Begrunnelsen var at det eksisterer stordriftsfordeler i produksjonen av passasjerkilometer på en buss- eller togrute (Holmefjord/Steckmest 2001). Stordriftsfordelene skyldes at driften av en rute har høye faste og lave variable kostnader. Når et selskap oppretter en ekspressbussrute, kan det føre til sløsing av ressurser, siden operatøren investerer i ny fast kapital og fordi ekspressbusstilbudet kan føre til lavere kapasitetsutnyttelse for toget. Konesjonen for ekspressbussruter var (og er) derfor behovsprøvd – myndighetene vurderte tildelingen opp mot det eksisterende tilbudet.

Etter hvert ble behovsprøvingen deregulert. En grunn for dette var hensynet til de reisende som i mange tilfeller fikk et bedre tilbud. En annen grunn var forskning som viste at et tog- og ekspressbusstilbud på samme strekning kunne overføre flere bilreisende til å reise kollektivt enn et togtilbud alene. Splittingen av NSB i Jernbaneverket og NSB i 1996 har antakeligvis også hatt betydning, fordi den svekker argumentet om høye faste kostnader på togsiden.

En kronologisk oversikt over rammebetingelsene i ekspressbussmarkedet siden NBE ble opprettet i 1987, følger i tabell 1.

Tabell 1: Rammebetingelser for ekspressbussmarkedet

År	Hva har skjedd	Referanser
1987	NOR-WAY Bussekspress opprettes	10 år med NOR-WAY Bussekspress
1989	Ved behandling av et løyvedokument er hovedregelen at et gebyr på kr. 1500,- skal betales til fylkeskommunen	Rundskriv 4/1989 av 25. mai 1989
1996	Samferdselsdepartementet delegerer myndighet til å godkjenne rutetids-, traséendringer og godkjenning av (ikke pålegg om) takster til fylkeskommunen. Samtidig delegeres pålegg vedrørende bruk at rutebilstasjon, holdeplasser, bestemte gjennomkjøringslinjer m.v. til fylkeskommunen	Rundskriv N-3/1996 av 15. april 1996
1999	Samferdselsdepartementet vil legge avgjørende vekt på hensynet til transportbrukerne framfor hensynet til det enkelte transportmiddel i praktiseringen av den framtidige konsesjonspolitikken	Stortingsmelding nr. 46 (1999-2000)
2001	Justerte retningslinjer for behovsprøving av fylkeskryssende bussruter i forhold til jernbanen i det sentrale Østlandsområdet. Departementet forutsetter at de berørte fylkeskommunene ved søknad om løyve vurderer spørsmålet om fylkeskryssende bussruter skal gis lokale trafikkrettigheter innen et fylke	Rundskriv 5/2001 av 26. juni 2001
	Den gjennomførte liberaliseringen av løyvepolitikken med hensyn til jernbanen i det sentrale Østlandsområdet skal utvides til å gjelde resten av landet. Eventuell konkurranse med jernbane skal i seg selv ikke være avgjørende grunn for avslag på søknader om ekspressbussløyve	Stortingsmelding nr. 26 (2001-2002)
2003	Behovsprøving ved søknad om ekspressbussløyve avgrenses til kun å gjelde mot lokale bil- og båtruter som inngår i det fylkeskommunale tilskuddsansvaret	Rundskriv N-2/2003 av 13. mars 2003
2005	Alle rutetransportører skal ha stilt garanti for vognparken som benyttes i løyvepliktig transport	Rundskriv N-2/2005 av 1. mars 2005
	Tilgjengelighet for alle: Transportøren er ansvarlig for å oppfylle behovene til personer med redusert bevegelighet	Rundskriv N-4/2005 av 1. juli 2005
2006	Styresmakt for fylkesoverskridende ruter delegeres fra Samferdselsdepartementet til den fylkeskommunen en ekspressbussrute gjelder	Rundskriv N-1/2006 av 23. februar 2006
	Fra 1. januar 2006 økte satsen for merverdiavgift på persontransport til 8%. Selskapene har rett til å trekke fra inngående merverdiavgift med full sats (25%)	St.prp. nr. 1 (2005-2006) (Finansdep.)

TØI-rapport 904/2007

2.1.2 Endringer i markedet for lokal kollektivtrafikk

På begynnelsen av 1980-tallet var markedet for lokal rutebiltransport i en nedgangsfase. Norsk Rutebileierforbund, dagens Transportbedriftenes Landsforening (TL), opprettet en komité som skulle forutse hva som ville skje med kollektivtransporten på landsbygda ti år fram i tid. I 1985 la komiteen fram en dyster framtidsutsikt. Komiteen så en utvikling der pensjonistene ville bruke bil og buss-turismen reduseres fordi fly og utenlandske operatører ville overta deler av gruppereisemarkedet. Den antok at etterspørselen etter vanlig rutebuss på landsbygda ville gå ned ettersom barnekullene ble mindre og andelen kvinner med førerkort ville øke. I distriktene ville skoleskyssen stå igjen som det grunnleggende, og kanskje eneste, tilbudet.

Sentralstyret i Rutebileierforbundet opprettet en fagkomité for langruter og landtrafikk. Denne ekspressbusskomiteen arrangerte en studietur til England. Her hentet deltakerne erfaringer fra National Express, en frivillig kjede som besto av nasjonaliserte regionale selskaper. Selskapet eide ikke bussene selv, men planla

rutene og sto for markedsføringen og hadde konsesjoner for ruter opp til 15 mil. De over 15 mil var ikke behovsprøvd.

Også fra Finland hentet komiteen informasjon. I Finland fantes et nasjonalt terminalselskap som enten eide eller hadde busstasjoner på franchise over hele landet. Erfaringene fra utlandet ga inspirasjon til opprettelsen av NBE.

2.1.3 Forvaltningslov og konsesjonssøknader

Operatørene så etter nye muligheter for å øke bussmarkedet. Politikken fra etterkrigstiden gjaldt fortsatt: Mens bussen skulle gå på tvers, gikk toget på langs. Bussene skulle først og fremst mate toget. Busselskapene hadde imidlertid et ønske om langsgående busser. Ved å koble løyver kunne de lokale selskapene forlenge sine lokale ruter, og gjennom samarbeid kunne busselskapene unngå konflikter på grunn av konkurranse om markedsgrunnlaget i områder som hadde vært ”deres” fram til forlengelsen av en rute.⁴

Selskapene Årdal Billag og Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap (JVB) søkte om å drive skytteltrafikk fra Årdal over Fagernes til Oslo. De søkte om en koblingskonsesjon så passasjerer slapp omstigning. Busser med toalett ville øke standarden. 2. juni 1985 ble Valdresekspressen etablert. Fram til 1989, da Valdresbanen ble nedlagt, samarbeidet busselskapene med NSB. Kristoffer Kvame forteller at de hadde en felles rutetabell og billettsystem for både tog og buss.

I følge selskapet ble samarbeidet mellom selskapene i Valdresekspressen et forbilde for andre ekspressruter. Året etter kom ”det store vårsleppet” med direktekonsesjoner til flere gjennomgående ruter landet over på tvers av gamle konsesjonsgrenser (www.jvb.no).

Vårsleppet var en følge av at flere selskaper søkte om å få konsesjon på fylkeskryssende ruter. Fremdeles ble 25-30 søknader avslått i året. Selskapene anket sakene, men de ble liggende. Erling Sæther forteller at selskapene etter hvert endret strategi fra å ”mase om bedre tilskudd og skylde på andre, til å gjøre noe”. Slagordet i bussnæringen ble å søke konsesjoner. I forvaltningsloven så busselskapene en mulighet. Etter denne loven har busselskapene krav på at løyvesøknadene behandles. Myndighetene var dermed tvunget til å ta stilling til hver enkelt sak. Busselskapene ba ikke lenger om penger, men om tillatelse, ”og det var det vanskeligere å argumentere imot” (intervju med Sæther).

Samtidig var sentrale personer med på å påvirke en søknad om Trysilekspressen. Ordføreren i Trysil ringte en pragmatisk samferdselsminister og hedmarking, Kjell Borgen. I strid med toppledelsen i NSB kontaktet Martin Killi i NSB Samferdselsdepartementet. Det endte med at Trysilekspressen ble godkjent og åpnet av samferdselsministeren selv.

Like etter, i 1987, ble NBE stiftet med ca. 40 aksjer på kroner 200.000 hver. 33 selskaper tegnet seg, noe som ga en aksjekapital på kroner 6,6 millioner. NBE utviklet et markedskonsept, opprettet en bussterminal i hovedstaden til bruk kun

⁴ Lokale busselskaper hadde konsesjon i hver sine fylker. Dersom andre selskaper ville kjøre i et område der et lokalt selskap hadde områdekonsesjon, ville det skape ”støy” på grunn av konkurranse om passasjerene.

for NBE-medlemmer, jobbet med lobbyvirksomhet og satset spesielt på bussjåførene. Et sjåførkurs skulle gi sjåførene en høyere status og gjøre det populært å jobbe for NBE.

To medarbeidere ble ansatt i NBE august samme året. De planla å utvide selskapenes tilbud med 17-18 ruter. Det var en risiko forbundet med dette. Selskapene satset på at samferdselsministeren ville la de nye rutene gå gjennom. Det skjedde og rutene ble opprettet påsken året etter.

NBE besto nå av selskaper med lokal forankring i hvert sitt dalføre over hele landet. NBE var en landsomfattende sum av selskaper. Etter hvert ble det lettere å få både koblingsløyver og konsesjon for gjennomgående ruter. Gjennomslaget kom først med samferdselsminister Kjell Opseth i 1992 og et nytt fokus på hensynet til de reisende. Året i forveien hadde Transportøkonomisk institutt gitt ut en rapport som argumenterte for at jernbanen og ekspressbussene hadde ulike markeder.

2.1.4 Konkurransen med jernbanen

TØI-rapporten til Sverre Strand (1991) om konkurransen mellom tog og ekspressbuss var banebrytende for et endret syn på behovsprøvingen av ekspressbussruter. Strand (1991) mente at selv på parallellstrekninger til ekspressbussruter ville ikke jernbanen tape markedsgrunnlag, da kraftfeltet til toget ligger rundt stasjonsområdet. Innenfor stasjonsområdene ville folk foretrekke å ta tog, mens folk som oppholder seg utenfor stasjonsområdene kraftfelt ikke ville velge tog, selv der det ikke er et busstilbud. Strand (1991) konkluderte med at ekspressbussruter ville føre til nye kollektivtransportreiser og at reisende som ellers ville ha kjørt privatbil, ville begynne å kjøre kollektivt.⁵

På bakgrunn av dette ga Samferdselsdepartementet NSB, NBE og TL i oppgave å utarbeide et nytt rutetilbud på de tre strekningene Oslo – Gjøvik, Oslo – Gol og Oslo – Kongsberg. Mens busstilbudet ble endret med et bedre tilbud på strekningene, forble togtilbudet uendret. Året etter, i 1994, evaluerte Hjellnes COWI konkurranseflatene mellom tog og ekspressbuss på disse strekningene. Undersøkelsen (Hjellnes COWI AS 1994) bekreftet funnene fra TØI-rapporten (1991):

- *Parallele tog- og bussruter:* De fleste reisende som reiser mellom endestasjonene velger toget. På en av strekningene (Oslo – Gjøvik) betjener toget og ekspressbussruten hvert sitt geografiske område.
- *TogBusstilbud:* TogBusstilbudet innbærer at trafikantene må bytte til tog på den delen av strekningen som toget betjener. Hjellnes COWI begrunner følgende utsagn med omstigningskostnader: ”Når gjennomgående busstrafikanter kan velge mellom å reise med buss hele vegen framfor å skifte fra buss til tog, velger de å bruke bussen til tross for at det kan ta lenger tid til/fra Oslo (Hjellnes COWI AS 1994, 11).” I intervjuer svarte passasjerene at bakgrunnen for valg av transportmiddel er at de ”slipper å bytte mellom tog og buss”.

⁵ Argumentet var basert på undersøkelser fra Gudbrandsdalen, Sørlandet, Telemark, Gjøvikbanen og Totenekspressen, Nord-Trøndelag og Nordland, Førde-ekspressen, Bergensbanen og Gol i Hallingdal.

- *Overført trafikk:* Trafikk ble overført både fra bil og tog (10-15 prosent fra tog og 7-10 prosent fra bil på Totenekspressen; ca. 20 prosent fra tog og ca. 10 prosent fra bil på Rjukanekspressen). Den overførte trafikken fra tog utgjorde 2-3 prosent og 9 prosent av henholdsvis Gjøvikbanens og Sørlandsbanens passasjerer på de relevante relasjonene.
- *Generert trafikk:* I tillegg genererte ekspressbusstilbudet ny trafikk, det vil si reiser som tidligere ikke ble gjennomført på strekningene uansett transportmiddel (47 prosent på Totenekspressen; 35 prosent på Rjukanekspressen).

Fire år senere evaluerte Hjellnes COWI (1998) konsekvensene av ekspressbusstilbudet Tjøme – Tønsberg – Horten – Oslo. Her var konkurranseflaten mot tog generelt mye større enn i undersøkelsene fra 1994. Hjellnes COWI mente årsaken var at bussruten dekket enkelte reiserelasjoner på en bedre måte med hensyn til tilgjengelighet, omstigning og reisetid enn hva toget gjorde. Samtidig viste undersøkelsen at busspassasjerene så toget som et mer attraktivt reisemiddel enn bilen.⁶ Den genererte trafikken på 2-5 prosent var langt mindre enn i den tidligere undersøkelsen. Undersøkelsen modifiserte tidligere resultater.

Det samme gjorde Hjellnes COWIs undersøkelse av konkurranseflater fra 1999. Evalueringen omfattet Haukeliekspressen, Møre-ekspressen, Nordfjordeid-ekspressen og TIMEkspressen. I rapporten gis følgende konklusjon:

”Det er en reell konkurranse mellom ekspressbuss og tog, og [...] ekspressbussens konkurranseflate mot tog øker med økende grad av parallellitet med jernbanen. I de fleste tilfeller er likevel togets konkurranseevne i form av frekvens, reisetid og komfort ekspressbussen overlegen. Dette fører til at reisende på fellesstrekninger buss og tog med reelle valgmuligheter stort sett foretrekker tog (Hjellnes Cowi 1999, 7).”

Videre argumenterer Hjellnes COWI for at overføringen fra tog til ekspressbuss generelt utgjør en liten andel av togtrafikken, men at denne overførte trafikken er en stor andel av busspassasjerene og er derfor viktig for ekspressbussene. Samtidig viser undersøkelsen at konkurransen mot bil er høyere enn mellom buss og tog, og at ”kollektivtrafikkens samlede styrke i forhold til personbil er størst på strekninger med konkurranse mellom buss og tog, dvs. hvor trafikantene har flere reelle valgmuligheter (Hjellnes COWI 1999, 7).”

2.1.5 Hensynet til de reisende

Hensynet til de reisende var kommet i fokus, og i 1997 sendte Halvor Grene og Gjermund Jamtveit på vegne av Øst-Telemark Rutebilselskap et brev til Telemark fylkeskommune om konsesjon på en ekspressbussrute med timeavganger mellom Notodden og Oslo.

Søknaden ble sendt til fylkeskommunen fordi Samferdselsdepartementet året før hadde delegert myndighet til å godkjenne rutetids-, traséendringer og godkjennelse av – ikke pålegg om – takster til fylkeskommunene. Også pålegg vedrørende bruk av rutebilstasjon, holdeplasser og bestemte

⁶ Ca. 60 prosent av busspassasjerene ville ha foretrukket toget dersom bussruten ikke hadde eksistert, mens 30 prosent ville ha foretatt reisen med bil (Hjellnes COWI 1998).

gjennomkjøringslinjer ble delegert til fylkeskommunene. Det samme gjaldt billettmaskiner, rabattkort og lignende. Fylkeskommunen skulle utøve myndigheten i samarbeid med andre berørte fylkeskommuner. ”Øvrige saker”, for eksempel en avgjørelse om søknad om løyve, skulle avgjøres av departementet etter at fylkeskommunen hadde forberedt saken.

Søknaden var starten på TIMEkspressen og var basert på privat risikokapital uten offentlige driftstilskudd. Hadde regelverket blitt tolket strengt, ville søknaden antakeligvis ha blitt avslått, men hensynet til passasjerene ble avgjørende. Søknaden viste til stor samfunnsnytte: I forhold til toget var avgangene hyppigere (bussens 17 mot togets fem) og tiden kortere (bussens 1t.50min. mot togets 2t.30min.). Mens togpassasjerer måtte bytte tog på Nordagutu, slapp ekspressbusspassasjerene omstigning. Halvor Grene mener at søknaden banet vei for økt liberalisering i ekspressbussmarkedet.

To år senere sto følgende å lese i Stortingsmeldinga (1999-2000):

”I praktiseringen av den framtidige konsesjonspolitikken vil Samferdselsdepartementet legge avgjørende vekt på hensynet til transportbrukerne framfor hensynet til det enkelte transportmiddel. Dette vil innebære en fortsatt oppmyking av ekspressbusspolitikken i retning av en mer liberal praksis når det gjelder å gi konsesjon til nye ruter. Departementet legger således opp til en oppmyking av behovsprøvingen for bussruter som har parallellitet med jernbanen. Oppmykingen bør etter departementets syn likevel begrenses til rutestrekninger som betjener områder med en viss befolkningstyngde/trafikkgrunnlag, der det av flere grunner er ønskelig å styrke kollektiv-transportens konkurransekraft. I praksis vil dette i første rekke gjelde det sentrale Østlandsområdet, noe som berører jernbanens intercitystrekninger og nærtrafikktilbudet. Det vil fortsatt bli gjort en konkret vurdering i de enkelte tilfellene, men det legges opp til at tålegrensen for ulempene for jernbanen utvides noe (Stortingsmelding nr. 46, 129f).”

2.1.6 Evaluering av ekspressbusspolitikken

I 2001 evaluerte Kari Holmefjord og Elisabeth Steckmest Samferdselsdepartementets ekspressbusspolitikk. De argumenterte for at reguleringen av ekspressbussene i forhold til jernbanen burde avvikles. Argumentet bygget på at ”det er overveiende sannsynlig at jernbanedrift ikke kan karakteriseres som naturlig monopol [...]. Økt konkurranse vil trolig føre til en økonomisk effektiv produksjon av togtransport, som igjen vil være til fordel for kundene” (Holmefjord/Steckmest 2001, 158). At de ikke karakteriserte jernbanen som et naturlig monopol, svekket argumentet om at opprettelsen av parallelle ekspressbussruter var sløsing av ressurser.

De mente også at behovsprøving ved tildeling av en ekspressbussrute burde avvikles, fordi dette ville føre til økt effektivitet: ”Ved fri tilgang på en rutestrekning vil markedet avgjøre hvor mange operatører som kan drive lønnsomt, samtidig som konkurransepresset vil sørge for effektiv drift både i bussbransjen og i konkurrerende bransjer (Holmefjord/Steckmest 2001, 158).”

Vurderingene ble gjort på bakgrunn av samfunnsøkonomisk teori og erfaringer fra ekspressbussmarkedet i følgende land: Storbritannia som ikke har noen konsesjonsordning, kun en meldeplikt til regionale instanser; Sverige som avskaffet behovsprøvingen mot jernbanen i 1999; Finland som ikke har noen spesiell regu-

lering av ekspressbussene for å skjerme jernbanen; Danmark som hadde en strengere regulering av ekspressbusstrafikk enn Norge.

I følge Holmefjord og Steckmest (2001) hadde jernbanen både i Sverige og Storbritannia klart seg bra etter liberaliseringen. Den svarte på konkurransen mot ekspressbussene ved å differensiere tilbudet sitt på attraktive ruter. Videre mente de at ekspressbussenes større frihetsgrad i valg av frekvens, trasévalg og stoppestedmønster kunne utnyttes til å utfylle jernbanetilbudet og gi bilen en sterkere konkurranse. De viste også til Norges spredte bebyggelse, mange dalfører og fjordarmer. Her kunne bussen tilby en annen overflatedekning enn toget uten å måtte redusere hastighet og regularitet nevneverdig. I forhold til toget har en buss mindre tidsulempe ved stopp på grunn av mindre enheter. Samtidig er befolkningsgrunlaget tynt slik at bussen i praksis har få stopp.

Rapporten kom i februar. I juni samme året ble retningslinjene for behovsprøving av fylkeskryssende bussruter i forhold til jernbanen på det sentrale Østlandsområdet justert. Samtidig ba Samferdselsdepartementet fylkeskommunene om å vurdere spørsmålet om fylkeskryssende bussruter skulle gis lokale trafikkrettigheter innen et fylke ved søknad om løyve.

I Stortingsmeldinga for 2001-2002 ble den gjennomførte liberaliseringen av løyvepolitikken med hensyn til jernbanen i det sentrale Østlandsområdet utvidet til å gjelde resten av landet. I Stortingsmeldinga står det at eventuell konkurranse med jernbane i seg selv ikke skal være en avgjørende grunn for avslag på søknader om ekspressbussløyve. Stortingsmeldinga åpner også for en oppmyking av behovsprøvingen ekspressbussruter imellom. Her tar regjeringen til orde for i større grad enn tidligere å åpne for parallelle ekspressbussløyver. Den vil vektlegge fylkeskommunenes råd, fordi tilfeller kan oppstå hvor ekspressbussrutene kommer i konkurranse med lokale bussruter. Dette begrunnes med at fylkeskommunenes muligheter til å drive kryssubsidiering mellom lønnsomme og ulønnsomme bussruter kan svekkes av konkurranse med ekspressbussruter. Videre står det i Stortingsmeldinga at regjeringen vil gi mulighet til nedleggelse av togtilbudet der togtrafikken ikke kan møte konkurransen fra ekspressbusstilbudet. Regjeringen tok dermed til orde for en politikk som står langt unna løyvepolitikken på 80- og 90-tallet.

2.1.7 Dagens regulering

Den nasjonale transportplanen for 2002-2011, det vil si Stortingsmelding nr. 46, legger grunnlaget for dagens regulering. Her vektlegges hensynet til transportbrukerne framfor hensynet til det enkelte transportmiddel og en oppmyking av ekspressbusspolitikken mot en mer liberal praksis ved tildeling av løyve til nye ruter (se sitat under 2.1.5).

Dagens ordning trådte i kraft i 2003, da Samferdselsdepartementet innførte ”fri etableringsrett” for ekspressbussene i Norge (Rundskriv N-2/2003). Dette innebærer at alle som søker om drift av nye ekspressbussruter får løyve, forutsatt at søkerne oppfyller bestemte kvalifikasjonskrav for drift av rutetransport. Fylkeskommunen har mulighet til å fastsette vilkår som skal ivareta hensynet til lokal kollektivtransport. I tillegg kan fylkeskommunen bestemme vilkår for rutetraseer, trafikknutepunkt og takstsamarbeid.

