



03.11.2017

# Ekspressbussene

En gjennomgang av utvikling og  
rammevilkår 2005-2016

Sammendrag



svein thompson  
STAKEHOLDER AS

## Sammendrag

Ekspressbussene er et markedsbasert busstilbud uten offentlige tilskudd, som er kjennetegnet ved at de kjører over lengre strekninger og som oftest krysser fylkesgrensene. I tillegg kommer «flybussene», som utgjør den andre delen av det kommersielle rutebusstilbudet.

Ekspressbussene har hatt en sterk tilbakegang i antall passasjerer, spesielt siden 2012 har nedgangen vært kraftig. Antall passasjerer har falt med 40 prosent mellom 2008 og 2016, og transportarbeidet (passasjerer x antall kilometer) har falt med 35 prosent siden toppen i 2007. TØIs Reisevaneundersøkelser bekrefter den samme trenden og den siste undersøkelsen i 2014 dokumenter en tydelig nedgang i markedsandelen for buss på reiser over 100 km.

Ekspressbussene taper passasjerer til både luftfarten og jernbanen, i tillegg til personbil. Etter at statens avtale om økt støtte til persontransport for jernbanen startet i desember 2012, har jernbanen styrket sin konkurranse på en rekke strekninger gjennom hyppigere avganger og lavere priser. Spesielt TIMEkspressen er hardt rammet med en nedgang på 70 prosent siden 2011.

Jernbanen har styrket sin konkurransevne gjennom store offentlig tilskudd. Mer enn tre milliarder kroner bevilges årlig til kjøp av persontransporttjenester hos NSB. I tillegg bruker staten cirka 7 milliarder kroner årlig til drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, uten at jernbanen betaler noe for dette. Når vi holder investeringene utenfor, gir det offentlige 2,50 kroner i støtte for hver passasjerkilometer jernbanen kjører.

De kommersielle bussene har ekstrakostnader på til sammen cirka 280 millioner kroner.

- Alle sosiale rabatter til barn, studenter og eldre (honnør) må dekkes av selskapene selv, mens staten betaler NSBs rabatter. Dette koster de kommersielle bussene cirka 175 millioner kroner i året. Anslaget er noe usikkert.
- Kostnader til ferger og bruk av offentlige eide bussterminaler inklusive flyplassene koster busselskapene cirka 55 millioner kroner i året.
- Veibruksavgift på 3,86 NOK per liter diesel, cirka 50 millioner NOK i året.

Det er i dag en rekke strekninger der bussen kunne vært konkurransedyktig og ville vært et vel så godt tilbud til de reisende som toget, hvis ikke forskjellen i offentlige rammebetingelser hadde vært så stor. Strekninger der toget kunne vært 100 prosent erstattet av ekspressbussene er Sørlandsbanen, med sidesporene til Arendal (Arendalsbanen) og Skien (Brattsbergbanen); Oslo-Elverum (Rørosbanen), Trondheim-Værnes (flyplassen), Meråkerbanen fra Trondheim til Sverige gjennom Meråker kommune, og Salten-pendelen (Bodø-Rognan). Ved å bruke buss kunne antall avganger vært økt kraftig, og statlige kostnader vært fjernet helt eller delvis på alle strekninger.