Med andre ord er behovsprøvingen ved søknad om ekspressbussløyve avgrenset til kun å gjelde mot lokale bil- og båtruter som inngår i det fylkeskommunale tilskuddsansvaret. Det gir dermed mulighet til å sette vilkår om avgrensning av, eller forbud mot, lokaltrafikk. Fylkeskryssende ruter som berører lokal funksjon kan dermed nektes.

Fylkeskommunen har også myndighet til å pålegge andre vilkår som tar hensyn til lokal kollektivtransport. Dette gjelder for eksempel stoppmønsteret til ekspressbussene. Dette har vært lite praktisert, og Statens vegvesen ser en viss usikkerhet forbundet med å etablere ekspressbussholdeplasser siden markedet er i stadig forandring. Vegvesenet har ingen garanti for at holdeplasser med lommer, skilt, lys og le vil bli benyttet av ekspressbusselskaper i framtiden.

Et annet aktuelt aspekt gjelder tilgjengelighet for alle. Siden 2005 er busselskapene ansvarlig for å oppfylle behovene til personer med redusert bevegelse (Rundskriv N-4/2005). Disse personene er ansvarlige for å opplyse transportøren om sine behov til rette vedkommende til rett tid. En passasjer med redusert bevegelse må ta kontakt med transportøren i forkant av reisen for å være sikret plass og nødvendig bistand. I rundskrivet stilles det ikke krav om at bevegelsehemmede personer skal kunne reise på en ekspressbuss, men at ekspressbussoperatøren sikrer de det gjelder en form for transport dersom beskjed er gitt før reisen.

Videre er fylkeskommunene fra 2006 styresmakt for fylkesoverskridende ruter. Da delegerte Samferdselsdepartementet myndigheten til den fylkeskommunen hvor løyvesøkeren har forretningsadresse dersom ruta gjelder dette fylket. Gjelder ruta andre fylker behandles søknaden av den fylkeskommunen hvor ruta har sitt endepunkt eller av fylkeskommunen med det største markedsgrunnlaget til ruta. Samferdselsdepartementet avgjør ved uenighet.

2.1.8 Oppsummering

Historien om ekspressbussmarkedet starter med en studietur til England på begynnelsen av 80-tallet. På slutten av 80-tallet ble så de første profilerte rutene etablert. Disse var strengt regulert i forhold til konkurranse med tog og tilskuddsberettigede bussruter.

Selskapene søkte om konsesjoner og krevde søknaden behandlet etter forvaltningsloven. Gjennom samarbeid og kobling av konsesjoner på fylkeskryssende bussruter unngikk busselskaper langs rutene konflikt med hverandre. Fokuset ble flyttet fra å verne om togets markedsgrunnlag til hensynet til de reisende og at tog og ekspressbuss sammen var en sterkere konkurrent til bilismen enn toget alene.

Rammebetingelsene ble deregulert etter hvert som busselskapene presset på for økt liberalisering og at rapporter viste at toget og ekspressbussene hadde ulike kraftfelt og genererte reiser. Dagens regulering, med behovsprøving kun mot lokal kollektivtransport, kom i 2003.

2.2 Erfaringer fra utlandet

Erfaringer fra utlandet har spilt en viktig rolle i utviklingen av det norske ekspressbussmarkedet, men litteraturen om ekspressbussmarkeder i ulike land er forholdsvis beskjeden. De sannsynlige årsakene til dette er først og fremst at ekspressbussmarkedet som hovedregel er kommersielt og i mange tilfeller deregulert, slik at mye informasjon oppfattes som sensitiv samtidig som det ikke kreves rapportering om produksjon eller markedsutvikling til offentlige myndigheter. Innenfor dette prosjektet har vi ikke hatt anledning til å granske primærkilder som andre lands lovgivning eller offentlige utredninger. Vi vil i stedet dokumentere oppsummeringsstudier og internasjonale sammenlignende studier. Denne oppsummeringen tar for seg Sverige, Danmark og Storbritannia.

2.2.1 Danmark

Lange reiser med rutegående buss utgjorde i 1995 bare ca 1,5 prosent av alle lange reiser i Danmark (Transportrådet 1998).

Fram til 1. juli 2002 var det streng behovsprøving av ekspressbussrutene. Tillatelse ble for eksempel ikke gitt hvis det eksisterte et togtilbud på samme strekning (Myldretid 2003), eller dersom det eksisterende kollektivtilbudet dekket eller ville kunne dekke det samme reisebehovet (Transportrådet 1998). Transportrådet har en oversikt over søknader til Persontransportrådet om nye ekspressbussruter for perioden 1979-1996⁷. Den restriktive linjen illustreres tydelig ved at hele 27 av 31 søknader fra private operatører ble avslått i denne perioden. Ekspressbussene kunne normalt ikke betjene trafikk innenfor samme amt. Videre var stoppmønster og regler for henholdsvis på- og avstigning gjenstand for regulering.

Etter 1. juli 2002 har private operatører hatt mulighet til å opprette amtskryssende tilbud, vel og merke dersom de ikke konkurrerer med den lokale kollektivtransporten. Adgangen til å betjene trafikk innenfor et amt er altså fremdeles svært begrenset. Myldretid (2003) observerte at det ikke var blitt opprettet noen nye ekspressbussruter et halvt år etter den nye loven trådte i kraft.

Kommunalreformen

I forbindelse med kommunalreformen overtar Færdselsstyrelsen fra 2007 ansvaret for å utstede tillatelser til regionalruter ("fjernbuskørsel"). Etter reformen defineres fjernbuskørsel som et rutetilbud som dekker to eller flere trafikkselskapers⁸ områder (samt særregler for Skjælland og Bornholm). Det stilles krav til minimumstilbudet (minst én avgang pr dag minst fire dager pr uke i minst seks måneder) for at det skal defineres som fjernbuskørsel. Alle søkere med tillatelse til å drive rutetransport skal gis tillatelse til å drive fjernbuskørsel uten noen form for behovsprøving (Færdselsstyrelsen, 2006). Det er for tidlig på nåværende tidspunkt (mai 2007) å si noe om effektene av kommunalreformen på ekspressbussmarkedet.

⁷ Lov om buskørsel trådte i kraft i 1978.

⁸ Hvert regionsråd har ett eller flere trafikkselskaper, og alle kommuner deltar i ett trafikkselskap. Trafikkselskapene har ansvar for bl.a. lokal kollektivtransport, privatbaner og transport for bevegelseshemmede.

2.2.2 Sverige

Lange reiser med rutegående buss utgjorde i 1994 bare ca 2 prosent av alle lange reiser i Sverige (Transportrådet 1998).

Også i Sverige har reguleringen av ekspressbussmarkedet vært preget av behovsprøving. En lov av 1993 flyttet imidlertid bevisbyrden fra det søkende busselskapet, som tidligere måtte vise at tilbudet ikke skadet det eksisterende jernbane- og lokaltrafikktilbudet og sannsynliggjøre at det totale kollektivtransporttilbudet ble forbedret, over til Statens Järnvägar (SJ) og lenene. Tillatelse ble nå gitt dersom ikke SJ eller lenene kunne påvise at tilbudet ville skade dem. Lovendringen medførte et betydelig økt ekspressbusstilbud – antakelig i størrelsesordenen 40 prosent.

Gjennom 1990-tallet skjedde det en gradvis oppmyking av løyverreguleringen, og siden 1998/99 har det i prinsippet vært fri etableringsrett med visse restriksjoner for ikke å skade den lokale kollektivtransporten. Til å begynne med utviklet ekspressbusstrafikken seg kraftig, ikke minst fordi Swebus var blitt skilt fra SJ og privatisert noen år tidligere. Swebus har opparbeidet stor markedsandel, og opplever marginal konkurranse fra andre ekspressbuss (Hognestad 2003).

Som i Norge bidrar de svenske ekspressbussene i ulikt omfang til lokaltransporten som er lenenes ansvar. Samordningen har lange tradisjoner. For enkelte ruter omfatter lokalkjøringen både taktsamarbeid og samarbeid om ruteplaner. For ekspressbusselskapene kan de lokale passasjerene være et viktig inntektsgrunnlag (Transportrådet 1998).

Det liberaliserte ekspressbussmarkedet har hatt stor betydning for tilbudet av billige lange reiser for folk med lavere inntekter, som pensjonister og studenter. Utviklingen har bare i begrenset utstrekning påvirket jernbanen i negativ retning. På visse strekninger har konkurransen mellom tog og ekspressbuss vært tydelig, og bidratt til takstreduksjoner også på jernbanen. I sum har passasjertallet økt med både buss og tog (se f.eks. Hammarlund m fl 2002).

2.2.3 Storbritannia

The Transport Act fra 1980 deregulerte og kommersialiserte ekspressbussmarkedet (ruter over 30 miles). Konsekvensene av konkurransen var både reduserte billettpriser, økt frekvens og kortere reisetid i form av økt bruk av motorveinettet (Transportrådet 1998). Det umiddelbare resultatet var en stor vekst i passasjertallet og 35-40 prosent reduksjon i takstene i snitt. I 1985 kom en ny Transport Act som ytterligere løste opp markedet.

Ganske snart etter dereguleringen ble det klart at konkurransen i ekspressbussmarkedet ikke fungerte optimalt. For eksempel hadde nykommere problemer med tilgang til viktige terminaler. Dessuten reagerte National Express (NE) både raskt og effektivt på forsøk fra andre operatører på å etablere seg i dens markeder.

NE dominerer fremdeles markedet. NE driver ikke bussrutene selv, men planlegger og ”brander” dem, og setter kjøringen ut på kontrakt med et stort antall bussoperatører som pålegges å framstå i NE-profil. Busselskaper som har forsøkt

å opprette egne ekspressbussruter, har stort sett endt opp som underleverandører til NE. "Route 36" er ett av unntakene. De satser på øvre sjikt av passasjerene, og tilbyr luksuriøst utstyrte busser (se figur 1). Også på enkeltrelasjoner, som London-Oxford, er det stor konkurranse mellom busselskapene. På denne strekningen består produktutvikling blant annet i trådløst internett på bussene og spennende design.

Konkurranse mellom ekspressbussoperatører fins først og fremst på enkeltstrekningnivå. Lenge møtte NE ingen konkurranse fra operatører som tilbyr nettverk av bussruter (Hognestad 2003). Imidlertid har Stagecoach trådt inn i markedet med Megabus som en større konkurrent på nettverksnivå.



Figur 1. Route 36 har luksuriøst innredede busser av høy kvalitet

De britiske reisevaneundersøkelsene viser, i følge Transportrådet (1998), at de typiske ekspressbusspassasjerene i Storbritannia er pensjonister, studenter og lavinntektsgrupper. Dette må sees i sammenheng med at tog i hovedsak er reise-middel for de øvre inntektsgrupper (Fearnley 2006). Jernbanen er relativt rask men dyr, mens ekspressbussene tar lave priser, men sliter mange steder med store framkommelighetsproblemer.

På midten av 1990-tallet ble det gjort noen forsøk på å beregne priselastisiteter i den britiske markedet. Tabell 2 viser funnene. Vi ser at ekspressbusspassasjerene – som forventet – i stor grad er prisfølsomme. Ekspressbusstilbudet er som nevnt hovedsakelig rettet mot trafikanter som legger stor vekt på billettprisen. Mot disse funnene kan det være interessant å nevne at den norske nasjonale transportmodellen (NTM5) beregnet en nasjonal prisfølsomhet på bare -0,37 (Hamre 2002). Selv om det norske og det engelske markedet er forskjellig på flere måter, er det grunn til å anta at NTM5 ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til at ekspressbusspassasjerer er prisfølsomme.

Tabell 2: Beregnede prisfølsomhet i det britiske ekspressbussmarkedet

Studie	Elastisitet
White 1997	1,0
Terzis mfl 1997	0,65
MMC ¹ 1996	1,1

¹ En studie gjennomført for Monopolies and Mergers Commission, et offentlig tilsyn som overvåker konkurransesituasjonen

2.2.4 Deregulerte ekspressbussmarkeder i utlandet

Ekspressbussmarkedene i Sverige, Danmark og Storbritannia er i dag deregulert. I England har man erfaringer fra flere tiår med deregulert marked. I Danmark derimot, er det først med Kommunalreformen som trådte i kraft i januar 2007 at vi kan si markedet er deregulert. I Sverige skjedde det en gradvis oppmyking gjennom 1990-tallet, og fra 1998/99 betrakter vi markedet som deregulert.

I alle disse landene er etableringshindrene i ekspressbussmarkedet relativt små. I hovedsak er kravene for å kunne opprette et ekspressbusstilbud knyttet til vandel og sikkerhet, mens behovsprøvingen stort sett er fraværende. Likevel er det ingen av landene som kan fremvise nevneverdig grad av konkurranse mellom ekspressbusselskaper. I Sverige og Storbritannia er det tidligere offentlig eide busselskaper som dominerer markedet. I Danmark er det for tidlig å si noe om virkningene etter Kommunalreformen, men erfaringene med forutgående oppmykninger i regelverket er at diverse restriksjoner, i tillegg til at amtene eier ekspressbussene som utgjør brorparten av tilbudet, forhindrer konkurranse mellom ekspressbuss.

2.3 Innovasjon og konkurranse – vår vurdering av ekspressbussenes historie

Ekspressbussrutene oppsto ved å kombinere områdeløyver. Kunne det ha bidratt til å dempe en spirende utvikling av økt konkurranse i bussnæringen? Vår vurdering er at i et lokalbussmarked i tilbakegang ville det de fleste steder i landet ikke være grunnlag for en slik konkurranse. I stedet for å se på samarbeidet om ekspressbussrutene som konkurransehemmende, mener vi det må ses på som en serie av innovasjoner som førte til utvikling av et helt nytt tilbud, som historisk sett neppe kunne ha blitt etablert på annen måte. I dag står striden om graden av konkurranse i dette nye transportmarkedet. Det er et klart tegn på hvor vellykket disse innovasjonene har vært. Samtidig pågår det stadig en utvikling av nye tilbud i markedet og fremdeles vil dette ofte kreve et samarbeid mellom eksisterende selskaper. Dette dynamiske aspektet ved markedet må avveies mot hensynet til konkurransen. Kundernes interesser er avgjørende. Kundene har interesse av et vidt, forgrenet tilbud, men også av lave priser. Kunsten i framtida blir å oppnå begge deler. Dette er emnet for kapittel 3.

Andre vanskelige avveininger gjelder ekspressbussrutenes rolle i lokaltrafikken. På den ene siden bidrar ekspressbussene i dag til å opprettholde det lokale kollektivtilbudet i mange fylker. På den andre siden kan det medføre et dårligere tilbud for de som skal reise langt. Dette er emnet for kapittel 4.

3. Markedsbeskrivelse

Ekspressbussmarkedet består av mange ulike eier- og samarbeidskonstellasjoner. I dette kapitlet vil vi først beskrive disse konstellasjonene og dele rutene inn i kategorier.

Inndelingen kan være hensiktsmessig i ulik grad i prosjektdelene. Regionale ekspressruter har en annen funksjon enn langdistanseruter. TIMEkspressens kunder er til en stor grad pendlere. NBEs passasjerer benytter ekspressbussene til arbeidsreiser, men har få pendlere. NBE har en større grad av fritids- og besøksreiser enn TIMEkspressen har. En slik inndeling mellom langdistanse- og regionale ekspressruter vil dermed være av betydning ved beskrivelser av markedet og passasjerene.

Inndelingen i kommersielle strekninger og ruter med tilskudd kan være nyttig i forhold til hvor mye det offentlige sparer eller må ut med på grunn av ekspressbuser. Dette kan være nyttig i samfunnsøkonomiske analyser.

3.1 Generelt om markedet

Ekspressbussmarkedet er innfløkt. De fleste ekspressbussrutene er kommersielle, men i noen fylkeskommuner samordnes lokal- og ekspressbusstransport. Det vil si at ekspressbussoperatører utfører lokal kollektivtransport og får tilskudd for dette. Et eksempel er at skoleelever fraktes på ekspressbuser. Et annet er at en ekspressbussoperatør får tilskudd eller kompensasjon for å opprettholde et tilbud innenfor et fylke, mens den delen av strekningen som går utover fylkesgrensen drives kommersielt. Det finnes også eksempler på ekspressbussruter hvor hele strekningen får tilskudd fra en fylkeskommune eller av fylkeskommuner i fellesskap. Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal samarbeider om slike ruter hvor de gir tilskudd til samme rute i motsatte retninger.

Også på eiersiden er ekspressbussmarkedet komplisert. En stor del av ekspressbussrutene drives i samarbeid mellom ulike selskaper. Halvparten av NBEs ekspressbussstrekninger er ruter med samarbeid mellom operatørene. Produktene har dermed flere eiere.

At et ekspressbussprodukt har flere eiere er en form for samarbeid mellom busselskaper som Konkurransetilsynet har satt under lupen. 15. mai 2007 påla Konkurransetilsynet partene å opphøre samarbeidet om Kystbussen på strekningen mellom Bergen og Stavanger.

Kystbussen-eksempelet viser også noe annet som er typisk for bussmarkedet. To av aktørene, HSD Buss AS og Gaia Reiser AS, slo seg sammen i Tide 3. november 2006. Fusjonen er et eksempel på strukturendringene som har foregått i bussmarkedet siden begynnelsen av 1990-tallet. Antall busselskaper har minsket betydelig. Det var 173 operatører i bussektoren i 1991; i 2005 var det 95

(Mathiesen/Solvoll 2006). Mathiesen og Solvoll forklarer reduksjonen med økt krysseierskap. 57 prosent av selskapenes eiere har aksjer i andre busselskaper. Samtidig har gjennomsnittlig produksjon i selskapene økt fra 1,7 millioner kilometer i 1991 til 2,8 millioner kilometer i 2005.

Markedskonsentrasjonen er stor på grunn av fusjonene. I dag omfatter seks konserner 35 prosent av selskapene og 65 prosent av den subsidierte produksjonen (Mathiesen/Solvoll 2006). Bare disse konsernene har markedsandeler større enn 5 prosent.

Fortsatt produserer private bedrifter mer enn offentlige, men offentlig eide bedrifter har økt markedsandelen sin. De produserer flere rutekilometer og eier flere busselskaper (Mathiesen/Solvoll 2006). Et selskap er definert som privat når mer enn 50 prosent av aksjene har private eiere.

Dette er tall generelt for bussmarkedet og ikke spesielt for ekspressbussmarkedet. Selv om antall rutekilometer levert av ekspressbussoperatører utgjør kun en liten andel av antall rutekilometer utført av buss på ekspressbusstrekninger og i lokal kollektivtrafikk til sammen, er utviklingen i det norske bussmarkedet generelt viktig i en studie av ekspressbussmarkedet. De fleste ekspressbussoperatører leverer også lokal kollektivtransport. Dette gjelder de som opererer under konseptet til NBE. I all hovedsak blir ekspressbussruter opprettet av selskaper som fra før produserer lokal kollektivtransport.⁹ Kommersielle ekspressbussruter opprettes som en tilleggsinntekt.

Ekspressbussmarkedet preges av det store markedsføringselskapet NBE som flertallet av ekspressbussrutene i Norge er en del av. At ett stort selskap preger markedet finner vi også i blant annet England, hvor dette er National Express (Leiren 2006). NBE og National Express er ikke operatører – de eier ikke bussmateriell og driver ingen ekspressbussruter – men de eies av bussoperatører. Mens National Express sitter på løyver som busselskaper konkurrerer om, søker operatørene i NBE om løyver fra det offentlige. NBE er et markedsførings samarbeid som profilerer ekspressbusstrekninger med et sterkt markedsføringsnavn.

Utviklingen mot en eierkonsentrasjon kommer til uttrykk også innad i NBE. I dag eier Nettbuss ca. 25 prosent av NBE. Veolia, Fjord1 og Tide er også store aksjonærer i selskapet.

En annen interessant observasjon er at Sporveisbussene som driver Lavprisexpressen, en ekspressbussrute som ikke gjør nytte av NBE-konseptet, er aksjonær i NBE. Lavprisexpressen har et annet konsept enn NBE ved at rutene har få avganger og et sjeldnere stoppmønster.

Ekspressbussmarkedet er innfløkt og i konstant utvikling. Vi ser ulike eierkonstellasjoner og ekspressbusskonsepter og det foregår fusjoner i markedet og det skjer stadig endringer i ruter.

⁹ Ekspressbussruter opprettes også av turbilselskaper. Konkurrenten er et eksempel på det. Det finnes også turbilselskaper som har løyve, men som ikke har tatt det i bruk.

3.2 Løyveordningen og samarbeid

3.2.1 Kobling av løyver

Ekspressbussene har ofte sitt utspring i lokale ruter, og det er de lokale busselskapene som driver de fleste ekspressrutene. Årsaken til dette ligger i den tradisjonelle måten å organisere kollektivtrafikken i Norge, der selskapene får tilskudd for å drive busstrafikken innenfor et visst avgrenset område eller strekning, det vil si en ”områdekonsesjon” eller ”ruteløyve”. Problemet med denne ordningen er at det kan være vanskelig å reise på lengre strekninger der flere konsesjonsområder krysses. Passasjerer kan oppleve barrierer ved at de må bytte buss, noe som innebærer ubekvemmeligheter i form av omstigning og eventuell ventetid, i tillegg til kompleksitet som fører til et større krav om informasjon. ”Løsningen på problemet er at flere busselskaper samarbeider om å opprette felles gjennomgående bussruter” (intervju med Riseng).

”Busselskaper valgte derfor å opprette ekspressbussruter i forlengelsen av lokale ruter” (intervju med Riseng). Med dette forble tilbudet i lokaltrafikken uendret, og flere operatører beholdt tilskuddet de fikk for produksjonen av lokal kollektivtrafikk. Forlengelsen av de lokale rutene ble kjørt på kommersielt grunnlag. ”Dette skapte en vinn-vinn-situasjon for tre ulike aktører” (intervju med Riseng). Det offentlige fikk mer ut av pengene sine, busselskapene økte sine inntekter gjennom sitt kommersielle tilbud og passasjerene fikk et bedre tilbud.

”Myndighetene så de positive virkningene av samarbeid og ønsket at busselskapene samarbeidet om opprettelse av ekspressbussruter” (intervju med Riseng). I følge Per Vold anmodet fylkeskommuner i flere tilfeller selskapene langs en strekning til å samarbeide.

3.2.2 Samarbeid gjennom Nor-Way Bussekspress

For blant annet å gjøre det lettere å samarbeide, gikk lokale selskaper sammen for å etablere NBE. Arbeidet ble ledet av Erling Sæther, og i 1987 ble NBE etablert som en felles markedsføringsorganisasjon (NOR-WAY 1997).

NBE er ingen operatør, men et markedsføringsselskap for sine medlemmer. Selskapet eier ikke bussmateriell og medlemmene samarbeider ikke om takster. Selskapene har ulike rabattordninger og bestemmer prisene fritt. Aksjonærene, det vil si medlemmene, samarbeider imidlertid om rutetider, plassgaranti og sjåfør opplæring. Dette samarbeidet skiller seg fra andre samarbeid i bussbransjen først og fremst i omfang og landsdekkende markedsføring. Samarbeidet i NBE omfatter 40 selskaper.¹⁰

Også ekspressbussoperatører som ikke er en del av NBE-paraplyen samarbeider. Risdal Touring A/S som driver Konkurrenten mellom Oslo og Kristiansand har

¹⁰ Med tanke på den felles markedsføringen er det interessant at en betydelig andel av de spurte i en landsdekkende undersøkelse ikke har kjennskap til NBE som sådan, selv om de har kjennskap til en av rutene under NBE (tns gallup 2006).¹⁰ Kjennskapen til NBE som selskap er mindre enn den samlede andelen og kjennskapen til selskapene som opererer under NBE.

for eksempel avtaler med turbusselskaper langs ruta. Dette er en sikkerhet i tilfelle materiell skulle bli ødelagt eller ved behov for å sette inn flere busser på grunn av plassgaranti.

3.2.3 Samarbeid

Det er flere former for samarbeid i ekspressbussmarkedet:

1. Tidligere var det svært vanlig at busselskaper samarbeidet om løyver. Flere busselskaper gikk sammen om løyvene for å opprette felles gjennomgående bussruter. Ofte var vilkåret for å få konsesjon at busselskapene langs traseen samarbeidet.
2. Busselskaper samarbeider i markedsføringsorganet NOR-WAY Bussekspress (NBE). NBE eier ikke materiell (busser), er ingen operatør og har ikke takstsamarbeid. Medlemmene har en felles logo, samme konsept med plassgaranti og te og kaffe på bussene, sjåfør opplæring og en felles tid- og rutetabell godt markedsført blant annet på internett. Medlemmene framstår som ett selskap, men er ulike aktører.
3. 50 prosent av NBEs ruter drives i samarbeid mellom ett eller flere selskaper (samtaler med Østbye). Operatørene eier produktet sammen.
4. Busselskaper samarbeider om materiell. Gjennom avtaler med lokale turoperatører kan ekspressbussoperatørene ha reservemateriell hvis noe skulle skje. Dette er også med på å muliggjøre plassgaranti for selskaper som ikke samarbeider i NBE.

Hvor skillet mellom de ulike formene for samarbeid går, er uklart i praksis. For selskapene i NBE kan punktene 2-4 slås sammen. Punkt 4 gjelder imidlertid også for selskaper utenfor NBE. For eksempel samarbeider Konkurrenten med andre selskaper langs strekningen Kristiansand-Oslo.

Hvorfor er samarbeidet nødvendig? Samarbeid kan være nødvendig for å opprettholde et tilbud på enkelte strekninger (Fearnley/Hagen/Leiren 2006). Det sørger for et gjennomgående busstilbud, utnyttelse av lokalkunnskap, skaffer lokale arbeidsplasser og god beredskap ved uforutsette hendelser som behov for ekstra busser, uhell, driftsforstyrrelser med mer. Store etterspørselsvariasjoner gjør det nødvendig med ekstra innsats i for eksempel helgene. Et samarbeid gjør det også mulig å bytte sjåfører underveis, slik at kjøre- og hviletidsbestemmelser overholdes og ressurser brukes effektivt. Samarbeid bidrar også til en sterkere ryggrad til å satse på produktutvikling.

I følge Fearnley et al (2006) er samarbeid av type 4 nyttig av følgende grunner:

”Dersom materiellet (bussene) svikter eller det oppstår feil underveis, er erstatningskjøretøy ofte langt unna. Busselskaper har sjelden stasjonert sitt materiell flere steder i landet. Depoter er kostbart og materiell er sentralisert. Samarbeid med et annet selskap med en annen geografisk lokalisering (for eksempel i andre enden av eller halvveis på ekspressbusstrekningen) kan derfor være en stor fordel. Selskapene kan samarbeide om materiell. Svært mange av selskapene som opererer under NOR-WAY-paraplyen samarbeider med et eller to andre selskaper om et ekspressbusstilbud.”

Kystbussen mellom Bergen og Stavanger er et godt eksempel (Leiren/Riseng 2007). Sjøførene i Veolia Transport som er stasjonert i Stavanger kjører ekspressbussen fra Stavanger til Leirvik. På Leirvik overlater de bussen med passasjerene, som dermed slipper å bytte buss, til en sjåfør fra Tide Trafikk stasjonert på Leirvik, som kjører til Bergen. I Bergen slippes passasjerer av og nye tas på, og bussen, med samme sjåfør, returnerer til Leirvik. På Leirvik overtar en sjåfør fra Veolia Transport, som kjører til Stavanger. Flere slike varianter finnes på denne ruta.

Det er flere fordeler med denne løsningen. Sjøførene slipper overnatting, passasjerene slipper å bytte buss, bagasjen kan bli stående i samme buss til man er framme, og selskapene slipper å betale for at sjåførene skal overnatte i Bergen eller Stavanger. I tillegg er det kortere vei til reservemateriell, dersom det skulle oppstå behov for det. Fordelene reduseres gjennom muligheten for underleverandører og leasing. Imidlertid er det ofte tilfelle at bussen som kjøres i utgangspunktet allerede er leaset, noe som gir operatørene en lavere risiko. Leasing innebærer at selskapene har vedlikeholdsavtaler på sine busser og trenger nærhet til merkeverksted og ikke depot.

Samarbeid gjør det også mulig å fordele risikoen ved å tre inn i et marked (Leiren 2006). På denne måten kan samarbeid gjøre nyetableringer mulig i markeder hvor den økonomiske risikoen ellers vil skremme potensielle aktører fra å tre inn i markedet. Det er enkelt, men relativt kapitalkrevende å starte opp en ekspressbussrute.¹¹ Eksempler på nedlagte ruter (for eksempel E16Expressen, Dovreekspressen) viser at det er risikabelt å opprette ekspressbussruter. Også det at flere busselskaper (for eksempel Trondheim Turbuss og Royal Turbuss) har konsesjon uten å ta den i bruk kan tyde på at det er risikabelt.

3.3 Konkurransen

Så langt er positive sider ved samarbeid mellom operatører i ekspressbussbransjen beskrevet. Dette kan imidlertid påvirke konkurransen negativt. Hvilke effekter har samarbeid på konkurransen i markedet? Først skal konkurransesituasjonen generelt i ekspressbussmarkedet beskrives, før vi kommer inn på forholdet mellom samarbeid og konkurranse.

3.3.1 Konkurransen mellom ekspressbussoperatører

Av 248 løyver er det kun på åtte strekninger at det er flere enn ett selskap som har løyve (Fearnley/Hagen/Leiren 2006). Mest konkurranse mellom ekspressbussoperatører er det på strekningen mellom Kristiansand og Oslo. I dag er det på denne strekningen opp til 19 avganger daglig, fordelt mellom Sørlandsekspressen,

¹¹ I forhold til et togsett er ikke bussmateriell kapitalkrevende. Det er ikke materiellet som er kapitalkrevende, men selve ruta og hvor mange passasjerer selskapet kan få. Dette er igjen avhengig av operatørens konsept. Risikoen ved innsatsen minimeres dersom materiellet kan brukes i andre sammenhenger og perioder på dagen. Den minimeres også når forhåndsbestilte billetter kreves. Den er antakeligvis høyere dersom kunder tas opp langs vegen uten en forhåndsversikt over hvor mange dette vil gjelde.

Lavpriseekspressen og Konkurrenten. I desember 2006 opprettet enda en operatør en ekspressbussrute på denne strekningen. Scandinavian Touring økte antall avganger med to. Imidlertid ga selskapet seg etter to uker, blant annet på grunn av sykdom.

De fleste ekspressrutene drives av større busselskaper eller i samarbeid mellom mindre busselskaper. De fleste ligger under NBE. Få selskaper har valgt å konkurrere mot selskaper som benytter seg av NBE-konseptet, men Lavpriseekspressen og Konkurrenten gjør det. De har et godt pristilbud og profilerer seg med sterke merkenavn som er lette å finne på internett. I tillegg har de et rute- og prissystem som er svært enkelt å forstå. De har imidlertid færre avganger og stopper ved færre holdeplasser enn selskapene i NBE.

En fare med konkurranse i bussbransjen er at busselskaper legger avgangstider til nøyaktig samme tidspunkt eller med noen få minutters forskjell. Fearnley et al (2006) har valgt å kalle dette fenomenet ”klumping”. Med klumping menes en observert konsentrasjon av avgangstider i markeder der det opererer mer enn ett selskap. Dette skjedde i England etter liberaliseringen og privatiseringen av den lokale busstrafikken i andre halvdel av 80-tallet.

Etter at en ”klump” er observert kan det gå flere timer før neste observeres, og det finnes få eller ingen avganger på strekningen i mellomtiden. Dette er ingen fordel for kundene, i tilfeller hvor busselskapenes kapasitet som følge av plassgaranti er ubegrenset.

Fearnley et al (2006) kaller det ikke klumping når avgangstider skiller seg fra hverandre med ett kvarter eller mer. Grunnen er at dersom avganger med et kvarters mellomrom skal regnes som klumping, mister begrepet betydning der hvor avgangene er hyppige og jevnt fordelt over døgnet. Mellom Kristiansand og Oslo for eksempel ville flere av avgangene bli en stor klump. Tas dette i betraktning er det ikke tegn til klumping der det er konkurranse mellom ulike ekspressbussoperatører på samme strekning i det norske markedet (Fearnley/Hagen/Leiren 2006).

Ellers er det en tendens til at selskaper i konkurranse mot NBE – først og fremst Lavpriseekspressen – retter seg mot spesielle kundegrupper og ”skummer fløten” ved at de har færre avganger og plasserer disse i lønnsomme perioder. Dette er noe annet enn klumping. Det gir et annerledes tilbud for passasjerene. Så lenge andre bussekspresser sørger for at det er et tilbud i ulønnsomme perioder, er et slikt tilbud bra. Imidlertid kan det oppstå problemer, da busselskapene som kjører i ulønnsomme perioder er avhengig av inntektene i periodene med høy etterspørsel.

Vi kunne forvente at en operatør som kjører uten offentlige tilskudd ville slutte å kjøre ruter der det ikke er belegg til at avgangen er lønnsom. Årsaken til at et ulønnsomt tilbud gis, mener vi kan være å finne i betydningen av det å gi et pålitelig tilbud (Fearnley/Hagen/Leiren 2006). TIMEkspressen velger for eksempel å opprettholde timetilbudet selv om bussene på visse tider har lavt belegg. Verdien for operatøren ligger i kundens vurdering: Kunden gjør en individuell betraktning om hva som er et pålitelig alternativ til annen transport. Et timetilbud gjør at kundene antakelig vil vurdere kollektivtilbudet som tilbys som svært pålitelig – hver time, døgnet rundt, alle dager, uten unntak. Å ta ansvar for ulønnsomme ruter handler med andre ord om merkevarebygging, noe som igjen kan være lønnsomt.

3.3.2 Samarbeid kontra konkurranse

Gjennomgangen ovenfor viser at samarbeid er utbredt blant ekspressbussoperatører og at flertallet samarbeider i NBE-paraplyen. Til tross for dette samarbeidet, eksisterer konkurranse mot andre transportmidler på flere av strekningene eller delstrekningene.¹² Det er flere landsdekkende aktører, nyetableringer skjer og ruter kommer og går.

At det finnes en stor organisasjon i markedet, går mot den vanlige oppfatningen om at etableringsbarrierene i bussektoren er lave (Leiren 2006). Normalt vil monopolistiske tendenser bety at det enten er nettverkseffekter som en stor aktør kan hente ut, eller at det eksisterer tilsvarende effekter gjennom koordinert og solid markedsføring. Flere ekspressbussruter er ”enslige” ruter mellom to store byer. Det er for eksempel få passasjerer som tar bussen fra Kristiansand til Oslo, for der å bytte og reise videre til Trondheim. Dette svekker argumentet om at det er stordriftsfordeler i markedet. Det skulle derfor være mulig å drive som enkeltaktør. Hvor ligger de rutemessige landsgevinstene? Er de å finne i samlet markedsføring?

Markedsførings samarbeidet i NBE kan bidra til å skape etableringsbarrierer i ekspressbussmarkedet. På den ene siden kan samarbeidet føre til mangel på informasjon blant kundene om konkurrenter. Markedsnavnet er sterkt – det har et godt rykte og lang tradisjon. En slik barriere burde kunne løses gjennom et nasjonalt informasjonssenter for *alle* ekspressbussruter.

Samtidig kan kundene til NBE være lojale kunder, noe som kan hindre en potensiell aktør. Spørreundersøkelser utført av NBE viser at ”tilfredsheten blant passasjerene på ekspressbussene er stabil og meget høy, og lojaliteten er likeledes stabil og faktisk enda høyere” (Bjørn Østbye i Leiren 2006). Her betyr ”lojal” at kunden vil anbefale merket til andre. Lojaliteten blant NBEs kunder, sammen med markedsføringen, kan være med på å vanskeliggjøre nyetableringer i markedet. Det kan muliggjøre en monopolrente over lengre tid, noe som i følge Bain – en av grunnleggerne blant etableringsbarriere-teoretikerne – er en etableringsbarriere.

Økonomen Stigler forstår imidlertid etableringsbarrierer annerledes (Knieps 2000) I følge han er ikke størrelsen på et selskap et tilstrekkelig argument for at en etableringsbarriere eksisterer i markedet. Stiglers definisjon av en etableringsbarriere er:

”A barrier to entry may be defined as a cost of producing (at some or every rate of output) which must be borne by a firm which seeks to enter an industry but is not borne by firms already in the industry (Stigler 1989, kursiv i original i: Knieps 2000).”

Så lenge input-ressursene står til disposisjon for både aktive og potensielle aktører, er det i følge Stigler ingen etableringsbarrierer i markedet. Stigler ser ikke på stordriftsfordeler som etableringsbarrierer, så lenge den nye bedriften også har tilgang til den samme kostnadsfunksjonen som den etablerte (Knieps 2000). I motsetning ser Bain en etableringsbarriere i nettopp stordriftsfordeler.

¹² Interessant i forbindelse med konkurranse mot andre transportmidler er markedsandeler generelt i Norge. I reisevaneundersøkelsen fra 2005 for langdistanseruter har bil en markedsandel på 64 prosent, tog 5 prosent, ferge/båt 4 prosent og buss 6 prosent (se 3.6.1).

Også når det gjelder reklame og kapital, mener Stigler at de ikke bevirker etableringsbarrierer dersom aktive og potensielle aktører har tilgang til de samme produksjonsfaktorene på like vilkår.

Av Stiglers konsept følger at Bains tre årsaker til etableringsbarrierer – stor-driftsfordeler, produktdifferensiering og størrelsen på kapitalen en bedrift må ha for å sette i gang produksjon – ikke kan behandles som etableringsbarrierer, fordi de gjelder for både aktive og potensielle aktører. Det vil si at i situasjoner hvor kostnadsfunksjonene kun er avhengig av faktorer som er identiske for alle aktører, eksisterer ikke etableringsbarrierer.

I følge Stigler er kontroll over knappe ressurser en etableringsbarriere. Dermed ligger kostnadsasymmetrier til grunn for Stiglers definisjon av etableringsbarrierer. Et eksempel er når en ny aktør må betale en høyere forsikringspremie enn en etablert aktør. Dette medfører høyere kostnader for den nye aktøren enn den etablerte. Også når en ny aktør forhindres i tilgangen til input-faktorer, preges markedet av etableringsbarrierer etter Stiglers konsept.¹³

Samarbeid mellom bussoperatører er i dag kontroversielt. 15. mai 2007 påla Konkurransetilsynet partene Tide Reiser AS (tidligere HSD Buss AS og Gaia Reiser AS) og Veolia Transport Sør AS (tidligere Connex Vest AS) å opphøre samarbeidet om Kystbussen på strekningen mellom Bergen og Stavanger innen utgangen av året. Tilsynet mener at ”de reisende kunne fått et bedre og billigere tilbud dersom de tre [nå: to] selskapene konkurrerte i stedet for å samarbeide.” I følge Eivind Kloster-Jensen i Konkurransetilsynet er passasjergrunlaget på strekningen så stort at det bør være flere selskaper å konkurrere om reisende. Han mener at samarbeidet mellom selskapene virker hemmende på konkurranse.

I dag er Kystbussen det eneste ekspressbusstilbudet mellom endestasjonene på denne strekningen. Nok en operatør kjørte på strekningen da Konkurransetilsynets varsel kom. Kystexpressen Haga mellom Sandnes, Stavanger, Aksdal, Stord og Bergen ble avsluttet fredag 18. august 2006. Begrunnelsen Haga gir er stadig mer konkurranse med fly, båt og buss.¹⁴

Prosjektsamarbeid kan ha både positive og negative virkninger. Det er negativt fordi det kan hindre etablering, men også positivt fordi små selskaper kan gå sammen og gi et tilbud de ellers ikke ville ha klart å gi. Flere av selskapene som samarbeider om ruter i NBE-regi er relativt små lokalselskaper. Tilsynet vurderer hver enkelt sak. Om Tilsynet vurderer virkningen av et prosjektsamarbeid i en

¹³ Det finnes imidlertid barrierer som hindrer en effektiv ressursallokering selv om de treffer aktive og potensielle aktører likt (Knieps 2000). At aktørene berøres likt vil si at de har tilgang til samme teknologi, det vil si samme kostnadsfunksjon. Slike barrierer kan være ”uskyldige” barrierer som for eksempel lojalitet.

¹⁴ Det er usikkert hvilke konsekvenser dette vil ha på andre samarbeid i bussbransjen. Dersom varselet trer i kraft, vil aktørene forsøke å innrette seg i samsvar med regelverket og rettspraksis. I følge Håkon Cosma i Tilsynet må foretakene vurdere lovligheten av egne avtaler (samarbeid) og handlinger – både juridisk og økonomisk. Foretakene bærer risikoen. Det er med andre ord busselskapenes oppgave å innrette seg slik at reglene ikke brytes. Det skal ikke være lett å omgå regelverket. Å opprette aksjeselskap eller et fullt samarbeid må varsles etter fusjonsreglene. Å leie inn tjenester etter behov, gitt at alt annet er konstant, er lovlig.

konkret sak positivt er en risiko busselskapene må ta, når de innretter seg etter lovverk og rettspraksis.

3.4 Norske og utenlandske erfaringer med deregulerte ekspressbussmarkeder

Både i Norge og utlandet (se 2.2) har ekspressbussmarkedet en tendens til konsentrasjon. Erfaringer fra Storbritannia og Sverige tyder på at fullstendig oppsplitting av tilbudssiden ikke nødvendigvis vil øke konkurransen på sikt. Det er lett å forestille seg at nye konstellasjoner, oppkjøp og sammenslåinger vil føre markedet tilbake til situasjoner med én eller kanskje maksimalt to dominerende aktører.¹⁵

Sannsynligheten for vellykket konkurranse er større på enkeltstrekingsnivå. Tilrettelegging for god konkurranse kan inkludere avvikling av lokal subsidiering og lik tilgang til viktig infrastruktur, som bussterminaler. Mens tilskudd eksisterer i Norge, er ikke lik tilgang til infrastruktur en problemstilling i dette landet.

Spørsmålet om hvorfor ikke stor konkurranse oppstår når etableringshindrene i bussmarkedet er små, er sentralt. Vi kan ikke gi et fullstendig svar på dette, men vi kan peke på noen mulige årsaker:

- **Lokale tilskuddsordninger** til delstrekninger kan gi konkurransefortrinn ved at det subsidierer øvrig rutetilbud (Leiren/Fearnley 2007)
- **Stordrift- og nettverksfordeler.** Med et mulig unntak av Lavprisekspressen i Norge, har nykommere ikke tilbudt et konkurransedyktig *nettverk* av ekspressbusslinjer
- **Lojalitet.** Dominerende selskaper har over lang tid opparbeidet et lojalt marked
- **Stor konkurranse mot bil, fly og tog.** Tabellen viser hvordan ekspressbusspassasjerer alternativt ville ha reist, i følge undersøkelser i de tre landene Storbritannia, Sverige og Danmark. Vi ser at i Sverige og Storbritannia er annet

¹⁵ Holmefjord og Steckmest (2001) hentet erfaringer fra ekspressbussmarkedet i Storbritannia, Sverige, Finland og Danmark. I 2001 hadde Storbritannia ingen konsesjonsordning lenger, kun en meldeplikt til regionale instanser. Sverige avskaffet reguleringen som hindret busstrafikken i å konkurrere med jernbanen i 1999, og Finland hadde ingen spesiell regulering av ekspressbussene for å skjerme jernbanen. Danmark hadde strengest regulering av ekspressbusstrafikken som også var begrenset i omfang sammenlignet med jernbanetrafikken. Mens ekspressbusstrafikken i Finland og Storbritannia i stor grad gikk direkte mellom større steder uten stopp, betjente ekspressbussrutene i Sverige og Danmark på enkelte avganger et lokalmarked som de gjør i Norge. I alle observasjonene, med unntak av Danmark, driftet flertallet av busselskapene både ekspressbuss- og lokal/regional trafikk. Holmefjord og Steckmest viser til erfaringer i Storbritannia hvor mange selskaper forsøkte å komme inn i markedet etter liberaliseringen, men det dominerende selskapet National Express gjenvant sin posisjon nokså raskt. Over tid klarte andre selskaper kun å konkurrere på enkelte strekninger og med enkelte typer tilbud. Best klarte de seg på ”pendlingsruter”, hvor de kunne drive selektiv markedsføring og kombinere dette med turbusskjøring på andre tidspunkt. På bakgrunn av dette mener Holmefjord og Steckmest at det vil være ”usannsynlig at en over tid kan opprettholde mange operatører på en strekning i Norge. Det kan imidlertid være noen unntak, og da særlig på de største rutene mellom Oslo og andre befolkningskonsentrasjoner på Østlandet” (Holmefjord/Steckmest 2001, 75).

busstilbud knapt noe alternativ. I hovedsak er tog og bil de relevante alternativene til å reise med ekspressbuss.

Tabell 3. Alternative reisemidler til ekspressbuss

	Tog	Bil	Fly	Annen buss	Ikke reist
Storbritannia	53 %	19 %	3 %	3 %	26 %
Sverige	58 %	25 %	4 %		11 %
Sverige (nye pass)*	30 %	40 %			25 %
Danmark	15 %	20 %		45 %	20 %

Kilder: National Express 1997, SIKA 1997 og Transprorrådet 1998

* Etter tilbudsforbedringer på ruten Göteborg - Karlstad

Samtidig er det mange eksempler på stor konkurranse i ekspressbussmarkedet på *enkeltstrekninger*. På samme måte som for eksempel Oslo-Kristiansand i Norge, oppstår stor konkurranse på enkeltstrekninger i de andre landene. London-Oxford er kanskje det mest brukte eksempelet, der det til sammen er flere titalls avganger i timen og billettpriser ned mot et par kroner.