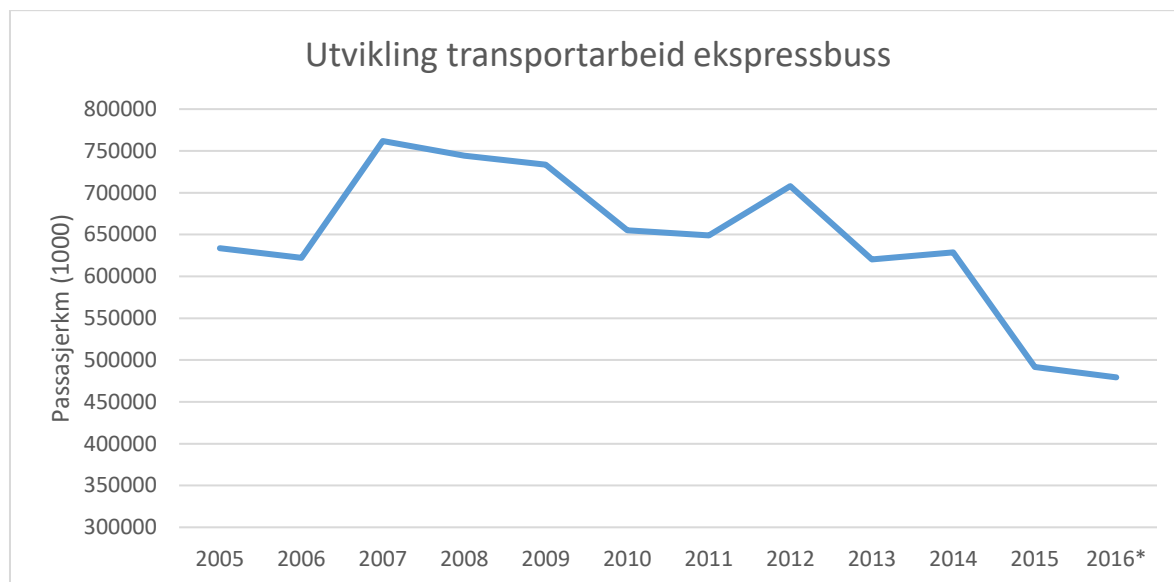
I tillegg til konkurransen med toget, har endringer i fylkenes håndtering av kollektivtrafikken rammet ekspressbusstilbudet. Dette skjer på to måter: For det første har en utvidet anbudsutsetting gjort at fylkene har etablerte flere subsidierte rutetilbud innenfor eget fylket, der de tidligere kjøpte kapasitet fra ekspressbussen på samme strekning. I tillegg velger fylkene i økende grad å forby ekspressbussene å ta opp passasjerer innenfor fylkets grenser, for å beskytte egne ruter mot konkurranse. Dette gir åpenbart en dårligere utnyttelse av samfunnets ressurser, samtidig som det gir passasjerene et dårligere reisetilbud.

CO<sub>2</sub>-utslippene fra en samlet bussbransje er cirka 500 tusen tonn CO<sub>2</sub>, i underkant av én prosent av samlede innenlandske utslipp. CO<sub>2</sub>-utslippet fra ekspressbussene er redusert fra cirka 42 tusen tonn CO<sub>2</sub> i 2008, da aktiviteten var på topp, til 24 tusen tonn i 2015, det vil si en nedgang på cirka 43 prosent. Det skyldes både mindre transportarbeid og lavere utslipp per vognkilometer. Utslipp av NO<sub>x</sub> vil forsvinne nesten helt, etter hvert som de nye Euro VI-bussene i løpet av de neste to- fire årene gradvis erstatter eksisterende busspark.

Bransjen regner med en overgang til elektriske busser de neste ti årene. Elektriske bybusser er allerede tilgjengelig hos europeiske produsenter, som f.eks. Volvo. Ved langtidsplanlegging bør myndighetene derfor vurdere bussene som nullutslippskjøretøy.

At ekspressbussene utkonkurreres av toget har negative konsekvenser for distriktene. Ikke alle reisende bor i nærheten av en jernbanestasjon. Bussene har et lagt mer finmasket og fleksibelt stoppmønster, og kan ha hyppigere avganger så lenge ruten som sådan er lønnsom. Ekspressbussene er også en viktig del av lokalt næringsliv, som svekkes gjennom den ensidige subsidieringen av jernbanen på lange strekninger.

Ekspressbussene er viktig for norsk turisme. Cirka 80 prosent av de seks million passasjerer er ferie- og fritidsreisende. Gode ekspressbussruter bringer turistene frem til populære destinasjoner både på fjellet, langs kysten og inn i fjordene der det ikke er noe annet alternativ enn privatbilisme. Mange kommer til Norge for å gå i fjellet og ha en aktiv opplevelse, og setter derfor stor pris på å kunne benytte ekspressbussene på grunn av deres fleksibilitet og tilgjengelighet. Kundetilfredsheten er høy og har ligget stabilt rundt 75 prosent de siste årene for både Nettbuss og NOR-WAY Bussekspress på BIs Kundebarometer. Kundelojaliteten er enda høyere og ligger på 85 prosent.



Figur 1 Ekspressbussenes transportarbeid er sterkt redusert siden 2007. De siste årene har nedgangen vært spesielt kraftig. Kilde SSB + egne beregninger for 2016 basert på informasjon fra selskapene. SSB har lagt om statistikken fra 2016, som gjør deres 2016-tall umulige å sammenligne med eldre tall.

## Om rapporten

Rapporten om ekspressbussenes utvikling og rammevilkår er laget på oppdrag fra NHO Transport, som organiserer bussnæringen i Norge. I tillegg til offentlige kilder, der Statistisk sentralbyrå er den viktigste, er rapporten basert på samtaler og innspill fra de to største aktørene i bransjen, Nettbuss AS og NOR-WAY Bussekspress AS. Rapporten er utarbeidet av Svein Thompson, partner i Stakeholder AS, som er ansvarlig for de vurderinger som er gjort, og feil og mangler som måtte ha oppstått.