I disse tilfellene med stor konkurranse på enkeltstrekninger, er det overraskende lite tendens til klumping av avgangene. Selskapene tilpasser seg gjerne til hverandres rutetabeller slik at det for passasjerene i sum blir et jevnt, høyfrekvent tilbud. Dessuten foregår konkurransen både på pris og tilbud (frekvens og reise-tid/trasé). Selv selskaper som tilbyr svært mange avganger per dag, vil antakelig miste passasjergrunnlaget hvis de ikke også har konkurransedyktige priser. Resultatet er et godt tilbud til publikum.

3.5 Kategorier av ekspressbussruter

Definisjonen av ekspressbussruter (se 1.1) er bred og åpner for utallige typer. Ekspressbussrutene skiller seg fra hverandre med ulike finansiering og konsepter. Betraktes finansiering har vi to kategorier: (i) Kommersiell ruter og (ii) ruter med tilskudd. Gjøres en inndeling av ekspressbussruter etter hvem passasjerene er, får vi (iii) ekspressbussruter med hovedvekt av ferie- og fritidsreiser og tjenestereiser og (iv) ruter som har en stor del pendlere og mer lokaltrafikk. Dette skillet sier noe om hvor langt passasjerene reiser eller hvilken funksjon ekspressbussene har i samfunnet. Vi setter ikke et fast tall på antall kilometer en ekspressbussrute må trafikkeres på for å bli kategorisert som regional eller langdistanse.¹⁶ Til tross for at inndelingen i de to siste kategoriene er gjort etter

¹⁶ Vegdirektoratet skriver om kategorier av ekspressbuss i utkastet til sin nye håndbok 232. Her deles ekspressbussene inn i tre kategorier: (1) Forstadsekspresser. Busslinjer som forbinder forsteder med bysentra med flest avganger inn mot sentrum om morgenen og ut fra sentrum om ettermiddagen. Linjelengde inntil ca 50 km eller inntil 60-75 min kjøretid. Mye faste reisende med lite bagasje. (2) Regionale ekspressbuss. Linjelengder fra ca 50 km til 150 km med kjøretider mellom ca 1 og 2,5 timer. Linjene har mange daglige avganger, ofte timefrekvens, med mye faste reisende uten mye bagasje (arbeid/skole) i rushtiden. Utenom rushtiden er det flere tilfeldige reisende med bagasje. (3) Lange ekspresslinjer, dvs over 150 km og mer enn ca 2,5 timer kjøretid. De har ofte et begrenset antall avganger pr dag, men det finnes eksempler på forbindelser med nesten 4 timer kjøretid med timefrekvens (Kristiansund – Volda). Lange ekspresslinjer har et stort

selskapenes egne passasjerkarakteristikker, gir vi de geografiske navn. Vi benevner dem langdistanseruter og regionale ruter. Tas skillene ovenfor i betraktning, får vi følgende kategorier:¹⁷

- a) Langdistanseruter uten vesentlig lokaltrafikk (Sørlandsekspressen, Lavprisekspressen, Sogn- og Fjordane Ekspressen)
- b) Langdistanseruter med lokaltrafikk og tilskudd (Fjordekspressen, Vestlandsbussen)
- c) Regionale ekspressruter uten tilskudd (noen linjer av TIMEkspressen)
- d) Regionale ekspressruter med tilskudd og lokaltransport (Telemarksekspressen)
- e) Tilbringerbusser til flyplass (Torp-ekspressen, Flybussekspressen)

Ekspressbussrutene skiller seg imidlertid også fra hverandre på andre måter. I følge Torleif Roheim (Leiren 2006) er de ”gamle” ekspressbussoperatørene med forankring i lokalmiljøet opptatt av å gi et godt tilbud: ”Selskaper som driver tradisjonelt føler et ansvar for befolkningen langs ruta. Nye ekspressbusser som opprettes i dag ’skummer fløten’. De tradisjonelle stopper på flere plasser enn de som kun tar de store og gode stoppeplassene.”

En mulig inndeling er: Ekspressbusser som (v) ”skummer fløten”¹⁸ og (vi) ekspressbusser med et bredt tilbud. Imidlertid skal det nevnes at førstnevnte sjelden får tilskudd, mens sistnevnte i enkelte tilfeller mottar offentlig støtte eller en form for kompensasjon (se 4).

3.6 Ekspressbussenes passasjerer

Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2005 skiller ikke mellom reiser med lokal kollektivtransport og med ekspressbuss på de kortere (<100 km) reisene. Hvis vi antar at korte bussreiser på over 50 kilometer sannsynligvis er ekspressbussreiser, står vi igjen med svært få observasjoner i RVU, og kan ikke bruke disse dataene til å analysere ekspressbussreiser under 100 kilometer.

Når det gjelder lange reiser (>100km), er 1637 bussreiser registrert i RVU 2005. 1103 av disse er med rutebusser, og 985 av disse igjen er innenlandsreiser. Vi har snaut tusen observasjoner å analysere.

Det kan argumenteres for at vi har et statistisk problem når vi bruker RVU til å beskrive passasjerene på ekspressbusser, siden RVU ikke skiller mellom ekspressbusser og andre langdistansebusser. Det primære er imidlertid at reisen utføres med buss. Det er liten grunn til å tro at folk foretrekker ekspressbusser framfor andre langdistansebusser, da langdistansebusser som ikke er ekspressbusser kan tilby like god komfort som ekspressbusser.¹⁹

innslag av kunder som reiser sjelden og har mye bagasje. Lange ekspressbusslinjer har av den grunn vanligvis behov for å laste og losse bagasje på begge sider av bussen.

¹⁷ Inndelingen i kategorier er etter samtaler med Kåre Riseng.

¹⁸ Begrepet ”cream skimming” brukes i anglosaksisk litteratur.

¹⁹ En langdistansebuss er for eksempel en buss som ikke krysser en fylkesgrense.

3.6.1 Hvem er de reisende?

RVU for lange, innenlandske bussreiser viser at flere kvinner enn menn tar buss (se diagramer i appendix). De som reiser mest er i aldersgruppa 13-24 og 67 år og eldre. Enslige og flere voksne som bor sammen reiser mest med buss. Funnene i RVU viser også at det er flere ikke yrkesaktive og personer med lav utdanning som reiser med buss. Dette stemmer ikke helt overens med NBEs undersøkelse som viser at de fleste reisende er yrkesaktive (Pro&Contra/Markedsføringshuset 2006). RVU-funnene er imidlertid ikke så gale siden skoleelever og studenter følger tett etter de yrkesaktive blant NBEs passasjerer. Disse går som ikke yrkesaktive og personer med lav utdanning i RVU.

Yrkesgrupper hvor flere reiser med buss på lange distanser er salgs-, service- og omsorgsykker og personer innen primærnæringene. Noen av disse yrkesgruppene er typiske kvinneyrker, og funnet er derfor ikke overraskende siden flere kvinner enn menn velger bussen som transportmiddel.

Litt over halvparten hadde enten ikke tilgang til bil, ikke førerkort eller verken førerkort eller biltilgang. I noen tilfeller kan dette bety at de reisende ikke har alternativer til å reise med buss.

Videre viser tallene i RVU at bussreisende har en lav husholdningsinntekt, noe som tyder på at dette er en prissensitiv gruppe. I gjennomsnitt betalte de en pris på kroner 321,- per reise.

3.6.2 Alternativ til ekspressbussrutene

34 prosent av NBEs passasjerer svarer at ekspressbussen er eneste reisemåte (Pro&Contra/Markedsføringshuset 2006). Dette skiller seg fra TIMEkspressens undersøkelse hvor ”få kunder mener at et brudd med TIMEkspressen vil medføre betydelig endringer i hverdagen” (Posisjon/Norfakta 2006). Dette kan tolkes dit hen at passasjerene har alternative reisemåter.

En annen undersøkelse viser at befolkningen i stor grad synes at NBE representerer en effektiv og praktisk måte å reise på og at NBEs omdømme blant ”folk flest” er bra (tns gallup 2006). Over halvparten av de spurte mener at det ville være aktuelt for dem å reise med en ekspressbuss hvis den gikk dit de skulle. Hvis bil ikke er et alternativ, svarer tre fjerdedeler at det er ”ganske” eller ”meget” aktuelt å reise med en ekspressbuss. Reiser med bil synes å være en viktig konkurrent til ekspressbusser.²⁰

²⁰ RVU (TØI 844/2006) bekrefter at bilen er det mest brukte transportmiddelet på alle typer lange reiser innenlands. Ikke overraskende er bilandelen særlig høy på feriereiser og reiser i forbindelse med private ærend. Omtrent hver tredje arbeidsbetingede reise foregår med fly, mens buss brukes på reiser i forbindelse med organisert fritid (for eksempel idrettsarrangementer) på én av fem reiser. Toget har relativt sett sitt sterkeste nedslagsfelt blant de som er på besøksreise.

3.6.3 Tilfredshet

Norsk Kundebarometer 2007 viser at NBE skårer høyt på både tilfredshet og lojalitet blant 101 spurte som aktivt benytter seg av NBEs service.²¹ Blant bedrifter i alle bransjer inntar NBE en fjerdeplass på Kundebarometeret (www.kundebarometer.no). TIMEkspresen har 23. plassen. Til sammenligning rangeres Norwegian på 57. plass, NSB på 133. plass, SAS Braathens på 170. plass og T-bane på 172. plass.

Undersøkelsen viser også at NBEs og TIMEkspresens kunder er lojale. I undersøkelsen benyttes kundelojalitet som affektiv (tilfredshet) og kalkulativ (pris) tilknytning og intensjon om atferd. Dette skal gjøre det mulig å nyansere begrepet ved hjelp av følgende spørsmål: ”Opprettholder kunden relasjonen til leverandøren fordi han/hun *må* det, eller fordi han/hun *ønsker* og *liker* det (www.kundebarometer.no, utheving i original)?” Høy tilfredshet og høy lojalitet tyder på at kunden er lojal fordi han/hun liker og ønsker det. Selvfølgelig kan også en kunde være både svært tilfreds og lojal uten å ha alternativer.

Tabell 4: Rangering av bedrifter innen persontransport i Norsk Kundebarometer 2007. Kilde: www.kundebarometer.com²²

Bransje	Bedrift	Tilfredshet	Lojalitet	N
Persontransport	Flytoget	81,3	83,1	100
	NOR-WAY Bussekspress	81,3	89,0	101
	TIMEkspresen	76,8	82,8	100
	Norwegian	71,9	84,8	100
	Oslo trikken	67,3	83,2	202
	Sporveisbussene	67,2	88,4	100
	NSB	65,7	86,9	100
	SAS Braathens	57,9	78,6	100
	T-Bane	56,8	81,5	100
	Persontransport		69,6	84,2

En annen undersøkelse kartlegger hvilke kriterier NBE skårer best på. Disse er rutenettets bredde, standarden og komforten under reisen. NBE blir i mindre grad sett på som en lavprisaktør (tns gallup 2006). Blant egenskapene NBE har sier NBE-passasjerene seg mest fornøyde med sjåførens serviceinnstilling og renholdet på bussen i en annen undersøkelse. Lavest rangert på tilfredshetsdimensjonen til NBEs kunder er pris og varmdrikksautomat (Pro&Contra/Markedsføringshuset 2006).²³

²¹ BIs Norsk Kundebarometer 2007 har spurt 8549 forbrukere om hvor fornøyde de er med bedrifter som de er aktive kunder hos. Undersøkelsen omfatter 177 bedrifter (www.kundebarometer.com).

²² Tolkning av poengene: For å kunne si at kundene er tilfredse bør en bedrift ha en kundetilfredshetsmåling på 70 og oppover. Fra 80 og oppover er kundene svært tilfredse. Mellom 60 og 70 er kundene likegyldige, og under 60 er de mistilfredse.

²³ Undersøkelsen er basert på passasjerer på busser som drives i NBE-regi. 5580 passasjerer fordelt på 33 ruter har svart på undersøkelsen.

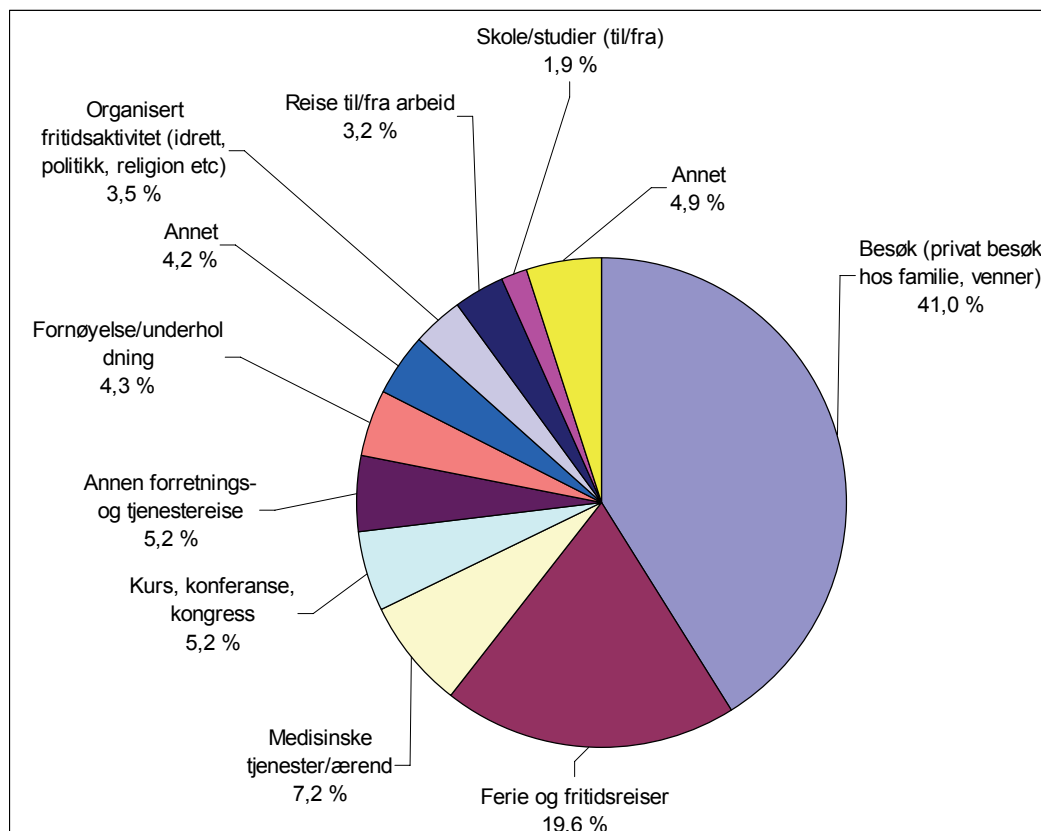
De mest nevnte grunnene til at de reisende velger å reise med TIMEkspresen er et godt rutetilbud og at det går buss i nærheten av bostedet (Posisjon/Norfakta 2006). De er godt fornøye med TIMEkspresen og betrakter den som pålitelig. Ulikt NBEs passasjerer vektlegger ikke TIMEkspresens reisende pris i like høy grad. Sjåførens serviceinnstilling, komfort og avgangstider synes å være viktigere for passasjerene enn pris. Dette gjenspeiler at NBE og TIMEkspresen har ulike kundegrupper.

3.6.4 Formål med reisen

Det viktigste formålet med reisen er besøk hos venner og slektninger, ca. halvparten oppgir dette som grunn for reisen (Pro&Contra/Markedsføringshuset 2006). Pris og at ekspresbussruten er det eneste alternativet er den viktigste grunnen til at reisemåten er valgt. At pris skårer høyest er interessant å merke seg i forhold til at pris rangeres lavest på tilfredshet blant NBEs passasjerer.

På TIMEkspresen er passasjerenes hovedformål å komme seg til/fra jobb (Posisjon/Norfakta 2006). Drøye halvparten av de reisende reiser minst en gang i uka med TIMEkspresen.

RVUs resultater (TØI 844/2006) synes å stemme bedre med NBEs undersøkelser enn TIMEkspresens.



Figur 2: Formålet med reisen med langdistansebuss (RVU 2005)

3.6.5 Oppsummering

Generelt avdekker undersøkelsene blant NBEs og TIMEkspressens passasjerer at kundetilfredsheten er høy når det gjelder alt fra bussenes standard til renhold og sjåførenes serviceinnstilling og kjørestil. Begge selskapenes passasjerer er lojale - lojalitet forstått som at de kan tenke seg å anbefale produktet til venner og bekjente.

3.7 Etterspørselsanalyse

I et forsøk på å gjennomføre en etterspørselsanalyse for ekspressbussreiser i Norge har vi samlet informasjon om passasjertall, antall avganger, rutekilometer, billettinntekter og om det er konkurrerende tilbud på buss, fly eller tog. Videre er det notert om det er bompenger på strekningen og om bussen må ta ferge.

For å få nok data til å kunne gjennomføre en analyse vil det være nødvendig med tall fra flere år. Imidlertid var det få selskaper som kunne levere dette. Vi fikk data fra i alt 10 ruter. Datamengden er derfor begrenset.

Analysene bekrefter at passasjertallet på en ekspressbussrute øker med økt avgangsfrekvens, mens etterspørselen faller når det fins én eller flere konkurrerende reisealternativer på ruten. Utover dette gir ikke dataene grunnlag til å si noe om effekter som påvirker etterspørselen.

En bedre analyse av hvordan ulike faktorer påvirker etterspørselen etter ekspressbussreiser forutsetter langt mer og bedre data. Vi anbefaler at en slik data-innsamling og analyse blir gjennomført.

3.8 Konkurransflater

På 90-tallet ble flere utredninger (Hjellnes COWI 1994/1998/1999) gjort om temaet hvilke konkurranseflater eksisterer mellom ekspressbussruter og andre reisemidler. Hovedfunnet var at tog ikke var skadelidende av konkurransen fra ekspressbussruter, og at strekninger der tog og buss konkurrerte tok mer trafikk fra bil enn der det var kun ett av de kollektive reisemidlene (se 2.1.4).

I den nasjonale transportmodellen NTM5 er de utledede elastisitetene svært lave. De lave priselastisitetene tyder på at konkurransen er liten både mot tog og bil. Møreforsknings evaluering av NTM5 (Rekdal 2006) med oppdaterte elastisiteter for årene 2001 og 2004 ligger rundt nivået som er rapportert i Hamre (2002). Hamre finner en generell priselastisitet for lange reiser med buss på $-0,374$. En studie utført av Asplan Viak (2006) på oppdrag fra Konkurransetilsynet kommer til en tilsvarende konklusjon.

Generelt er det problematisk å benytte priselastisiteter som er beregnet med nasjonale modeller. Måten disse beregnes, er å multiplisere opp alle takster i hele Norge med en faktor (f.eks. 1,1) og deretter beregne buelastisiteter.

Det er flere grunner til at det er problematisk å benytte nasjonale elastisiteter. For det første er det store geografiske variasjoner som bl.a. avhenger av markedsandeler, lokalt tilbud og takster, tilgang til alternativer og bilhold. For det andre er en nasjonal tilnærming rigid i den forstand at det er lite mulighet til endre desti-

nasjonsvalg og til å ta hensyn til lokal konkurranse (forstått slik at takstendringer til én destinasjon gir effekter også på bussvolumene til andre destinasjoner). NTM5 er så rigid at knapt noe skjer, når bussprisen endres. Grunnen er at markedsandelen er lav nasjonalt sett. Derfor er det viktig å se på enkeltstrekninger. Elastisiteter beregnet i NTM5 på *enkeltkorridorer* vil gi høyere priselastisiteter.

Sannsynligvis er derfor elastisitetene i Hamre (2002) og NTM5 for lave. Dette underbygges av utenlandske erfaringer som tyder på at det er en viss konkurranse mellom busser, tog og bil. I Sverige og Storbritannia er i hovedsak tog og bil de relevante alternativene til å reise med ekspressbuss, i Danmark også annen buss (se 3.4). Også markedsundersøkelser viser at ekspressbusser konkurrerer mot andre reisemidler, og at bilen er en viktig konkurrent (se 3.6.2).

4. Lokaltransport på ekspressbussruter

I noen fylkeskommuner samordnes lokal- og ekspressbusstransport. Det vil si at ekspressbussoperatører utfører lokal kollektivtransport og får tilskudd for dette. Et eksempel er at skoleelever fraktes på ekspressbuss. Et annet er at en ekspressbuss får tilskudd for å opprettholde et tilbud innenfor et fylke, mens den delen av strekningen som går utover fylkesgrensen drives kommersielt. Vi ønsker å kartlegge (a) hvor utbredt samordning av lokal- og ekspressbusstransport er i Norge, og (b) hvilke fordeler og ulemper samordning byr på. I den forbindelse har vi sendt et skjema for utfylling til alle fylker eller administrasjonsselskap med unntak av Akershus. Byene Bergen, Trondheim og Oslo som også er ansvarlige for lokal kollektivtransport bekrefter at de ikke gir tilskudd til ekspressbussruter.²⁴

For å kartlegge omfanget av samordnet lokal- og ekspressbusstransport ble fylkeskommunene bedt om å oppgi antall ekspressbuss-rutekilometer som inngår i den totale produksjonen av rutekilometer i lokaltransporten og tilskudd som operatører mottar for ekspressbusstjenester. Fylkeskommunene skulle også oppgi hvor store tilskuddene til ekspressbuss er, sett i forhold til et lokalt tilbud som fylket ville ha opprettet dersom ekspressbusstilbudet ikke eksisterte. I skjemaet ble fylkeskommunene også spurt om fordeler og problemer ved at ekspressbussoperatører leverer lokale transporttjenester.

Når navnene på administrasjonsselskapene blir brukt i stedet for fylkeskommunene i denne oppstillingen, er det fordi disse, med økonomiske midler fra fylkestinget, forhandler med operatørene på vegne av fylkeskommunen.²⁵

4.1 Omfang

Av 17 fylkeskommuner (Akershus og Oslo regnes som ett lokaltrafikkområde) svarer elleve at de gir en form for tilskudd (offentlig kjøp) eller refusjon av billetter. I tillegg svarer én fylkeskommune at den gir tilskudd dersom differansen mellom billettinntekter og kostnader er negativ. Finnmark, Nordland, Hordaland, Sør-Trøndelag, Vestfold og Aust-Agder oppgir at transport på ekspressbuss ikke får offentlige tilskudd eller refusjon av billetter.

²⁴ Spørreundersøkelsen finnes i vedlegg.

²⁵ Bruken av navnene på fylkeskommunene og administrasjonsselskapene er ikke konsekvent i denne oppstillingen.

Tabell 5. Oversikt over fylker med eller uten tilskudd til ekspressbussruter

Fylke	Ingen tilskudd	Tilskudd (off. kjøp) og refusjon ved rabattordninger	Kommentar
Aust-Agder	x		Enkelte strekninger mellom Aust- og Vest-Agder betraktes ikke som ekspressbussruter til tross for at de er fylkeskryssende.
Buskerud		x	Refusjon for rabatten miljøkortet gir de reisende.
Finnmark	x		I Finnmark fins én kommersiell rute fra Alta til Hammerfest som drives av FFR (Finnmark Fylkesrederi) AS. Dersom dette tilbudet ikke hadde eksistert ville Finnmark måtte opprette et lokalt tilbud selv. I et slikt tilfelle ville fylkeskommunens utgifter øke og tilbudet til passasjerene ville ha blitt dårligere. Den kommersielle ruten i dag har et bredere tilbud enn fylkeskommunen ville ha opprettet.
Hedmark		x	Offentlig kjøp og refusjon for bruk av Hedmarkskortet/Innlandskortet
Hordaland	x		
Nordland	x		Ruten fra Tromsø til Alta og fra Tromsø til Narvik inngår i Troms fylkeskommunes støtte til lokal kollektivtransport.
Sør-Trøndelag	x		
Vestfold	x		
Møre og Romsdal		x	
Nord-Trøndelag		x	I den grad skoleelever følger ekspressbussruter, blir dette godtgjort i form av dekking av billetter.
Oppland		x	
Rogaland		x	Kun bruk av ungdomskort dekkes.
Sogn og Fjordane		x	Offentlig kjøp og refusjon for bruk av ungdomskort. Ruten Måløy-Åheim-Ålesund er ikke tatt med som ekspressbussrute til tross for at den krysser en fylkesgrense. Lokale myndigheter og operatør betrakter den ikke som en ekspressbussrute.
Telemark		x	
Troms	x		Strekningene Narvik-Tromsø og Tromsø-Alta inngår i den lokale kollektivtransportproduksjonen. De betraktes ikke som ekspressbussruter til tross for at de er fylkeskryssende.
Vest-Agder		x	Tilskudd, refusjon for periodekort og gir tilskudd til posisjonskjøring for Haukeliekspressen
Østfold		x	Tilskudd og refusjon for at TIMEkspressen linje 3/Busslink tar med passasjerer på Østfold Kollektivtrafikk sitt takstregulativ.

TØI-rapport 904/2007

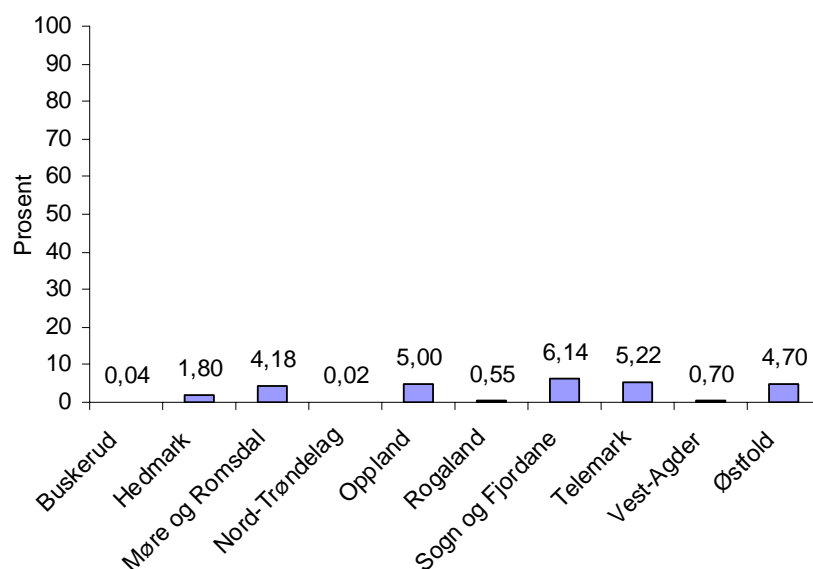
For å vise omfanget av samordnet lokal- og ekspressbusstransport har vi beregnet den prosentvise andelen av ekspressbusstjenester av det samme fylkets oppgitte totale lokale kollektivtransport. Blant fylkene som gir tilskudd til operatører for ekspressbusstjenester, varierer andelen av offentlig kjøp av tjenester levert på ekspressbussrutene fra 0,02 prosent i Nord-Trøndelag til litt over 6 prosent i Sogn og Fjordane.

Tabell 6. Omfang av tilskudd til operatører for produksjon av lokaltjenester på ekspressbussruter og refusjon på grunn av fylkeskommunale rabattordninger²⁶

Fylke	Totalt tilskudd til lokal rutebil-transport	Tilskudd/refusjon til ekspressbuss	Prosent
Buskerud	145,5	0,06	0,04
Hedmark	177,3	3,2	1,80
Møre og Romsdal	189	7,9	4,18
Nord-Trøndelag	139,7	0,03	0,02
Oppland	202	10,1	5,00
Rogaland	199,1	1,1	0,55
Sogn og Fjordane	138,5	8,5	6,14
Telemark	67	3,5	5,22
Vest-Agder	122	0,86	0,70
Østfold	72,3	3,4	4,70

TØI-rapport 904/2007

Figur 3. Omfang av tilskudd til operatører for produksjon av lokaltjenester på ekspressbussruter og refusjon på grunn av fylkeskommunale rabattordninger



TØI-rapport 904/2007

Sogn og Fjordane skiller seg ut ved at en relativt høy andel på litt over 6 prosent av fylkeskommunens tilskudd til lokal kollektivtransport går til lokaltransport på ekspressbussruter. Dette kan forklares med at fylkeskommunens kollektivtransport er bygget opp rundt ekspressbussrutene. Tas dette i betraktning virker andelen lav. Imidlertid er dette rimelig da mange tilskuddsberettigede kilometer produseres i det spredtbygde fylket.

²⁶ Tallene i de midterste kolonnene er oppgitt i millioner kroner. Fylkeskommuner som har oppgitt at de ikke gir noen form for tilskudd eller at kompensasjon utelatt. Refusjon for bruk av Hedmarkskortet vises ikke på grunn av manglende tall.

Etter andelen i Sogn og Fjordane er den prosentvise andelen på tilskudd til ekspressbussoperatører størst i Telemark, Møre og Romsdal, Østfold og Oppland.

På grunn av et usikkert tallmateriale har vi valgt å ikke beregne omfanget ved å se på antall rutekilometer produsert i hvert fylke. Tallene vi har samlet inn er definert ulikt. Noen fylkeskommuner inkluderer skoletransport i lokal kollektivtransport, noen oppgir posisjonskjøring og andre har ikke tilgjengelige tall.

4.2 Trekk ved fylker med samordning

Det kan tenkes at fylkeskommunene som gir tilskudd har fellestrekk som andre fylkeskommuner ikke deler. Slike kjennetegn kan være framforhandlede kontrakter og ikke anbudsutsetting av lokal kollektivtransport, mangel på jernbane og spredt bosetning.

Tradisjonelt har fylkeskommunene forhandlet med lokale busselskaper om produksjonsavtaler innen lokal kollektivtransport. Disse avtalene har vært nettoavtaler (Bekken et al 2005). Det vil si at busselskapene har planleggingsansvaret. Med anbudsutsettingen ble bruttoavtalene innført i sektoren. En bruttokontrakt vil si at fylkeskommunen eventuelt via et administrasjonsselskap har hovedansvaret for ruteplanleggingen. Siden 2004, da yrkestransportloven åpnet for å innføre anbud i lokal kollektivtransport, har en økende andel fylkeskommuner valgt å gjøre dette. I dag er kun én anbudskontrakt en nettokontrakt, og den gjelder for kjøringen i Grenland i Telemark. Utviklingen viser at ruteplanleggingsansvaret flyttes fra å ligge i busselskapet til fylkeskommunalt nivå.

Hvor ruteplanleggingsansvaret ligger, kan være av betydning for om ekspressbussruter får tilskudd eller ikke. Ekspressbuss er i utgangspunktet kommersielle ruter og busselskapene har ruteplanleggingsansvaret for disse. Det kan dermed tenkes at samordningen mellom lokale ruter og ekspressbussruter er mer utbredt der hvor fylkeskommunene har nettokontrakter med busselskapene. Det vil si der busselskapene også har ruteplanleggingsansvaret for lokal kollektivtransport. En gjennomgang av fylkeskommunene bekrefter dette. Av fylkeskommunene er Vestfold den eneste (med unntak av Akershus) som har anbudsutsatt all sin kollektivtransport utført med buss, og kun har bruttokontrakter med operatørene. Fylkeskommunen gir ingen tilskudd eller kompensasjon for lokal kollektivtransport på ekspressbussruter.²⁷

Når det gjelder jernbane, kan det synes sannsynlig at fylkeskommuner med lite eller inget jernbanetilbud har utstrakt bruk av et flatedekkende busstilbud. Utover den lovpålagte skoleskyssen er ikke fylkeskommunen nødt til å tilrettelegge for et lokalt kollektivtransporttilbud. Av velferds- og miljøhensyn vil det likevel være i fylkeskommunenes interesse å ha et bredere tilbud enn kun skoleskyss. I fylkeskommuner med jernbane har staten ansvaret for togtilbudet, mens en større del av kollektivtransportansvaret faller på fylkeskommunen i fylker uten jernbane.

²⁷ Fordi Akershus og Oslo regnes som et lokaltrafikkområde, svekker ikke det faktum at Akershus/StorOslo Lokaltrafikk, som Vestfold, kun har bruttokontrakter utsagnet om at ekspressbussruter bare får tilskudd i tilfeller hvor operatøren og fylkeskommunen/administrasjonsselskapet har inngått en nettoavtale.

De tre fylkeskommunene Sogn og Fjordane, Telemark og Møre og Romsdal har alle utbredt bruk av samordning mellom lokal- og ekspressbusstransport, og ingen av dem kan vise til et godt utbygd jernbanenett. Utenom Flåmsbanen ligger to stasjoner (Myrdal stasjon på Bergensbanen og Upsete stasjon på Vossebanen) i Sogn og Fjordane. I Møre og Romsdal går jernbanen kun til Åndalsnes. Eksempelene taler for at mangel på eller et redusert jernbanetilbud kan gi lokaltransport på ekspressbussruter, men forklaringen er ikke dekkende.

For det første er det ikke klart om busstilbudet fylkeskommuner uten jernbane har insentiver til å skape, vil være et lokaltransport- eller ekspressbusstilbud. For det andre, forutsatt at ekspressbussrutene behovsprøves mot lokaltransport, vil antakeligvis alle fylkeskommuner ønske ekspressbussruter velkommen siden disse i utgangspunktet er kommersielle. For det tredje har ikke alle fylkeskommuner med liten jernbanedekning samordning av lokal- og ekspressbusstransport. Hvorfor har for eksempel Sogn og Fjordane en utbredt samordning av lokal- og ekspressbusstjenester, mens Finnmark ikke har det? Begge har spredt bosetning. Det tyder på at andre faktorer spiller en rolle for å forklare slik samordning.

Om en ekspressbuss får tilskudd eller ikke kan være et politisk spørsmål vel så mye som et spørsmål om tilbud, jernbanetilbud og bosetningsmønster. Mens noen fylkesplaner legger vekt på å sørge for et bredt nettverk av kollektivtransporttjenester, er andre mer opptatt av å konsentrere tilbudet i mer tettbygde strøk for å bedre tilbudet for eksempel gjennom en høyere frekvens der.

4.3 Offentlig kjøp av tjenester på ekspressbussruter

Ekspressbussruter utgjør i flere fylkeskommuner et viktig nettverk av den lokale kollektivtransporten. Det tyder på at den lokale kollektivtransporten har tilpasset seg etableringen av ekspressbussruter. Dette er tilfelle i de fylkeskommunene som gir direkte tilskudd til ekspressbussrutene. Det gjelder Oppland, Østfold, Hedmark, Møre og Romsdal, Telemark og Sogn og Fjordane. Ekspressbussystemet og samordningen med lokaltransport skal kort beskrives i fire av disse, mens to fylkeskommuner er valgt for en grundigere beskrivelse. For en mer utfyllende gjennomgang er Telemark valgt som en observasjon blant de med ca. 5 prosent av tilskuddene til lokaltransporten (se vedlegg). Den andre observasjonen er Sogn og Fjordane som skiller seg ut med en, sett i forhold til andre fylkeskommuner, høy andel tilskudd til ekspressbussruter (se vedlegg).

4.4 Kontrakter

Skriftlige avtaler om at lokaltransport skal leveres på ekspressbussruter er sjeldne. Sogn og Fjordane svarer at ”det er bare slik”. Dette henger sammen med at selskapene har ruteplanleggingsansvaret for ekspressbussrutene og at de fleste selskapene har avtaler med fylkeskommunene om å levere lokaltransport. Så lenge de utfører den, kan operatørene gjerne øke tilbudet.

4.5 Samarbeid mellom fylker

Vi finner flere eksempler på samarbeid mellom fylkeskommuner om tilskudd eller kompensasjon til ekspressbussruter:

- Innlandskortet som Hedmark og Oppland har innført er et eksempel på samarbeid på tvers av fylkesgrenser. Dette gjelder Gudbrandsdals-ekspressen
- I Vest-Agder kan reisende med Agderkort på Setesdalekspressen betale kroner 100,- mer i måneden for at kortet skal gjelde både i Vest-Agder og Aust-Agder. Denne ordningen gjelder også på lokal- og regionalruter
- Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane gir tilskudd til samme strekning, men til motsatte retninger og til ulike selskaper som har koblet sine løyver

4.6 Stengte dører og minstetakster

Ekspressbussoperatører må kjøre med stengte dører for ikke å ta markedsgrunnlaget vekk fra lokal kollektivtransport. Dette foregår på ulike måter:

- Ekspressbussrutene har stengte dører utenfor en fylkesgrense. I Hedmark kjører for eksempel TIMEkspressen linje 2 med åpne dører innenfor Hedmarks grenser, men har stengte dører i rushtiden i Akershus noe Stor-Oslo Lokaltrafikk krever. Trysilekspressen må også kjøre med stengte dører utenfor Hedmark. Det vil si at når bussen kjører fra Hedmark tillates kun avstigning i Oslo/Akershus. Til Hedmark åpnes dørene i Oslo/-Akershus kun for påstigning. Også Østerdalsekspressen må i Akershus og Trøndelag kjøre med stengte dører
- Dørene er stengte i bestemte by- og tettstedsområder

Åpne dører krever en balansegang mellom gjennomføringshastighet og antall stopp. Når dørene er åpne, kan minstetakster tas i bruk for å sikre en viss gjennomføringshastighet. I Oppland har Valdresekspressen og Øst-VestXpressen minstetakster for å unngå for mye lokaltrafikk, det vil si at de langreisende blir prioritert.

I Buskerud har Valdresekspressen en minstetakst på kroner 50,-. Dette er et ønske fra busselskapets side. Operatøren ønsker å separere kundene. Beitostølen er et attraktivt turistområde og selskapet vil holde ekspressbussen attraktiv for de som reiser langt. Det er en balansegang mellom antall stopp og tidsbruk. Tilsvarende har Sør-Vest ekspressen mellom Kristiansand og Stavanger en minstetakst på kr 60,-. Valdresekspressen har seks avganger mellom Oslo og Fagernes. Fra Fagernes er det korrespondanse til en parallell rute. Valdresekspressen har begrensede på- og avstigningsmuligheter i noen tettbebygde områder som Nes, Leira og Fagernes.

Minstetakst brukes også for å hindre konkurranse mot lokal kollektivtransport der dørene er åpne. Ett eksempel er at fylkesutvalget i Aust-Agder i møte 30. mars 2004 ga Nettbuss og Risdal Touring begrensede lokalrettigheter i Aust-Agder på henholdsvis Sørlandsekspressen og Konkurrenten. Det ble dermed gitt mulighet for å ta med passasjerer mellom de faste stoppestedene for ekspressbussene under

forutsetning av at takstene ikke er lavere enn på tilsvarende strekning med tilskuddsberettigede busser.

4.7 Problematisk definisjon

Å anvende den administrative definisjonen for ekspressbusser er problematisk. Flere fylkeskommuner informerer om at de har en bussrute som krysser fylkesgrensen, men at det er ”meningsløst å kalle denne en ekspressbussrute”. Dette gjelder blant annet ruter i ”Agderbyen” (mellom Arendal og Kristiansand). Ingen offentlige dokumenter definerer området for et lokaltrafikkområde, men i praksis er det et lokaltrafikkområde.

4.8 Fordeler

Gjennomgangen av fylkeskommunene viser at den offentlige støtten i flere tilfeller er nødvendig for å drive en ekspressbussrute som helhet. Fylkeskommunene har gode erfaringer når ekspressbussrutene innad blir brukt som lokalruter og kan stoppe på lokale holdeplasser. Det gjør at passasjerer slipper omstigning og at avgangstider styres i forhold til knutepunktene. Noen fylkeskommuner mener også at den lokale kollektivtransporten blir atskillig billigere ved at fylkeskommunen gir tilskudd til ekspressbussrutene.

Fylkeskommunene er positive til samordningen. Den beskrives som ”samfunnsøkonomisk gunstig (Rogaland)” og ”tilbudet med rask gjennomføring og relativt god inntekt gir indirekte positiv effekt på det mer lokalrettede rutetilbudet (Oppland)”. Flere fylkeskommuner nevner effektiv bruk av tilskuddskroner i forhold til å opprette eget lokaltransporttilbud som en fordel.

4.8.1 ”Bedre” tilbud

Tilbudet blir bedre fordi passasjerer slipper omstigning til en eventuell lokalbuss, i tilfeller hvor ekspressbussene kan stoppe på alle holdeplasser. Tilbudet blir også bedre fordi mange operatører av finansielle årsaker *ikke* ville ha levert ekspressbusstjenester uten at de fikk samordne de med lokalruter.

I spørreundersøkelsen beskriver fylkeskommuner samordning av lokal- og ekspressbussruter som ”en ubetinget suksess, fordi de sikrer et busstilbud der det ellers kanskje ikke ville ha gått buss, samtidig som de knytter fylket til andre deler av landet med daglige avganger (Tom Halland Kristiansen)”. For fylkeskommuner med lite utbygd jernbane er ekspressbussruter et godt reisealternativ til større byer. ”I gravgrendte strøk gir ekspressbussene innbyggerne et tilbud som det isolert sett ikke er grunnlag for å kjøre (Kristiansen).”

Operatører peker på at kommersiell drift er vanskelig flere steder. I slike tilfeller bidrar tilskuddet til at tilbudet for lokalbefolkningen opprettholdes. Samordning muliggjør korrespondanse og kan lønne seg markedsføringsmessig. Fylkeskommuner peker på at uten ekspressbusstilbudet ville det lokale kollektivbusstilbudet i mange tilfeller reduseres til skoleskyss, slik det også allerede er i dag flere steder.

Også utnyttning av kapasitet oppgis som grunn til tilskudd til ekspressbussruter. ”Klokka åtte om morgenen bør alle busser være i bruk. Uten tilskuddet ville tilbudet ha vært dårligere,” mener Tore Felland Storhaug.

4.8.2 Økonomiske fordeler

Noen fylkeskommuner mener at ekspressbussene gjør den lokale kollektivtransporten billigere. Som tidligere nevnt startet flere ekspressruter som forlengelse av tilskuddsruter, og dermed beholdt de tilskuddet på deler av strekningen. I følge Riseng var dette samfunnsøkonomisk gunstig: ”Etter hvert som effektiviseringskravene kom på 90-tallet og de kommersielle inntektene økte, ble tilskuddet gjerne kuttet på ekspressbussene slik at lokalrutene ble skjermet for kutt. Fylkeskommunene fikk redusert tilskuddet uten at det ble gjennomført noe reduksjon i tilbudet. Det ble en vinn-vinn situasjon for alle parter.”

Uten ekspressbussrutene mener Eva Fosshagen i Sogn og Fjordane at lokalrutene ville være dyrere: ”Ruter med gode inntekter per kilometer koster ikke mer enn et par kroner per kilometer med ekspressbuss. Hadde Sogn og Fjordane produsert servicen selv ville fylkeskommunen måtte betale 20 kroner per kilometer.”

Noen fylkeskommuner mener at skulle ekspressbusstilbudet erstattes av lokale ruter ville dette medføre betydelige ekstrakostnader, og at det ikke ville være mulig å opprettholde det samme tilbudet.

4.8.3 Skoletransport

Et annet økonomisk aspekt gjelder sparte utgifter for fylkeskommunene ved at skoletransport utføres på ekspressbussruter. Både busselskaper og fylkeskommuner rapporterer at de i utgangspunktet ønsker færrest mulig skoleelever på ekspressbussene, men at det i enkelte tilfeller er det eneste lønnsomme.

Ruth Lønnun Asperheim i Nord-Trøndelag fylkeskommune mener at ”dersom ekspressbusstilbudet skulle falle bort, ville det føre til økte kostnader til den lokale kollektivtransporten. For å løse utfordringene med skoleskyss, ville vi i enkelte tilfeller bli nødt til å benytte drosje”.

Fylkeskommuner betaler i den grad skoleelever bruker ekspressbuss for skoleskyss. Å bruke ekspressbuss i skoleskyss forsøkes unngått, men er nødvendig på enkelte strekninger. Dermed slipper fylkeskommunene å bestille drosje for elevene dette gjelder.

4.9 Ulemper

Vi har sett at operatører og fylkeskommuner mener at tilbudet og kollektivtransporten som en velferdsfunksjon ville ha vært dårligere dersom ekspressbussrutene ikke utførte lokal kollektivtransport. Hvilke ulemper innebærer lokaltransport utført på ekspressbussruter?

4.9.1 Gjennomføringstid

Samordning med lokalreisende gir de som reiser langt et dårligere tilbud fordi reisetiden økes. Omvendt gir prioritering av rask gjennomføringstid ulemper for lokaltrafikken i form av færre stopp. Nedprioritering av lokal trafikk kan også gi utslag i at insentivene til å opprette et annet kollektivtransporttilbud er svakere, når et ekspressbusstilbud eksisterer.

4.9.2 Ulike takster

En annen negativ side ved at lokaltrafikk leveres på ekspressbuss er ulike takster på fylkesintern og fylkeskryssende reiser og ulike billettsystemer. Østfold fylkeskommune peker på at skoleelever med skolekort ekskluderes fra ekspressbussrutenes tilbud på den måten at skolekortet ikke gjelder på disse rutene.

Samordningen mellom lokal- og ekspressbusstransport kan også være uheldig for reisende dersom ekspressbussene har høyere minstetakster enn lokale ruter, og at ulike takster på ulike linjer gjør samordningen problematisk. Det er udelte meninger om dette. Noen mener at dette ikke er noe problem. Begrunnelsen er at forskjellen på takstnivået til lokal kollektivtrafikk og ekspressbuss er svært liten, og at ulike takster er uproblematisk med elektronisk billettering.

4.9.3 Holdeplasser utenfor sentra

Et annet aspekt er at holdeplasser legges utenfor sentra for å oppnå rask framføring av ekspressbussruter. I forhold til målsettingen om samordnet areal- og transportplanlegging er dette en ulempe.

4.9.4 Stabilitet

En ulempe med å benytte ekspressbussruter i lokaltrafikken er at disse har relativt hyppige endringer. Ekspressbussruter kan være for opportune og ustabile til at de kan benyttes for skoleskyss, og fylkeskommunen kan i liten grad påvirke avgangstider og korrespondanser. Et eksempel på dette er ekspressbussene mellom Stavanger og Kristiansand. Her har tre operatører startet opp og gitt seg tidlig. Connex startet opp Nattekspressen mellom Stavanger og Oslo og opprettholdt denne i en periode. Selskapet søkte også om konsesjon på Jærekspressen mellom Egersund og Stavanger. Denne skulle gå annenhver time, men ble aldri startet. I tillegg opprettet Rogaland taxi m.fl. Listaekspressen som gikk mellom Stavanger, over Flekkefjord til Lista. Scandinavian Touring startet en ekspressbussrute mellom Kristiansand og Stavanger sammen med Risdal Touring. Ingen av disse rutene eksisterer i dag.

Ustabiliteten i tilbudet gjelder ruter som er 100 prosent kommersielle. At stabiliteten i rutetilbudet ikke er sikker, er ikke problematisk der ekspressbussrutene inngår som en del av tilskuddsystemet. I slike tilfeller må produksjonen skje som avtalt i forhandlede avtaler. Operatørene står fritt til å endre ekspressbussrutene, men gjør de det risikerer de å ikke få penger fra fylkeskommunen.

4.9.5 Informasjon

Uheldig kan det være for fylkeskommuner at de mister informasjon om antall reisende i kollektivtransportstatistikk, og at fylkeskommunen har liten eller ingen påvirkning med hensyn til ruteendringer.

4.9.6 Etableringsbarriere

At operatører får tilskudd for å drive ekspressbussruter kan virke konkurransevri-dende for andre operatører som ikke har mulighet til å få tilsvarende støtte (Leiren/Riseng 2007). Med andre ord er det en mulighet for at tilskudd til ekspressbussruter skaper etableringsbarrierer som hindrer en ny operatør fra å etablere seg i markedet. Den offentlige støtten som en ekspressbussoperatør får, gjør at den etablerte operatøren i markedet kan ta lavere pris og dermed konkurrere ut en ny operatør.

Trolig vil offentlig støtte til en etablert bedrift bidra til å skape en etableringsbarriere i markedet dersom ikke flere aktører har mulighet til å få denne støtten. Støtten med på å skape kostnadsasymmetrier mellom den etablerte operatøren og potensielle aktører som ikke har tilgang til den samme finansieringen.

Om det eksisterer etableringsbarrierer er ikke dette nødvendigvis negativt for samfunnsøkonomien. Ved høy konkurranse i lønnsomme perioder, kan det oppstå problemer for busselskapene som kjører i lave etterspørselsperioder. Grunnen er at disse er avhengig av inntektene i periodene med høy etterspørsel. Et annet aspekt er at nyetablerte ruter kan velge vekk alle holdeplasser med få passasjerer. Dette vil være positivt for de passasjerene som reiser langt, men gir ikke et tilbud til de som reiser lokalt. Når ekspressbussruter får tilskudd fra fylkeskommunen kan ikke disse holdeplassene velges bort. Det er også bred enighet blant de fylkeskommunene som gir tilskudd til ekspressbussruter eller refusjon for billetter, om at dette forbedrer tilbudet.

4.10 Oppsummering

Spørreundersøkelsen blant fylkeskommunene tyder på at det er fornuftig å la lokal kollektivtransport inngå som en del av ekspressbussnettet. Erfaringene til fylkeskommunene er i stor grad positive. De fylkeskommunene med mest utstrakt bruk av tilskudd til ekspressbussruter er mest positive. De inngår kompromisser med operatørene og argumenterer for at en vinn-vinn-situasjon skapes.

Det er en utfordring å samordne planleggingen av lokal kollektivtransport og ekspressbussruter. Dette gjelder spesielt balansegangen mellom gjennomføring og antall stopp, omkjøringer om tettsteder og koordinering med andre ekspressbuss- og lokalruter. Der ekspressbussene ikke er en del av det lokale tilskuddsystemet blir fylkeskommunene stilt litt på siden.

Andre utfordringer gjelder takster, hvor minstetakst på ekspressbussruter gjør at passasjerer på ekspressbuss- og lokalruter ikke behandles likt. På enkelte ruter ønsker operatøren å separere kundene. På andre strekninger vil fylkeskommunen hindre at ekspressbussene konkurrerer ut markedsgrunnlaget for lokal kollektivtransport. Stengte dører er et virkemiddel som tas i bruk for å oppnå dette.

Flere steder er ekspressbussen det eneste tilbudet på en strekning. Der markedsgrunnlaget er dårlig, kjøper det offentlige transport av skoleelever og kompenserer dermed for å opprettholde et tilbud mellom by og land. Driften er på enkelte strekninger avhengig av tilskudd på deler av den. Slik forlenges en rute som egentlig bare ville ha gått fra B til C også til A og D.

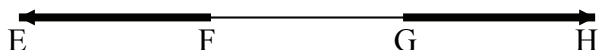
Figur 4. Forlengt ekspressbussrute



TØI-rapport 904/2007

En lignende figur illustrerer at ekspressbussrutene ofte har et godt markedsgrunnlag nær byområdene A og D. Bonusen for fylkeskommunene eller innbyggerne er at ruta også går gjennom det grågrendte områder som for eksempel Østerdalen eller strekningen mellom Lyngdal-Egersund for Sør-Vest ekspressen.

Figur 5. Godt markedsgrunnlag nær byområdene



TØI-rapport 904/2007

De fleste fylkeskommunene er overveiende positive til samordningen. Likevel svarer flere at tilbudet ville ha vært det samme eller kostet det samme dersom ekspressbussrutene forsvant. Andre fylkeskommuner lar være å svare eller mener det er usikkert. Det er imidlertid grunn til å anta at et tilbud på en lengre strekning vil forsvinne, da en fylkeskommune ikke har ansvar for transport utover sin fylkesgrense. I tilfeller hvor det er flere lange enn korte reiser slik at langdistansepassasjerene subsidierer kortere reiser, vil produksjonen bli dyrere dersom lengden på en rute kuttes.

5. Samfunnsøkonomisk sammenlikning av ulike ekspressbussmarkeder

5.1 Opplegg for analysen

Det eksisterende ekspressbusstilbudet i Norge sammenliknes her med tenkte situasjoner der deler av rutetilbudet faller bort. Fokus er på de rutene som opereres under merkenavnene Nor-Way Bussekspress, TIMEkspressen, Lavprisekspressen og Konkurrenten. Dette innebærer at vi her avviker noe fra definisjonen av ekspressbuss som fylkesgrensekryssende ruter, da analysen ikke dekker fylkesgrensekryssende ruter som ikke opereres under de fire merkenavnene, samt at enkelte fylkesinterne ruter inngår i Nor-Ways rutetilbud.

Alternativ A representerer en rent hypotetisk situasjon uten de nevnte rutene. Hvordan ville passasjerene da ha fordelt seg på andre transportmidler, og hva ville de samfunnsøkonomiske konsekvensene av dette ha vært?

Alternativ B representerer en tenkt situasjon uten de rutetilbudene hvor flere operatører samarbeider om ruten. Analysen gjelder fremdeles kun ruter som opereres under de fire merkenavnene. At flere operatører er involvert forekommer på omtrent halvparten av Nor-Ways ruter og enkelte av TIMEkspressens, i følge opplysningene om operatører i Rutebok for Norge. I dette alternativet beregnes samfunnsøkonomiske konsekvenser av at slike samarbeidsruter i en tenkt situasjon faller bort.

I realiteten ville ikke hele tilbudet i alternativ B falle bort selv om samarbeid ikke skulle være mulig. I alternativ C betraktes de samme rutene, men framfor å utelate hele tilbudet, utelates et mindre antall avganger. Rent teknisk er dette gjort ved at frekvensen er redusert med 25 prosent.

Det er også rimelig å tro at om ekspressbusstilbudet falt bort, ville fylkeskommunen i enkelte tilfeller opprette ruter som erstatter lokaltrafikken som ekspressbussen nå betjener. Basert på svarene i en spørreundersøkelse blant fylkeskommunene kan vi antyde eventuelle rutetilbud som nå er dekket av ekspressbuss og som fylkeskommunene ser seg nødt til å opprettholde i en tenkt situasjon uten ekspressbusstilbudet. Vurderingene av eventuelle ”erstatningsruter” er grove. Vi velger derfor å holde dem utenfor de modellbaserte samfunnsøkonomiske beregningene, og heller gjøre enkle tilleggsberegninger for å ta hensyn til at fylkeskommunene ville få endrede kostnader. Antydningssvis gjelder det følgende tilbud:

- Evje – Kristiansand, måtte finansieres av Aust- og Vest-Agder
- Skoleruter i Telemark, først og fremst utført av Telemarksekspressen. Rjukanekspressen får 100 % tilskudd for utført trafikk innad i Telemark
- Oppland: Skoleruter på Valdresekspressen og Øst-VestXpressen måtte

erstattes

- Oppland: Mellom Dokka og Oslo er ekspressbusstilbudet det eneste
- I Sogn og Fjordane må også ruter legges til i og med at ekspressbussrutene danner basisen i det lokale kollektivtilbudet

5.2 Transportmodeller

Transportmodellene NTM5 for reiser over 10 mil og RTM for reiser under 10 mil er brukt for å beregne de trafikale endringene som hvert alternativ anslås å medføre. Modellene skulle være detaljerte nok når det gjelder inndeling i soner (henholdsvis ca. 1400 og 14000 soner). Eksisterende ekspressbussruter er kodet som en del av transporttilbudet, sammen med andre kollektive transportmidler og privatbil. Det har vært nødvendig å oppdatere modellene noe, blant annet for å få innlemmet rutetilbud som leveres av Lavprisekspressen og Konkurrenten.

Modellene gjør beregninger for hverdager.

Sammen med modellene er det gjort kjøring med trafikantnyttmodul og kollektivmodul for å beregne trafikantenes og operatørens nytte.

5.3 Forutsetninger

Beregningene er gjort for ett år. Prisnivået er 2006, dvs. at modellresultater i 2005-priser er justert med en faktor 1,023, mens modellresultater i 1998-priser er justert med 1,177.

Vi ser kun på persontransport. Buss er det eneste kollektive transportmiddelet som får endring i antall kjørte kilometer her, selv om andre kollektive transportmidler kan få økte passasjertall. Bilkilometerne endrer seg også.

Beregningene av endring i miljø- og ulykkeskostnader er gjort utfra endring i kjøretøykilometer med buss og bil. Enhetskostnadene som er brukt, er hentet fra Jernbaneverkets veileder i samfunnsøkonomiske analyser (Jernbaneverket, 2005), med unntak av enhetskostnaden for CO₂, som er satt lik CO₂-avgiften på drivstoff.

5.4 Fysiske indikatorer

En tur er her definert som hele reisen fra start til bestemmelsessted. Det vil si at en lang bussreise *kan* være sammensatt av kortere etapper med omstigning. Dette er en mulig forklaring på at antall lange bussturer ikke reduseres mer enn 36 prosent fra basis til A i tabellen nedenfor, altså at trafikantene finner andre bussalternativer enn ekspressbussen. Hvis de alternative busstilbudene innebærer mer venting, omstigning og lengre reisetid vil dette gjenspeiles i lavere trafikantnytte i de samfunnsøkonomiske beregningene. Man må dessuten huske at etterspørselsmønsteret ikke er konstant i transportmodellen, slik at trafikantene også kan endre destinasjonsvalg når tilbudet endrer seg. De kan reise til destinasjoner hvor busstilbudet ikke er like svekket som i vårt hypotetiske alternativ.

Dersom endringen i antall lange bussturer pr døgn brytes ned på fylkesnivå, vil man se at det skjuler seg store variasjoner bak landsgjennomsnittet på 36 prosent nedgang. Mellom enkelte fylker er reduksjonen helt oppe i 80 prosent.

Hva kan vi si om konkurranseforholdene utfra dette? Fra tabell 7, alternativ A, kan vi regne ut at 3570 passasjerer forsvinner fra bussen, mens det blir 1739 flere bilreiser og 305 flere togreiser. Grovt sett ser det derfor ut til at ca halvparten av passasjerene som reiser med ekspressbuss alternativt ville ha reist med bil, mens under en tiendedel har tog som alternativ. Bilen fremstår derfor som den store konkurrenten til ekspressbussene, mens konkurransen mot tog, båt og fly er svært liten.

For de korte reisene (tabell 8) ser vi tilsvarende at kollektivtransporten mister ca 14.000 passasjerer, mens det blir 8.000 flere bilreiser. Selv om denne betraktningen er mindre holdbar i og med at kollektivtransport også omfatter lokale ruter og lokaltog, er det igjen klart at bilen er det dominerende alternativt også for korte reiser.

Tabell 7: Lange reiser: Antall turer pr døgn, dvs. antall personer som reiser pr døgn

Transportmiddel	Basis	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Bil	102 730	104 469	103 140	102 847
Buss	9 923	6 356	9 056	9 667
Båt	2 881	2 923	2 904	2 885
Tog	12 502	12 807	12 566	12 522
Fly	21 001	21 271	21 074	21 023

TØI-rapport 904/2007

Tabell 8: Korte reiser: Antall turer pr døgn, dvs. antall personer som reiser pr døgn

Transportmiddel	Basis	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Bil	8 526 422	8 534 423	8 529 820	8 526 851
Kollektivtransport	648 346	634 164	642 402	647 678

TØI-rapport 904/2007

Tabell 9: Endring i antall kjørte kilometer pr år (korte og lange reiser)

Transportmiddel	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Bil	142 962 105	65 289 740	8 033 285
Buss	-48 743 284	-19 562 612	-3 912 200

TØI-rapport 904/2007

5.5 Resultater

Tabellen nedenfor viser endring i nytte- og kostnadselementer fra basis til hvert av alternativene. Negative tall viser altså at nytte faller bort (kostnader øker) fra basis, hvor alle ekspressbussene er med, til de ulike alternativene, hvor ekspressbusstilbudet er redusert. I tabellen er det presentert *årlige* virkninger regnet i 2006-priser, i 1000 kroner. Nærmere om hvert element følger etter tabellen.

Tabell 10: Samfunnsøkonomiske virkninger, 1 år, 2006-priser, 1000 kr

Nytte	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Trafikantnytte	-1 126 321	-290 849	-30 102
Korte reiser	-394 530	-139 155	-18 085
Lange reiser	-731 791	-151 695	-12 017
Operatørnytte	-288 306 - X	-96 197 - X	-23 863 - X
Inntekter	-896 498	-344 270	-73 474
Kostnader	608 192	248 073	49 611
Overføringer	-X	-X	-X
Det offentlige	-85 744 + X	-30 707 + X	-8 075 + X
Drivstoffavgifter, biler	44 496	20 321	2 500
Drivstoffavgifter, busser	-58 520	-23 487	-4 697
Mva. billetter	-71 720	-27 542	-5 878
Overføringer	X	X	X
Miljøvirkninger	-4 922	-3 867	427
Biltrafikk	-34 168	-15 604	-1 920
Kollektivtrafikk	29 246	11 738	2 347
Ulykkesvirkninger	-8 899	-5 629	180
Biltrafikk	-37 170	-16 975	-2 089
Kollektivtrafikk	28 271	11 346	2 269
Skattekostnad	-17	-6	-2
Samlet virkning	-1 514 210	-427 256	-61 433

TØI-rapport 904/2007

Trafikantnytte

Modellresultater fra NTM5 (lange reiser) og RTM (korte reiser) er brukt. Siden det kun er i markedet for bussreiser at generalisert reisekostnad endres, er det kun her det oppstår endring i trafikantnytte. Dette tar også hensyn til at noen trafikanter går over til andre reisemarkeder, for eksempel bil.

Lange reiser ligger som en fast matrise i RTM. Nyttien for disse er trukket fra for å unngå dobbelttelling.

Som ventet reduseres trafikantnyttien i alternativ A, mens den reduseres mindre i B og C.

Operatørnytte

Endringer i operatørnytte har opphav i endringer i kostnader, inntekter og overføringer fra det offentlige.

Siden alle bussene er kodet i RTM, er det herfra vi har hentet data om endringer i busskilometer og busstimer. Resultatene fra RTM gjelder en driftstime i rush og en driftstime i lavtrafikk. Vi har antatt at det er 4 rushtidstimer og 12 lavtrafikk-timer pr døgn, og 310 slike driftsdøgn i året. Endringene i operatørkostnader er beregnet ved hjelp av enhetskostnader fra SINTEFs ”Veileder for nyttekostnadsanalyser med transportmodell, trafikantnyttmodul, kollektivmodul og EFFEKT”. 2005-prisene der er justert til 2006-nivå. Vi har vurdert resultater fra kollektivmodulen når det gjelder operatørkostnader, men fant merkverdigheter ved disse som gjorde at vi valgte å gjøre grove beregninger selv. I alternativ A ga for øvrig modulen og våre egne beregninger nokså like resultater. Problemet med modulens resultater for B og C var at kostnadsbesparelsen der ble høyere enn i alternativ A,

noe som er ulogisk når B og C innebærer fjerning/reduksjon av en undergruppe av tilbudet som fjernes i A.

Operatørkostnadene regnes eksklusive merverdiavgift.

Når det gjelder billettinntekter er det for lange reiser brukt resultater fra nyttemodulen (brukt på NTM5). For korte reiser ble det brukt egne, grove beregninger av samme grunn som ovenfor, altså at kollektivmodulens resultater bør kvalitetssikres bedre før vi stoler på resultatene. Basert på tallmateriale fra en del busselskaper antok vi en gjennomsnittlig billettinntekt på 15 kr/km. Endringen i trafikkarbeidet (buss-kilometer) finnes under fysiske indikatorer ovenfor, dersom man ønsker å gjøre beregningen under andre forutsetninger. (I resultattabellen ville dette få konsekvenser for operatørens inntekter og dermed operatørnytte, mva. fra billetter og dermed det offentlige, skattekostnad, og samlet virkning.)

Overføringer har vi ikke data for. Derfor er det ikke oppgitt noen endelig delsum for operatørnytte i tabellen. Siden overføringer ville inngå med motsatt fortegn under virkninger for det offentlige, har ikke dette konsekvenser for sluttsammen i beregningene på noen annen måte enn gjennom skattekostnaden.

Virkning for offentlige budsjetter

Virkningen for det offentlige består av endringer i avgiftsinngang og overføringer til kollektivselskapene. Vi har ikke data for overføringer, men disse går opp-i-opp med tilsvarende beløp for operatørene. Det er bare skattekostnaden (20 prosent av endringen i overføringene) som blir feil.

Fordi det kjøres mindre med buss og mer med bil, blir det endring i avgiftsinngangen fra drivstoffavgiftene.

For å beregne virkningen for det offentlige av den endringen i avgiftsinntektene som skyldes endring i bilkilometre, må vi ta hensyn til at det husholdningene sparer av bilavgifter, vil de bruke på annet forbruk som er belagt med moms. Formelen for dette er

$$R = \frac{s - s_0 q}{1 + s_0}$$

der R er inntekten pr. enhet for det offentlige, s er avgiften i kroner, s_0 er gjennomsnittlig momssats på annet forbruk og q er produksjonskostnaden til varen – her drivstoff. Vi setter $s_0 = 0,2$. Produksjonskostnaden q er 0,30 kr/km (vektet snitt av bensin og diesel). Med gjennomsnittlige drivstoff- og CO₂-avgifter på 0,31 kr/km og mva. for 83 prosent av bilene (det antas 17 prosent næringstrafikk som for mva. refundert) er samlet avgift $s=0,43$ kr/km. Dette gir $R=0,31$ kr/km. Denne satsen multipliseres med endring i kjørte kilometer med bil.

Brukes formelen ovenfor på merverdiavgift på andre kjørekostnader enn drivstoff, finner vi at R utgjør så lite at vi ser bort fra denne virkningen.

Vi antar at bussene ikke mottar kompensasjon for autodieselavgift. Gjennomsnittlig autodieselavgift i 2005-kr var 1,00 kr/km og CO₂-avgift 0,18 kr/km (Samstad et al., 2005). Med økning til 2006-avgiftsnivå utgjør avgiftene 1,02+0,18= 1,20 kr/km.

Det blir også endring i inngangen av merverdiavgift fra bussbilletter. Det er lagt til grunn at mva. utgjør 8 prosent av billettinntektene.

Det er ikke tatt hensyn til økning i inntekt fra bomstasjoner som følge av økt biltrafikk. Å ignorere bompengene vil ikke ha noen betydelig virkning på resultatene. Siden det er stor usikkerhet knyttet til den regionale modellens prediksjoner av bompenger, velger vi å se bort fra bompengene her framfor å utføre grove beregninger utenfor modellen.

Alt i alt er bortfallet av avgiftsinngang fra bussenes drivstofforbruk og fra merverdiavgift på billettinntekter større enn den økte avgiftsinngangen fra biltrafikken.

Miljøvirkninger

Jernbaneverkets satser for kostnadene ved lokale utslipp og støy fra biltrafikk er vektet med andelen kjøring i storby, tettbygde og spredtbygde strøk fra Eriksen et al. (1999). For busser er satsen for spredtbygde strøk brukt. Globale utslipp er verdsatt med CO₂-avgiften på drivstoff. Dette gir en samlet sats for miljøkostnader for biler på 0,239 kr/km og for busser 0,60 kr/km.

Effektene av økt biltrafikk og redusert busstrafikk når det gjelder miljøkostnader nær utlikner hverandre.

Ulykkesvirkninger

Jernbaneverkets satser for bil og for buss er brukt: 0,26 kr/km for bil og 0,58 kr/km for buss.

Som for miljøeffekter, utlikner effektene av økt biltrafikk og redusert busstrafikk hverandre.

Skattekostnad

Av virkninger på offentlig budsjett regnes en skattekostnad på 20 øre pr krone. Virkningene er her unøyaktige fordi bompenginntekter og endringer i overføringer mellom det offentlige og busselskapene ikke er tatt hensyn til.

Usikkerhet og feilkilder

Det største usikkerhetsmomentet i disse beregningene skyldes at dette er en av de første gangene det nye opplegget for transportmiddelovergrepene analyser i TØI-rapport 798/Håndbok 140, de to nye modulene fra SINTEF og det nye brukernytteprogrammet for NTM5b brukes. Det vil naturlig nok være enkelte ”barne-sykdommer” ved modellene. Noen eksempler på det har vi funnet og forsøkt å ta hensyn til. Parallelt med vårt prosjekt har det også pågått et prosjekt hvor de samme modellene er brukt til analyser innen NTP-arbeidet, noe som har vært til nytte for oss.

5.6 Sammenligning med NTPs kollektivutbyggingsstrategi

I forbindelse med korridoranalysene i Nasjonal transportplan har TØI gjennomført en enkel nyttekostnadsanalyse av blant annet strategien for kollektivutbygging. Kollektivutbyggingsstrategien består hovedsakelig i investering i krysningsspor og økt frekvens på Dovrebanen og Vestfoldbanen. Disse investeringene er i perioden 2006-2015 beregnet å gi en positiv nytte på ca. 70,9 milliarder 2007-

kroner (Minken 2007). Usikkerheten knyttet til dette tallet er i størrelsesordenen \pm 10 milliarder 2007-kroner.

Nytten på ca. 70,9 milliarder 2007-kroner representerer neddiskontert nytte etter at investeringene er utført, det vil si at infrastrukturen er bygget og nytt materiell er kjøpt inn som grunnlag for økt frekvens. Trekket investeringene fra nytten får vi en nettonåverdi på 17,5 milliarder 2007-kroner.

Nettonåverdien består av summen av endringer i samfunnets transportkostnader, ulykkeskostnader og miljøkostnader fratrukket investeringskostnaden og kostnader til drift og vedlikehold. I samfunnets transportkostnader inngår både reisetid og kjørekostnader. Det er kun beregnet samfunnsøkonomisk nytte av investeringer. I beregningene av miljøkostnader inngår bare støy og luftforurensing. Øvrige miljøvirkninger omtales separat. Bompenger er også tatt med i beregningene.

Tilskuddsbehovet til kollektivtransporten øker vesentlig i strategien for kollektivutbygging, trolig ca. 400 millioner per år (Minken 2007). Det betyr at offentlig kjøp må øke tilsvarende eller at tilbudet reduseres i strategien ved for eksempel å senke frekvensen.

Beregningene er foreløpige. De er utført med samme modellapparat som analysen av ekspressbussene. Sammenlignes nettonåverdien av ekspressbussmarkedet og kollektivstrategiutbyggingen er disse i samme størrelsesorden. Siden en viktig del av infrastrukturen til ekspressbussmarkedet, veiene, allerede ligger der kan det være naturlig å sammenligne den årlige nettonåverdien til ekspressbussmarkedet med den årlige nytten til kollektivutbyggingsstrategien etter at investeringene i jernbanesektoren er utført. I en slik sammenligning finner vi grovt sett at nytten av ekspressbussene tilsvarer omtrent en tredjedel av nytten av kollektivutbyggingsstrategien i NTP.

5.6 Konklusjon

Til tross for en del mulige svakheter i modellanalysene, viser resultatene at bilen fremstår som den store konkurrenten til ekspressbussene, mens konkurransen mot tog, båt og fly er beskjeden.

Nyttekostnadsanalyser gjøres gjerne med en tidshorisont på 25 år. For å finne nettonåverdi av våre beregninger neddiskontert over 25 år med en rente på 4,5 prosent, må resultatet for 1 år multipliseres med en faktor 14,828209.

Hva forteller det oss at nettonåverdien over 25 år av å fjerne et sett av ekspressbuss er et tap på omkring 22,5 milliarder 2006-kroner (alternativ A), at å fjerne samarbeidsrutene blant disse gir et tap på omkring 6,3 milliarder (alternativ B) og å redusere frekvensen et tap på omkring 0,9 milliarder (alternativ C)? For å få et inntrykk av størrelsesordenen kan vi sammenlikne med foreløpige beregninger av NTP-strategier. Beregningene er gjort i et pågående prosjekt ved TØI, med samme modellapparat som analysen av ekspressbussene. NTPs kollektivutbyggingsstrategi kom der ut med en neddiskontert nytte på ca. 70,9 milliarder, noe som ga en nettonåverdi på 17,5 milliarder 2007-kroner etter at investeringer på 53,4 milliarder var trukket fra. Grovt sett finner vi altså at nytten av ekspressbussmarkedet som helhet overstiger nettonåverdien av

kollektivutbyggingsstrategien i NTP, og tilsvarer omtrent en tredjedel av hele nyttesiden i kollektivutbyggingsstrategien i NTP.

6. Referanser

- Andersson, Mattias. 2006. *Vem tar hand om Expressbussen? Lägesrapport: De tjugo viktigaste expressbussterminalerna i Sverige 2006*. Stockholm: Svenska Bussbranchens Riksförbund.
- Arge, Njål. 2007. *Ekspressbussens rolle i den nasjonale kollektivtrafikken. Innspill til den tverretatlige korridorutredningen til NTP 2010-2019* (notat).
- Arge, Njål og Rolf Gillebo. 2006. *Ekspressbussene på Østlandet. Utredning*. Civitas.
- Asplan Viak. 2006. *Prosjekt om intermodale konkurranseflater i persontransport i Norge. Sluttrapport*. Asplan Viak 2006-510867 (for Konkurransetilsynet).
- Bekken, Jon Terje, Frode Longva, Nils Fearnley, Edvin Frøysadal og Oddgeir Osland. 2006. *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*. TØI-rapport 819/2006. Oslo.
- Eriksen KS, TE Markussen og K Pütz 1999: *Marginale kostnader ved transportvirksomhet*. TØI-rapport 464/1999.
- Fearnley, Nils. 2006. Public transport subsidies in the UK: evidence of distributional effects. I: *World Transport Policy & Practice*. Volum 12, nr 1/2006.
- Fearnley, Nils, Trine Hagen og Merethe Dotterud Leiren. 2006. *Kystbussen: Konkurransesituasjon og markedsvurdering*. TØI-arbeidsdokument, PT/1853/06.
- Færdselsstyrelsen 2006. *Rutekørsel i Danmark*. <http://www.fstyr.dk/sw22725.asp>. Besøkt 30. oktober 2006.
- Gundersen, Håkon. 2006. *Dit skinner ikke går i*: Morgenbladet 22.12.06.
- Hamre, TN 2002. *NTM5: Den nasjonale persontransportmodellen: Versjon 5*. TØI-rapport 555/2002.
- Hammarlund, S., C. Andelius, M. Nilsson og B. Östlund, *Dalaresor - en analys av förändringar i buss- och tågtrafiken mellan Falun/Borlänge och Stockholm*, TFK-rapport 2002:2.
- Hall, Peter A. and Rosemary C. R. Taylor. 1996. *Political Science and the Three New Institutionalisms*. Political Studies, XLIV, 936-957.
- Hanssen, Jan Usterud. 1999. *Ekspressbusstilbudet i Norge: Omfang, betydning og potensiale*. TR/0847/99. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Hjellnes COWI AS. 1994. *Evaluering av konkurranseflater mellom tog og ekspressbuss*. Oslo.
- Hjellnes COWI AS. 1998. *Evaluering av ekspressbussruten Tjøme – Tønsberg – Horten – Oslo*. Oslo.
- Hjellnes COWI AS. 1999. *Evaluering av konkurranseflater for ekspressbussruter. Endelig rapport for empiriske undersøkelser*. Oslo.
- Hognestad, S. 2003. *Deregulation of express coach services in Britain and Norway – implications and experiences*. MSc research dissertation, University of Westminster 2003.

- Holmefjord, Kari og Elisabeth Steckmest. 2001. *Evaluering av Samferdselsdepartementets ekspressbusspolitikk*. SNF Rapport nr. 06/01. Bergen: Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning.
- Hultén, Staffan. 1999. *De avreglerade marknaderna för långväga kollektiva persontransporter i Sverige och järnvägens rullande materiel*. (Slutrapport)
- Jernbaneverket 2005: *Metodehåndbok JD 205. Samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen. Revisjon 2005 – høringsutkast*. Oslo, Jernbaneverket Utredningsavdelingen.
- Knieps 2000. *Wettbewerbsökonomie. Regulierungstheorie, Industrieökonomie, Wettbewerbspolitik*. Springer. Berlin.
- Konkurransesituasjon og markedsvurdering*. TØI-arbeidsdokument PT/1853/06.
- Leiren, Merethe Dotterud. 2006. *Referat. Kollektivtransportforums arbeidsseminar om ekspressbussmarkedet*. TØI-arbeidsdokument OI/1882/2006.
- Leiren, Merethe Dotterud og Nils Fearnley. 2007. *Public Funding to Long Distance Buses. An Entry Barrier or a Necessity?* (Thredbo-konferansen 2007)
- Leiren, Merethe Dotterud og Kåre Riseng. 2007. *Etableringsbarrierer i det norske ekspressbussmarkedet*. (Skoleoppgave ved Høgskolen i Molde)
- Mathiesen, Terje og Gisle Solvoll. (2006). *Store strukturendringer i bussnæringen etter innføring av anbud*. Samferdsel No. 8.
- Myldretid 2003. Det danske system. <http://www.myldretid.dk/artikler/nr/23>. Av Thomas de Laine. Sist oppdatert 15. februar 2003. Besøkt 30. oktober 2006.
- Norsk Kundebarometer 2007. www.kundebarometer.no
- Norsk Reiseinformasjon 2006. *Rutebok for Norge 2006*. Fjerritslev.
- NOR-WAY Bussekspress. 1997. *10 år med NOR-WAY Bussekspress*.
- Posisjon markedsrådgivning og Norfakta Markedsanalyser 2006. *KTI TIMEkspressen 2006*.
- Pro&Contra og Markedsføringshuset 2006. *Kundetilfredshetsundersøkelse for NOR-WAY Bussekspress*.
- Rekdal, Jens. *Evaluation of the Norwegian long distance transport modell (NTM5). Main report*. Møreforskning rapport 0609. Molde.
- Samferdselsdepartementet 1996. *Delegasjon av myndighet/forenkling av saksbehandlingsrutiner for fylkeskryssende ruter*. Rundskriv N-3/1996.
- Samferdselsdepartementet 2001. Rundskriv N-5/2001.
- Samferdselsdepartementet 2003. *Behovsprøving av fylkeskryssende bussruter – utviding av virkeområdet for rundskriv N-5/2001 til å gjelde heile landet*. Rundskriv N-2/2003.
- Samferdselsdepartementet 2005. *Endring av forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy – ikrafsetjing og overgangsordningar*. Rundskriv N-2/2005.
- Samferdselsdepartementet 2005. *Rundskriv om vilkår om tilpasning av ekspressbuss for personer med redusert bevegelighet*. Rundskriv N-4/2005.
- Samferdselsdepartementet 2006. *Endringar i forskrift om yrkestransport med motorvogn eller fartøy (yrkestransportforskriften)*. Rundskriv N-1/2006.

- Samstad Hanne, Marit Killi og Rolf Hagman 2005: *Nyttetekostnadsanalyse i transportsektoren: parametre, enhetskostnader og indekser*. TØI-rapport 797/2005. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Stortingsmelding nr. 46 (1999-2000). *Nasjonal transportplan 2002-2011*.
- Stortingsmelding nr. 26 (2001-2002). *Bedre kollektivtransport*.
- Strand, Sverre 1991. *Konkurransen mellom tog og ekspressbuss*. TØI-rapport 0078/1991. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- TNS Gallup og NOR-WAY Bussekspress 2006. *Posisjonsundersøkelse*.
- Transportrådet 1998. *Flere busser i fjerntrafikken*. Rapport RA-98-02.
- Vågane, Liva, Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen og Randi Hjorthol. 2006. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 844/2006. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Kontaktpersoner/intervjuer

De følgende personene har vært kontaktet for oppfølgingsspørsmål i forbindelse med spørreundersøkelser, kortere eller lenger samtaler. De fleste har deltatt i kvalitetssikringen av deler av rapporten.

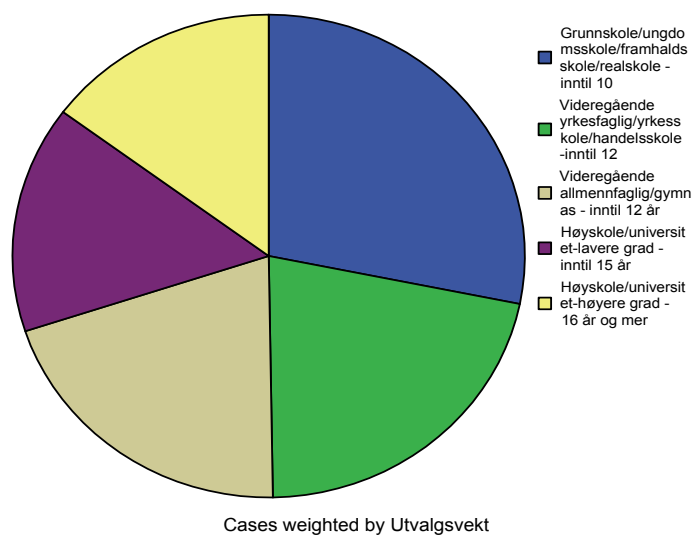
Asperheim, Ruth Lønnum, Nord-Trøndelag fylkeskommune
Cosma, Håkon, Konkurransetilsynet
Eidet, Kjell A., Aust-Agder fylkeskommune
Ekelund, Jarle, Buskerud fylkeskommune
Fosshagen, Eva Solaug, Sogn og Fjordane fylkeskommune
Grene, Halvor, gründer TIMEkspressen
Hunvik, Øystein, Firda Billag
Kristiansen, Tom Halland, Møre og Romsdal fylkeskommune
Kvame, Kristoffer, i JVB
Molde, Jarl, Fjord1 Sogn Billag
Norborg, Per Morten, Vestviken Kollektivtransport
Paulsen, Gunnar, Tinn Billag
Riseng, Kåre, tidligere i ekspressbussbransjen
Roheim, Torleif, Telemark Bilruter
Sjeldal, Einar, daglig leder i AS TIRB
Skrattalsrud, Terje, Hedmark fylkeskommune
Skaaret, Per Ivar, avdelingsleder Nordtrafikk Buss AS Trysil
Storhaug, Tore Felland, Vest-Agder Kollektivtrafikk
Sæther, Erling, tidligere leder for Nor-Way Bussekspress
Søberg, Ove, Oppland fylkeskommune
Thomassen, Anne Mette N., Rogaland fylkeskommune
Tronslien, Finn, Østerdal Billag
Vassdøkken, Jan-Egil, Troms fylkeskommune Øen, Arnfinn, Samferdselsdepartementet
Vold, Per, Kystbussen
Aarum, Bengt, Østfold fylkeskommune

Vedlegg

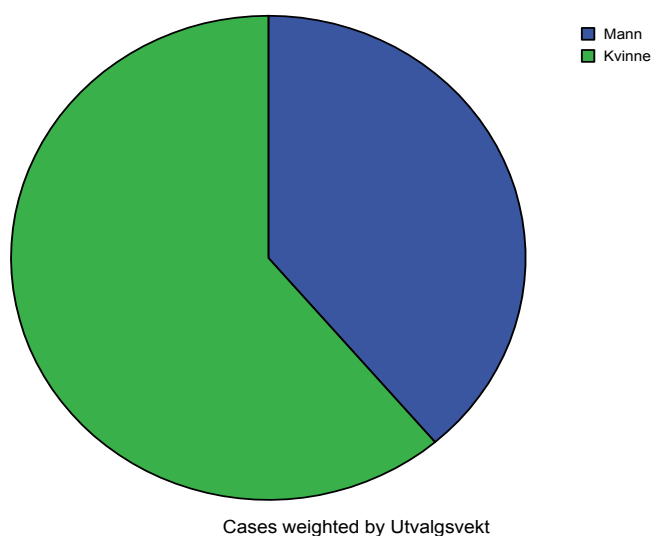
Ekspressbussenes passasjerer

Her er noen nøkkeltall og diagrammer fra RVU 2005 basert på de 985 innenlandske, lange reisene med rutegående buss:

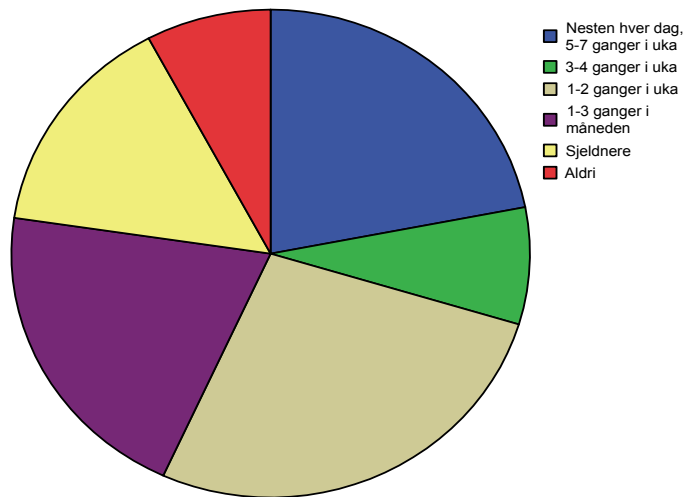
Hva er din høyeste fullførte utdanning?



Kjønn

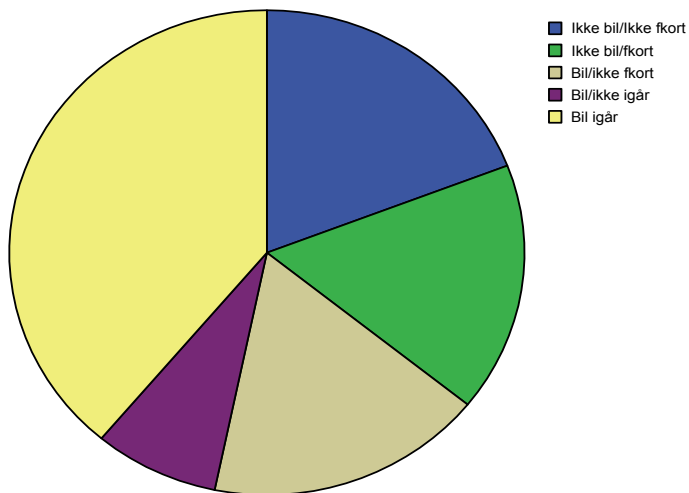


Hvor ofte reiser du vanligvis kollektivt på denne tiden av..



Cases weighted by Utvalgsvekt

Biltilgang



Cases weighted by Utvalgsvekt

Tabell VI: Lange reiser etter transportmiddel for ulike grupper i 2005 (TØI 844/2006).
Tallene er oppgitt i prosent

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
Alle	64	6	5	21	4	1	100
<i>Kjønn</i>							
Mann	66	4	4	21	4	1	100
Kvinne	62	7	6	20	4	1	100
<i>Alder</i>							
13-17 år	63	14	4	12	6	1	100
18-24 år	49	12	12	23	3	1	100
25-34 år	62	3	5	25	3	1	100
35-44 år	67	3	3	23	3	1	100
45-54 år	66	3	4	23	3	1	100
55-66 år	68	5	4	17	5	1	100
67-74 år	64	10	6	12	8	1	100
75 år og eldre	56	17	8	11	8	1	100
<i>Familietype</i>							
Enslig	51	11	8	23	5	2	100
Enslig med barn	60	5	7	22	4	3	100
Par uten barn	68	4	4	18	4	1	100
Par med barn	69	2	3	22	3	1	100
Flere voksne	48	13	11	25	4	0	100
<i>Utdanning</i>							
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	66	11	4	12	6	2	100
Videregående, yrkesfaglig	70	5	4	15	5	1	100
Videregående, allmennfaglig	61	7	7	21	3	1	100
Høyskole/universitet inntil 15 år	63	4	5	24	4	0	100
Høyskole/universitet 16 år og mer	59	4	6	28	3	1	100
<i>Yrkesaktivitet</i>							
Mertid	62	2	4	28	2	1	100
Heltid	65	3	4	24	3	1	100
Deltid	63	7	7	18	4	1	100
Ikke yrkesaktiv	64	10	6	13	6	1	100
<i>Yrke</i>							
Administrative ledere	59	2	4	31	3	0	100
Akademiske yrker	57	4	6	30	2	1	100
Yrker med kortere utdanning	67	3	4	22	3	1	100
Kontor- og kundeserviceyrker	64	3	5	23	4	1	100
Salgs-, service- og omsorgsyrker	65	6	7	18	3	1	100
Yrker innen primærnæringene	69	6	1	16	4	5	100
Håndverkere etc	74	3	2	16	3	2	100
Prosess- og maskinoperatører	71	2	4	16	4	3	100
Andre yrker	64	5	5	22	4	0	100

Forts. tabell

	Bil	Buss	Tog	Fly	Ferge/ båt	Annet	Sum
<i>Husholdningsinntekt</i>							
Under kr 150.000	49	14	13	18	3	3	100
Kr 150.000-299.999	62	10	8	14	6	1	100
Kr 300.000-449.999	66	4	5	19	5	1	100
Kr 450.000-599.999	73	3	3	16	5	1	100
Kr 600.000-749.999	68	3	4	21	3	0	100
Kr 750.000 og over	61	3	4	29	2	1	100

Denstadli, Jon Martin et al, 2006 (TØI rapport 844/2006)

	Gjennomsnitt	Antall obs
Hva kostet billetten? Kroner	321	833
Alder	40	948

Lokaltransport på ekspressbussruter

1. Tilskudd

1.1 Oppland

Fire ekspressbussruter får tilskudd fra Oppland fylkeskommune for å utføre lokaltransport. Disse er en rute mellom Dokka og Oslo som er det eneste tilbudet på strekningen, Gudbrandsdalsekspressen som utfyller andre lokalruter på strekningen, Valdresekspressen og Øst-VestXpressen. På Dokka-Oslo-ruten og Gudbrandsdalsekspressen gjelder tilskuddet for et bestemt antall avganger på hverdager. Dersom de to sistnevnte ekspressbussrutene ikke hadde eksistert, ville fylkeskommunen måtte ha opprettet ruter for å dekke skoleskyssen. I mange områder ville skoleskyssen ha vært eneste rutetilbud, slik det er flere steder i dag.

1.2 Østfold

Fem ekspressbussruter inngår i det lokale transportsystemet i Østfold og får tilskudd. Disse kjører kun med stengte dører i byområder som Sarpsborg og Moss hvor fylkeskommunen har alternative kollektivtransportmuligheter. En av dem er Flybusekspressen som kjører mellom Fredrikstad og Oslo Lufthavn. Denne får tilskudd for enkelte helgeavganger mellom Fredrikstad og Moss. Ekspressbussene tilbyr timeavganger på flere strekninger i fylket og suppleres av lokale rushtidsavganger. Skulle ekspressbusstilbudet erstattes av lokale ruter ville dette medført betydelige ekstrakostnader, og det ville ikke vært mulig å opprettholde det samme tilbudet.

1.3 Hedmark

Hedmark Trafikk gir direkte tilskudd til to av tre ekspressbussruter. Trysilekspressen får støtte på avganger mellom Trysil og Elverum for å frakte videregående skoleelever. Østerdal Billag får direkte tilskudd for å kjøre lokaltransport

mellom Tynset og Kvikne på Østerdalsekspressen. Her er kommersiell drift vanskelig og tilskuddet gjør at tilbudet opprettholdes for lokalbefolkningen. Uten denne ekspressbussruten ville fylket sannsynligvis ikke ha gitt dette tilbudet, mener operatøren.

1.4 Møre og Romsdal

I Møre og Romsdal får fem av seks ekspressbussruter tilskudd fra fylkeskommunen.²⁸ Av disse får én rute (Ålesund-Molde-Trondheim) tilskudd for å produsere på hele strekningen. Dette illustrerer at det er en forskjell på om ekspressbussrutene får tilskudd for en delstrekning eller hele strekningen.

1.5 Telemark

I Telemark kjører følgende ekspressbuss: Rjukanekspressen, Telemarkekspressen, TIMEkspressen, Haukeliekspressen, Sørlandekspressen og Grenlandekspressen. De tre førstnevnte får tilskudd for å utføre lokaltransport. En viktig del av tilskuddet går til transport av skoleelever.

Telemarkekspressen som drives av Telemark Bilruter og Nettbuss får støtte for strekningen mellom Seljord og Tønsberg. Den får støtte for strekningen mellom Seljord og Skien. Her er lokaltilbudet nedlagt; ekspressbussen er det eneste kollektivtilbudet på denne strekningen. Dette tilskuddet er ”ikke ubetydelig”, i følge Per Morten Norborg i Vestviken kollektivtransport. Opprinnelig hadde Telemark fylkeskommune og operatøren, Telemark Bilruter, årlige forhandlinger om kompensasjon for bruk av ungdomskort på Telemarkekspressen. I utgangspunktet skulle ikke ungdomskortet brukes på ekspressbussruten. Tilbudet var det eneste på stamvegen riksveg 36. Derfor valgte Telemark å gi denne takstkompensasjon. Fylkeskommunen valgte å betale 50 prosent av billett-kostnadene for passasjerer med ungdomskort. Ved forhandlingene i 2005 ble kompensasjonen omgjort til et drifts-/taksttilskudd for å opprettholde lokale ruter. Norborg mener at tilskuddet ville ha vært mindre dersom dette kun skulle kompensere for halvparten av billett-kostnadene til skoleelever med ungdomskort. Han påpeker at det er få brukere av ungdomskort som tar ekspressbussen og at det fortsatt ikke er et gratis tilbud med ungdomskort; innehavere av ungdomskort må betale barnetakst. Norborg framhever at ekspressbussruten leverer omfattende tjenester som fylkeskommunen ønsker å opprettholde. Også TIMEkspressen (Nettbuss) får tilskudd for å produsere transport mellom Notodden og Bø.

Rjukanekspressen drives av Tinn Billag og kjører strekningene Porsgrunn-Rjukan og Rjukan-Oslo. Med tretimers avganger har dermed befolkningen i for eksempel Bolkesjø en direkte rute til Oslo. Tinn Billag har inngått et samarbeid med TIMEkspressen og legger derfor ned natrutene på Rjukanekspressen. Som en følge av dette må passasjerer fra Porsgrunn bytte buss på Notodden for å reise videre til Oslo om natta. Med nedleggelsen av natrutene blir avgangene med Rjukanekspressen subsidiert 100 prosent for lokaltransport internt i Telemark.

²⁸ Disse er (i) Ålesund-Bergen, Fjord1 Buss Møre AS, (ii) Ålesund-Førde o/Nordfjordeid, Fjord1 Buss Møre AS, (iii) Ulsteinvik – Oslo, Fjord1 Buss Møre AS, (iv) Kristiansund N-Dombås-Oslo, Nettbuss Møre AS og (v) Ålesund-Molde-Trondheim, Nettbuss Møre AS.

Tidligere var strekningen Haukeli-Skien tilskuddsberettiget, men fra slutten av 80-tallet ble strekningen skilt ut med Haukeliexpressen og får ikke lenger tilskudd.

Med unntak av Grenland, hvor den lokale kollektivtransporten er anbudsutsatt, avtales tilskuddene med operatør ved at de inngår som en del av forhandlingsavtalene om lokal kollektivtransport. Alle operatører i Telemark har ruteplanleggingsansvar, det vil si at de har nettokontrakter. De må imidlertid holde seg innen de rammene som er avtalt med administrasjonsselskapet. Vestviken kollektivtrafikk har godkjenningsansvar. Endringer i ruteproduksjonen må varsles til administrasjonsselskapet. Alle ekspressbusser kjører med åpne dører i Telemark.

Ekspressbussrutene som mottar tilskudd går ikke under definisjonen av tilskuddsruter. Dette er fordi de utfører mer omfattende transport enn tjenester internt i Telemark. Det ville for fylkeskommunen ikke ha vært "normalt" å produsere et så omfattende nettverk som går utover fylkesgrensen.

Dersom ekspressbussrutene skulle forsvinne, ville tilbudet bli "meget svakt" spesielt ute i distriktene, mener Norborg. Fylkeskommunen ville minimum ha sørget for den lovpålagte kjøringen av videregående skoleelever. I følge Torleif Roheim i Telemark Bilruter måtte fylkeskommunen minimum ha opprettet seks til åtte ruter for å dekke skoleskyss. Samordningen muliggjør et langt bedre rute tilbud enn hva fylkeskommunen ville ha gitt. Både operatør og oppdragsgiver er enige om at dersom fylkeskommunen skulle produsere selv, ville tilbudet ha vært mindre omfattende.

Mange lokalruter er knyttet opp mot ekspressbussrutene. For eksempel mater Metrobussen i Grenland Sørlandsekspressen. Passasjerer på Sørlandsekspressen kan gå på og av bussen på Tangen hvorfra det finnes omstigningsmuligheter til lokalbusser til/fra Kragerø og Drangedal.

Fylkeskommunen forhandler via Vestviken Kollektivtrafikk med operatørene. Forhandlingene er krevende fordi partene skal bli enige om i hvilken grad inntektene innenfor fylkesgrensene er knyttet til lovpålagt skoleskyss. Telemarksekspressen utfører en stor grad av transport av videregående elever og, som tidligere nevnt, mottar operatøren en kompensasjon for rabatt ved bruk av ungdomskort. Operatøren billetterer gjennomgående mellom ekspressrutene og de lokale tilskuddsrutene. Billettinntektene fordeles direkte på disse ved hjelp av elektronisk billetteringsutstyr.

Et annet spørsmål angår hvor mye av inntektene som ikke ville ha kommet inn dersom det ikke hadde vært et tilbud utover skoleskyssen. Partene må også bli enige om hvor stor den nødvendige støtten er for å opprettholde tilbudet.

Operatørene har en utfordring med å planlegge ruteopplegget. På Telemarksekspressen skal transport av videregående elever, grunnskoleelever og arbeidsreisende koordineres og hensyn tas til framføringshastighet (ikke bruke for lang tid fra sted A til sted B) og omkjøringer via byer og tettsteder. Samtidig reduseres kjøringen via Sandefjord fordi flypassasjerer fra Torp skal hentes. Disse er interessert i å komme raskt fram.

Roheim ønsket seg et TIMEkspress-konsept på Telemarksekspressen, men på grunn av koordineringen og togkorrespondansen har ikke Telemark Bilruter ruter

som går likt hele dagen. Avtalen med NSBs Togbuss gjør at selskapet er ”låst”. Korrespondansetider gjør fleksibiliteten for flyreisende liten. Bussene kan måtte reise foran nesa på flypassasjerer. Samtidig gjør dobbeltfunksjonen et bedre tilbud mulig. Uten avtale med Vestviken Kollektivtrafikk og NSB ville det kun ha vært et tilbud i korrespondanse med Haukeliekspressen (Bergen/Haugesund-Oslo) som Telemark Bilruter driver sammen med Tide Buss. Dette ville ha ført til økte kostnader for Vestviken Kollektivtrafikk/fylkeskommunen dersom pålagt transport av elever og et ”anstendig” rutetilbud skulle opprettholdes. Telemark Bilruter har valgt å ha en kombinasjon av Telemarkekspressen som fortsatt kommersiell drift og ha lokal- og langrutetransport på samme buss. Det offentlige kjøper transport av skoleelever og takstkompenierer for opprettholdelse av tilbudet mellom by og land.

Telemarkekspressen er det eneste tilbudet fra Seljord til Skien. Den skal være både ekspressbuss og betjene lokaltrafikk. Den har en halvtimes avgang morgen og ettermiddag. Den er en ”melkerute” med mange lokale stopp på enkelte avganger, mens andre avganger har raskere gjennomføring. Den lokale funksjonen betyr ikke at ekspressbussen stopper på alle holdeplasser. En dag går Ola på her; neste dag er det Kari som reiser med bussen fra en annen holdeplass.

1.6 Sogn og Fjordane

Sogn og Fjordane har få innbyggere og ekspressbussene betjener områder der det er lite folk. Ekspressbussrutene utgjør hovednettverket av kollektivtransport-tjenester i fylket. Blant fylkeskommunene er Sogn og fjordane den med størst vektlegging av ekspressbussystemet. At ca. 6 prosent av tilskuddene til lokal kollektivtransport går til ekspressbussruter virker ikke mye tatt i betraktning at ekspressbussrutene danner basisen for lokaltransport i fylket. Imidlertid produseres mange kilometer i det tynt befolkede fylket. Betraktes hele fylket under ett, er det derfor rimelig at grunnstrukturen i kollektivtransporten får kun en liten del av bevilgningene.

Lokalruter styres inn mot ekspressbussrutene. De mater ekspressbussene så langt de kan, men fylkeskommunen har også et lokalt tilbud. Avgangstidene styres i forhold til knutepunkter.

Takstene innen fylket er like på ekspressbuss- og lokalruter. Fylkeskommunen beholder billettinntektene fra lokal kollektivtransport. Svært lite skoletransport utføres på ekspressbuss.

Operatørene som har ekspressbussruter samarbeider med fylkeskommunen. De står fritt til å endre rutene, men gjør de det risikerer de å ikke få penger fra fylkeskommunen. Dette skjer etter forhandlede avtaler.

Innad i fylket brukes ekspressbussrutene som lokalruter og ekspressbussene kan stoppe på alle holdeplasser. For dette får operatørene tilskudd. Det er tre former for tilskudd til ekspressbussruter i Sogn og Fjordane:

- For det første er noen av rutene fullfinansiert av fylkeskommunen.
- For det andre finansieres en rute delvis av Sogn og Fjordane og delvis av Møre og Romsdal. Dette er en rute som Firda Billag samkjører med Fjord1 Buss Møre. Mens Sogn og Fjordane kjøper avgangene fra Førde til Ålesund av Firda Billag, kjøper Møre og Romsdal avgangene fra Ålesund

til Førde av Fjord1 Buss Møre. Det samme gjelder Sognebussen. Sogn og Fjordane betaler de rutene som Fjord1 Sogn Billag kjører, mens Hordaland fylkeskommune betaler for produksjonen Tide Buss utfører.

- For det tredje betaler Sogn og Fjordane 50 prosent av kostnadene på en strekning til Bergen. I avtalen står det at fylkeskommunen får inntektene fra denne ruta. Isolert sett taper Firda Billag på dette, da inntekten per kilometer på denne ruten er større enn kostnadene.
- Andre ruter som Ekspressbussen Bergen-Trondheim er 100 prosent kommersielle.

I følge Eva Solhaug Fosshagen er samarbeidet mellom rutebilselskapene godt. Ingen av rutene i fylket kjøres av bare ett selskap. Selskapene deler sjåfører: Bussen kjører videre, mens sjåførene bytter. Dette er positivt fordi passasjerer slipper omstigning. De slipper også omstigning fordi ekspressbussene kan stoppe på alle holdeplasser.

Sogn og Fjordane beskriver samordningen mellom lokal trafikk og ekspressbussruter som overveiende positiv (Leiren 2006). Det er flere grunner for dette. For det første er, i følge Fosshagen, samarbeidet mellom selskapene og fylkeskommunen godt. Sogn og Fjordane har framforhandlede nettokontrakter med busselskapene.

For det andre gjør ekspressbussene den lokale kollektivtransporten billigere. Uten ekspressbussrutene mener Fosshagen at lokalrutene ville være dyrere: "Ruter med gode inntekter per kilometer koster ikke mer enn et par kroner per kilometer med ekspressbuss. Hadde Sogn og Fjordane produsert servicen selv ville fylkeskommunen måtte betale kroner 20,- per kilometer."

Fylkeskommunen betaler i den grad det er skoleelever som bruker ekspressbuss for skoleskyss. Å bruke ekspressbuss i skoleskyss forsøkes unngått, men er nødvendig på enkelte strekninger.

For det tredje ville mange operatører av finansielle årsaker ikke ha levert ekspressbusstjenester uten at de fikk samordne de med lokalruter. Tilbudet og kollektivtransporten som en velferdsfunksjon ville dermed ha vært dårligere enn i dagens situasjon. Her er det viktig å ta i betraktning at Sogn og Fjordane ikke har jernbane, og at ekspressbussruter er et godt reisealternativ til for eksempel Oslo og Bergen.

Sogn og Fjordane er entydig positiv til å levere lokaltransport på ekspressbuss. Kan en grunn til dette være at det offentlige eier selskapene som leverer kollektivtransporttjenestene i fylket? De to selskapene som mottar tilskudd fra fylkeskommunen er Fjord1 og Firda Billag. Fjord1 eies av Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, mens Firda Billag eies av 13 kommuner i Sogn og Fjordane i tillegg til at fylkeskommunen eier 5 prosent av selskapet. Betyr dette at fylkeskommunen forhandler med seg selv? Fylkeskommunen avkrefter dette: "Forhandlingene skjer mellom to parter som om de er uavhengige av hverandre." Fjord1 Sogn Billag framholder at alle forhandlinger skjer felles med andre selskaper og baseres på normtall, og at eierskapet derfor er uproblematisk. Firda Billag benekter også at de sitter på samme side av bordet: "Fylkeskommunen sitter på pengesekken og vil stramme finansieringen. Kommunene derimot ønsker mer støtte til å produsere mer kollektivtransport."

1.7 Andre fylkeskommuner

Også *Troms* gir tilskudd til to ekspressbussruter. Ekspressbusslinjene mellom (a) Tromsø og Alta i Finnmark og (b) Tromsø og Narvik i Nordland inngår i det lokale tilskuddssystemet på den måten at dersom billettinntektene ikke dekker kostnadene, så dekker fylkeskommunen den negative differansen. Ved mye trafikk får ikke operatøren tilskudd for lokaltransport på ekspressbusstrekningene isolert sett. Operatøren AS TIRB mener at langdistansepassasjerer på strekningene subsidierer kortere reiser, dvs. reiser på opptil 50kilometer.

Ekspressbussrutene får kun tilskudd fra Troms og ikke fra Nordland og Finnmark. De inngår som en del av den lokale kollektivtransporten i Troms, men ikke i de andre fylkeskommunene. Stoppmønsteret er derfor hyppigere i Troms enn i nabofylkene.

I *Vest-Agder* forteller Tore Felland Storhaug i Vest-Agder Kollektivtrafikk at Haukeliexpressen får tilskudd for posisjonskjøring. ”Det vil si fra Evje kl. 06.45 til Kristiansand kl. 07.45. Den går som ekspressbuss til Haukeli kl. 08.45. Vi gir ikke direkte tilskudd til ekspressbussavgangen. På samme måte kjøper fylkeskommunen returen fra Kristiansand til Evje ca. kl. 20.00 etter at bussen er tilbake fra Haukeli kl. 19.00.” Om dekkingen av posisjonskjøringen skal regnes som et tilskudd til ekspressbussruten er et definisjonsspørsmål. Det er ikke tatt med i figurene (se 4.1). Å gi tilskudd til tomkjøringen er i følge Storhaug et spørsmål om kapasitet. Han mener at alle busser bør være i bruk klokka åtte om morgenen. Tilbudet ville ha vært dårligere uten dette tilskuddet.

2. Refusjon for fylkeskommunale rabattordninger

Den fylkeskommunale støtten til Telemarksekspressen (se 4.3.5) er et eksempel på et taksttilskudd. Telemark inngikk en avtale med operatøren om kompensasjon for bruk av ungdomskort. Andre fylkeskommuner som rapporterer at de dekker billetter for skoleelever eller andre som har en bestemt type busskort er Vest-Agder, Hedmark, Buskerud og Rogaland.

2.1 Vest-Agder

I Vest-Agder mottar operatørene Setesdal Bilruter og Nettbuss Vest tilskudd for å levere lokal kollektivtransport på ekspressbussruter. På Sør-Vest ekspressen mellom Lyngdal og Sira betaler Vest-Agder Kollektivtrafikk studentbillett per reise for at reisende skal kunne benytte periodekort (30-dagerskort, halvårskort, ungdomskort og studentkort) på ekspressbussen. Det går fire avganger i hver retning per dag. På Setesdalekspressen aksepterer operatøren Vest-Agders periodekort på strekningen Kile-Kristiansand og felles Agderkort på strekningen Hovden-Kristiansand. Passasjerene betaler ca. kroner 100,- ekstra for at kortet skal være gyldig i begge fylkene.

2.2 Hedmark

TIMEkspressen linje 2 leverer lokaltransport mellom Kongsvinger og Sandgrunn på oppdrag fra Hedmark trafikk. Oppgjøret består av en viss sum per reisende. Dette gjelder kun for passasjerer som reiser innad i fylket. Hvis ekspressbussen ikke hadde eksistert måtte fylket ha opprettet transporttjenester. Hedmark gir også kompensasjon for bruk av Hedmarkskortet. 10. april 2007 introduserte Hedmark og Oppland i samarbeid innlandskortet for hele regionen. Dette opereres på

samme måte som Hedmarkskortet og var allerede før midten av april tatt i bruk i deler av Hedmark.

Hedmark har også et ungdomskort som kan kjøpes av elever for kroner 200,- i måneden. Med dette kan elevene kjøre så mye de vil innenfor Hedmarks fylkesgrense. Ekspressbussoperatøren, Nordtrafikk Buss AS Trysil, får ikke kompensasjon for dette, men pålegges å følge avtalen om å gi elevene gratis skyss.

2.3 Buskerud

Buskerud har et miljøkort og operatørene får dekket rabatten dette kortet gir de reisende. Jotunheimen Valdres Billag får ingen direkte tilskudd for lokaltransport på Valdresekspressen, men bruk av miljøkort slås inn på apparatet og faktureres Vestviken Kollektivtransport som betaler for reisen. Kortet kan kun brukes på strekninger i Buskerud. Øvrige kontantbetalende må betale en minstetakst.

2.4 Rogaland

Rogaland har ingen offentlige kjøp av tjenester på ekspressbussruter, men dekker differansen til ordinær pris for ungdom med ungdomskort på Kystbussen. Disse får følge Kystbussen mot en egenandel på kroner 60,-. Ungdomskortet koster kroner 250,- og kan benyttes ubegrenset på buss, båt og tog i fylket.

3. Tilskudd for skoleskyss

Mens Telemark og Oppland bruker ekspressbuss i skoleskyssen, forsøker flere fylkeskommuner å unngå å kjøre skoleelever på ekspressbussruter. Nord-Trøndelag bruker for eksempel ekspressbussruter til skoleskyss i tilfeller hvor det er det eneste lønnsomme.

I *Nord-Trøndelag* har det største selskapet i fylket TrønderBilene AS, et ekspressbusstilbud mellom Namsos og Trondheim og kjører ca 500.000 vognkilometer per år. Ruten er kommersiell og fylkeskommunen gir følgelig ikke tilskudd, men i den grad skoleelever følger ekspressbussruter, blir dette godtgjort i form av dekking av billetter. Skoleåret 2006/2007 har fylkeskommunen fem til ti elever som benytter ekspressbuss som en del av skystilbudet. Det dreier seg om forholdsvis korte reiseavstander. Noen elever benytter ekspressbuss én veg og noen elever én til to ganger i uka. Billettskostnadene blir forholdsvis små; under kroner 30.000,- for skoleåret. Fylkeskommunen har god kontakt med selskapet og tar telefonisk kontakt når det dukker opp skyssbehov som må dekkes med ekspressbuss. Det blir avtalt holdeplass for elevene i hvert enkelt tilfelle. Ruth Lønnum Asperheim i Nord-Trøndelag fylkeskommune mener at ”dersom ekspressbusstilbudet skulle falle bort, ville det føre til økte kostnader til den lokale kollektivtransporten. For å løse utfordringene med skoleskyss, ville vi i enkelte tilfeller bli nødt til å benytte drosje.”

4. Spørreundersøkelse sendt til fylkeskommunene

Undersøkelse av samordnet lokal- og ekspressbussruter

Fylke	
Kontaktperson	
E-post	
Telefonnummer	

Ekspressbuss med lokaltransport på del(er) av rutestrekningen

NBEs eller annet rutenummer	Operatør	Hovedstrekning (fra startsted til endestasjon)	Delstrekning (i fylket) med lokaltransport	Statistikk for 2006	
				Antall rutekilometer i lokaltransport	Tilskudd (1000 kroner) for lokaltransport
			Sum		

Total lokaltransport med buss (inkludert undertransportører) i fylket i 2006

Rutekilometer (1000)	Tilskudd/kostnad (1000)

Tilbudet i dag sammenlignet med fylkets tilbud uten ekspressbuss

Lokal kollektivtransport som ekspressbussoperatør utfører i dag	Beskrivelse av eksisterende tilbud (avganger, tidspunkt)	
Dersom ingen ekspressbuss eksisterte på strekningen	Beskrivelse av tilbud det antas at fylkeskommunen ville ha gitt	
	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

--

**Sist utgitte TØI publikasjoner under program:
Strategiske markedsanalyser**

Bedre kollektiv og offentlig transport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet	887/2007
Lillehamnennettet - Et konsept for å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt i Lillehammer, Øyer og Gausdal	882/2007
Reisevaner i Nedre Glomma 2006	876/2007
Veileder: Virkningsberegning av enklere kollektivtransporttiltak	857/2006
Psykologiske faktorer ved reisemiddelvalg. En litteraturstudie	830/2006
Vurdering av ny rutestruktur for kollektivtransport i Oppland fylke Region Hadeland	818/2005
Kollektivtransportmarkedet i by: Fakta og eksempler.	811/2005
Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss	810/2005
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000. Effekter av informasjonstiltakene	774/2005
Vern av kollektivtransportens ansatte mot vold, trusler og ran. Veileder	769/2005
Internet - en effektiv metode for å ta reda på trafikanternas preferenser? Sammanfattningsrapport	763/2005
Persontransport i norske byområder Utviklingstrekk, drivkrefter og rammebetingelser	761/2005
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000. Samfunnsøkonomiske analyser	738/2004
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000. Kollektivtrafikantenes vurdering av tiltakene og endret bruk av buss	736/2004
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000. Beskrivelse av tiltakspakkene og oppsummering av lokale resultater	735/2004

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
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo