

# Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick

VAD FÖRKLARAR UTVECKLINGEN 2011-2015

## Förord

Kollektivtrafiken har en självklar roll i resandet för ett hållbart samhälle. Växande pendlingsavstånd – det vill säga regionförstoring – är och har varit helt avgörande för den ekonomiska tillväxten under senare decennier. Samhället satsar mycket på att utveckla kollektivtrafiken. Resenärerna kan resa med bussar och tåg med hög standard och kan välja bland linjer och avgångar i ett väl utvecklat nät. Kollektivtrafiken bidrar starkt till samhällets ambitiösa mål om miljö, trängsel och tillgänglighet och är viktig för att kunna leva och arbeta i såväl storstad som landsbygd.

Den regionala kollektivtrafikens kostnader finansieras till ungefär hälften av biljettintäkter tillsammans med övriga affärsintäkter och bidrag från staten. Den andra halvan finansieras med bidrag från landstingens och kommunernas skatteintäkter. De höga ambitionerna att attrahera fler som reser visar sig i de skattebidrag som kommunerna och landstingen lägger på kollektivtrafiken.

SKL är en politiskt styrd organisation för kommuner, landsting och regioner. Det är ett faktum att det läggs mer och mer skattemedel på kollektivtrafiken. Därför vill SKL stimulera till diskussioner om vad pengarna går till så att ökningarna sker på väl avvägda grunder och leder till ett ökat resande. Den här rapporten vänder sig i första hand till ledande landstings- och kommunpolitiker samt politiker i de nämnder som styr de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Rapporten är en uppföljning av studien *Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?* som SKL publicerade i januari 2014 med stort genomslag. I den här rapporten tittar vi främst på det som har störst påverkan på landstingens och kommunernas skattebidrag till den regionala kollektivtrafiken, det vill säga de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikeringskostnader, och hur de kan förklaras. Den ger en överblick över kostnadsökningen perioden 2012–2015.

SKL ser attraktiv och effektiv kollektivtrafik som en nyckel till hållbara städer och transportsystem. SKL:s kongress har för perioden 2016–2019 konstaterat att kostnaderna ökar och att det behövs bättre lösningar för kollektivtrafikens långsiktiga finansiering. SKL har som mål att verka för bättre lösningar i fråga om kollektivtrafikens långsiktiga finansiering. Vårt arbete med jämförelser leder till en positiv kostnads- och kvalitetsutveckling inom kollektivtrafiken, där även kollektivtrafikens samhällsnytta synliggörs<sup>1</sup>. Denna rapport är en del i SKL:s stöd för den politiska styrningen.

Men hur ska vi begränsa kostnadsutvecklingen och få mer kollektivtrafik för pengarna? Ett sätt är att ställa bättre krav i upphandlingarna. Tillsammans med andra aktörer har SKL tagit fram modellavtal för hur beställare av kollektivtrafik kan få fler resenärer till lägre kostnader. SKL tar sedan flera år tillbaka fram *Öppna jämförelser* av kollektivtrafiken. Syftet är att kommuner och landsting ska kunna använda jämförelserna för att lära av varandra och på så sätt förbättra sina verksamheter. SKL har påbörjat ett arbete med alternativa finansieringsmodeller. Vi medverkar också i diskussionen om kollektivtrafikens fördubblingsmål och vilka politiska styrmedel som kan stimulera ett ökat kollektivtrafikresande. Sedan vår förra rapport har flera län fördjupat sina kunskaper kring kostnaderna för att göra medvetna satsningar framöver.

Rapporten har utarbetats av Björn Sundström, ekonom på SKL på uppdrag av Sara Rhudin, SKL:s expert på kollektivtrafik. Bo Legerius, ekonom på SKL, har bistått arbetet. Studien baseras i allt väsentligt på uppgifter som finns tillgängliga i SCB:s räkenskapsammandrag (RS) för kommuner och landsting samt statistik från Trafikanalys.

Vi vill tacka de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för bidrag med värdefulla fakta och även Trafikanalys som bidragit med statistiska uppgifter som inte finns tillgängliga i den offentliga statistiken.

Stockholm i april 2017

Gunilla Glasare  
*Avdelningschef*

Peter Haglund  
*Sektionschef*

*Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad*  
Sveriges Kommuner och Landsting

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte .....	7
1.3 Källor .....	8
1.4 Brister i statistiken .....	8
1.5 Definitioner .....	8
1.6 Kollektivtrafikens påverkan på kommuners och landstings ekonomi .....	9
1.7 Rapportens upplägg.....	10
<b>2. Kollektivtrafikens kostnader och intäkter 2011–2015</b> .....	<b>11</b>
2.1 RKM-kostnaderna .....	11
2.2 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter .....	12
2.3 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas resultat .....	13
2.4 Kommunsektorns nettokostnader 2011–2015.....	14
<b>3. De olika trafikslagens utbuds- och kostnadsutveckling</b> .....	<b>15</b>
3.1 Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik.....	15
3.2 Busstrafik .....	16
3.3. Tågtrafik i riket exklusive Stockholms län .....	17
3.4 Tåg- och spårvägstrafik i Stockholms län .....	18
3.5. Spårvägstrafik i Östergötland och Västra Götaland.....	18
3.6. Tunnelbanetrafik .....	19
3.7. Fartygstrafik .....	20
3.8. Utbuds- och kostnadsmixen 2011–2015 .....	21
<b>4. Vad förklarar kostnadsökningen?</b> .....	<b>22</b>
4.1 Vad är det som påverkar kostnadernas utveckling? .....	22
4.2 Vad ligger bakom busstrafikens kostnadsökning?.....	22
4.3 Vad ligger bakom tågtrafikens kostnadsökning i riket exkl. Stockholms län? .....	25
4.4 Vad ligger bakom spårvägstrafikens kostnadsökning i Östergötland och Västra Götaland? .....	28
4.5 Vad ligger bakom tåg- och spårvägstrafikens kostnadsökning i Stockholm?.....	29
4.6 Vad ligger bakom tunnelbanetrafikens kostnadsökning? .....	30
4.7 Slutsatser angående varför trafikeringens kostnader ökar .....	32
4.8 RKM-kostnadernas utveckling justerat för utbudsförändringar och stigande faktorpriser.....	33
<b>5. Kostnadsökningarna och kraven på kollektivtrafik</b> .....	<b>35</b>
5.1 Mål och styrande förutsättningar.....	35
5.2 Kostnadsökningarna vs de transportpolitiska målen .....	35
5.3 Kostnadsökningarna vs fördubblingsmålet .....	36
<b>6. Avslutande reflektioner</b> .....	<b>38</b>

# Sammanfattning

Sedan 2003 har kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik vuxit dubbelt så snabbt som den skattebas som finansierar kommunsektorns nettokostnader. Kollektivtrafikens nettokostnader har även ökat dubbelt så snabbt som nettokostnaderna för kommunsektorns totala verksamhet. Ökningen har varit så kraftig att kostnaderna idag motsvarar en utdebitering på 1,12 kronor, jämfört med en utdebitering på 71 öre 2003.

Syftet med denna studie är att ge ett kunskapsunderlag som beskriver kostnadsutvecklingen för kollektivtrafik perioden 2011–2015. Kunskapsunderlaget försöker framför allt besvara följande frågor. Vilka har de mest kostnadsdrivande komponenterna varit och hur har respektive komponent påverkat kostnadsutvecklingen?

Både de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och kommunsektorn (kommuner och landsting) har kostnader för kollektivtrafik. Under perioden 2011–2015 har RKM-kostnaderna ökat med knappt 8,9 miljarder kronor eller med 5,9 procent per år medan kommunsektorns bidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ökat med 7,7 procent per år eller med drygt 5,6 miljarder kronor totalt. Under samma tidsperiod har resandet bara ökat med 2,5 procent per år.

Beträffande RKM-kostnaderna är det beloppsmässigt framför allt trafikeringskostnaderna som har ökat under perioden. Dessa kostnader har ökat med i genomsnitt 4,8 procent per år. Den totala kostnadsökningen uppgår till knappt 5,8 miljarder kronor. Kostnaderna för infrastruktur och övrigt har ökat med drygt 3 miljarder kronor, drygt 10 procent per år under perioden.

Trafikeringskostnaderna för buss- och tågtrafik har ökat mest under perioden. Kostnaderna för busstrafik har ökat med 2,9 miljarder kronor eller med 3,8 procent per år. Kostnaderna för tåg- och spårvägstrafik har ökat med 8,1 procent per år och med 2,5 miljarder kronor totalt.

Ett ökat trafikutbud leder tillsammans med stigande faktorpriser (lönekostnader, fordons- och bränslepriser m.m.) till att trafikeringskostnaderna allt annat lika ökar år från år. Kostnadernas utveckling har även påverkats av att tågtrafiken har ökat mer än annan trafik. Tågtrafik är förhållandevis dyr per utbudskilometer men extremt viktig för att öka hushållens tillgänglighet till olika arbetsplatser liksom företagets tillgänglighet till arbetskraft. Växande pendlingsavstånd – dvs. regionförstoring – är och har varit helt avgörande för den ekonomiska tillväxten under senare decennier.

Med ett ökat utbud följer i regel även ökade investeringskostnader. Till detta ska läggas att nya upphandlingar under senare tid ofta resulterat i stora kostnadsökningar.

Utredningens analyser i fråga om vad som har orsakat de stora kostnadsökningarna perioden 2011–2015 visar att ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser kan förklara 74 procent (81 % t.o.m. 2014) av den totala ökningen av trafikeringskostnaderna för samtliga trafikslag exkl. fartygstrafiken. Resterande kostnadsökning beror i allt väsentligt på bättre fordon i fråga om miljö- och tillgänglighetsanpassning, ökad trängsel i trafiken, omförhandlingar i samband med stora strukturella förändringar inom befintliga avtal inför trängselskattens införande i Göteborg 2013, nya typer av avtal, införande av kvalitetsincitament samt i enstaka fall på ekonomiska konsekvenser av uppsagda trafikavtal.

Utvecklingen under senare år visar att ett ökat utbud i kombination med stigande faktorpriser kan förklara allt mindre av trafikeringskostnadernas utveckling. Perioden 2007–2011 kunde nämnda faktorer förklara hela 95 procent av kostnadernas utveckling.

Avslutningsvis konstaterar utredningen att utvecklingen under senare år i hög grad överensstämmer med de transportpolitiska målen. Vidare konstateras att de åtgärder som vidtagits under senare år inte räcker till för att uppnå målet om ett fördubblat resande perioden 2006–2025. Om fördubblingsmålet ska uppnås måste ytterligare åtgärder vidtas.



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Sedan 2003 har kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för övriga verksamheter i kommunsektorn. Det innebär att kollektivtrafikens andel av de totala nettokostnaderna i kommuner och landsting har ökat. Ökningen har varit så kraftig att kostnaderna idag motsvarar en utdebitering på 1,12 kronor, jämfört med en utdebitering på 71 öre 2003.

Hösten 2013 uppdrog Sektionen för infrastruktur och fastigheter på Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) åt intern utredningsexpertis på Sektionen för ekonomisk analys att närmare analysera vad kollektivtrafikens snabba kostnadsökning beror på.

Utredningens analyser och slutsatser i fråga om vad som hade orsakat de stora kostnadsökningarna perioden 2007–2012 presenterades i rapporten *Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?* Rapporten, som publicerades i januari 2014, visar att ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser kunde förklara närmare 90 procent av den totala ökningen av trafikeringskostnaderna under perioden. Resterande kostnadsökning berodde i allt väsentligt på bättre fordon i fråga om miljö- och tillgänglighetsanpassning, ökad trängsel i trafiken, nya typer av avtal samt i enstaka fall på ekonomiska konsekvenser av uppsagda trafikavtal.

Kommunsektorns räkenskapssammandrag (RS) sedan 2011 visar, tillsammans med statistik från Trafikanalys, på en fortsatt kraftig kostnadsökning beträffande kollektivtrafiken. Frågan är vad den beror på. Kan ökningen under senare år, liksom tidigare, i allt väsentligt förklaras av ett ökat utbud i kombination med stigande faktorpriser eller är det andra kostnadsdrivande komponenter som påverkat utvecklingen.

Mot ovan nämnda bakgrund har beslut fattats om att internt uppdatera ovan nämnda rapport. I SKL:s inriktningsmål för perioden 2016–2019 påtalas behovet av att kunna hantera den allt snabbare kostnadsutvecklingen. Kopplingen till SKL:s *Öppna jämförelser* är stor.

## 1.2 Syfte

Syftet med föreliggande studie är att ge ett uppdaterat kunskapsunderlag som beskriver utvecklingen perioden 2012–2015, med avstamp i 2011 års uppgifter. Liksom vad beträffar föregående studie är det vår förhoppning att rapporten kommer att bidra till förståelse för kostnadsutvecklingen under senare år och stimulera till diskussion om framtida satsningar, prioriteringar och effektiviseringar.

Kunskapsunderlaget försöker framför allt besvara följande frågor;

- Vilka har de mest kostnadsdrivande komponenterna varit 2012–2015?
- Hur har respektive komponent påverkat kostnadsutvecklingen?
- Har kommunernas och landstingens nettokostnader utöver bidragen till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ökat och i så fall varför?
- Ligger kostnadsökningarna i linje med de krav som ställs på kollektivtrafik och som regleras i lag och förordningar?

Underlaget är tänkt att kunna ställas mot de mål och styrande förutsättningar som finns för kollektivtrafik, dvs. de transportpolitiska målen<sup>2</sup>, fördubblingsmålet<sup>3</sup> samt lagen om kollektivtrafik<sup>4</sup>.

### 1.3 Källor

Studien baseras på uppgifter som finns tillgängliga i räkenskapssammandragen (RS) för kommuner och landsting samt statistik från Trafikanalys och Fordonsdatabasen FRIDA. Trafikanalys publicerar årligen rapporten *Lokal och regional kollektivtrafik*, som baseras på de uppgifter som myndigheten i fråga samlar in från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM).

Vidare har SKL haft kontakt med ett antal regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) liksom specialister och företrädare för de olika trafikslagen. I en del fall har dessa kontakter resulterat i vissa korrigeringar av den officiella statistiken. Det gäller främst RKM i Stockholms län.

### 1.4 Brister i statistiken

Under utredningens gång har vi kunnat konstatera att det finns en hel del brister i den statistik som Trafikanalys tillhandahåller. Det handlar både om redovisat utbud och redovisade trafikeringskostnader.

Vad gäller utbudet saknas uppgifter från flera län vad beträffar tågtrafiken. Vidare har sättet att redovisa antalet utförda utbuds-/vagnkilometer varierat över tid.

Beträffande trafikeringskostnaderna kan konstateras att vissa RKM har inkluderat vissa investerings- och s.k. övriga kostnader i det som inrapporterats till Trafikanalys, andra inte. Vidare har fördelningsnycklar mellan trafikeringskostnad, infrastrukturkostnad och övriga kostnader varierat över tid.

Mot den bakgrunden finns det således skäl som talar för att se över både hur inrapporteringen ska gå till och hur statistikredovisningen ska se ut i framtiden. Om utredningar av dylikt slag, liksom SKL:s *Öppna jämförelser*, ska bli riktigt rättvisande krävs att inrapporterade uppgifter är jämförbara med varandra.

### 1.5 Definitioner

Rapporten handlar om kostnader och intäkter för allmän kollektivtrafik. Ekonomiuppgifter för färdtjänst, sjukresor etc. är inte inkluderade. Enligt Trafikanalys anvisningar och definitioner för insamling av statistiken<sup>5</sup> ska de totala kostnaderna fördelas på trafikeringskostnader, kostnader för infrastruktur och övriga kostnader. De totala intäkterna ska fördelas på trafikintäkter, övriga affärsintäkter och bidrag/tillskott.

---

<sup>2</sup> <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal>

<sup>3</sup> <http://www.partnersamverkan.se>

<sup>4</sup> [Lag \(2010:1065\) om kollektivtrafik](#)

<sup>5</sup> [Källa: Trafikanalys rapport Lokal och regional kollektivtrafik 2015 Beskrivning av statistiken](#)



## **RKM:s kostnader**

Med *trafikeringskostnader* avses RKM:s direkta kostnader för att genomföra trafiken. Det handlar både om persontransporter och de godstransporter som utförs tillsammans med persontransporter. De består av direkta drifts- eller produktionskostnader, vagnkilometer- och vagnimmeberoende kostnader. Hit räknas exempelvis leasing – alternativt kapitalkostnad för fordon (oavsett om man kör i egen regi eller per entreprenad) samt utrustning för fordonen, biljett-hantering, depåer, banavgifter, kostnader för taxeavtal, personal, tågvärdar etc. samt kostnader för godstrafik.

Trafikeringskostnaderna ska motsvaras av det utbud i länet som RKM redovisar i samma statistikinsamling.

*Kostnader för infrastruktur* är kapitalkostnader (exkl. fordon) samt drift och underhåll av fasta trafikanläggningar.

Exempel på *övriga kostnader* är kostnader för marknadsföring och trafik-information, kontrollanter, administrativa kostnader samt tryck och distribution av tidtabeller.

## **RKM:s intäkter**

Med *trafikintäkter* avses direkta intäkter från trafikanterna i form av biljett-intäkter inklusive fakturerade intäkter som gäller resande i den allmänna kollektivtrafiken. Hit räknas även kontrollavgifter, intäkter från uthyrning av fordon, intäkter enligt reseavtal och intäkter för godstrafik.

Trafikintäkterna ska motsvaras av antalet påstigningar i länet som RKM redovisar i samma statistikinsamling.

*Övriga affärsintäkter* omfattar reklamintäkter, finansiella intäkter samt RKM:s och eventuella ägda bolags intäkter från infrastruktur m.m.

*Bidrag/tillskott* omfattar både tillskott för täckning av driftunderskott och riktade bidrag. Där ingår även aktieägartillskott och samhällsfinansierade intäkter i form av tillköp av trafik utöver basutbud.

## **1.6 Kollektivtrafikens påverkan på kommuners och landstings ekonomi**

Landsting och kommuner har ett gemensamt ansvar för länets regionala kollektivtrafik. Det ska finnas en RKM i varje län. I en del län är RKM placerad i landstinget och i övriga län har landstinget och länets kommuner ett kommunal- eller regionförbund där RKM är placerat. RKM:s verksamhets-intäkter finansierar ungefär hälften av deras totala kostnader, en obetydlig del finansieras med bidrag från staten och resten (51 procent år 2015) finansieras med bidrag/tillskott från landsting och kommuner.

År 2015 uppgick landstingens och kommunernas bidrag/tillskott till RKM för täckning av driftunderskott till 21 905 miljoner kronor, varav 19 663 miljoner kom från landstingen och 2 243 miljoner från kommunerna. Deras totala nettokostnad för allmän kollektivtrafik uppgick till 22 310 miljoner. Bidragen för att täcka RKM:s underskott utgjorde alltså drygt 98 procent av totalen. Vad resterande 405 miljoner kronor i nettokostnad bestod av har vi inte analyserat.

Landstingens och kommunernas bidrag/tillskott till den regionala kollektivtrafiken utgör en nettokostnad. Nettokostnad är ett kommunalekonomiskt begrepp för den del av kostnaderna som finansieras med (i huvudsak) kommunal- och landstingsskatt och (till en mindre del) av generella statsbidrag. Därmed konkurrerar RKM med övriga skattefinansierade kommunala och

landstingskommunala verksamheter, främst vård, skola och omsorg, om skattepengar. Den konkurrensen är mest märkbar i landstingen, som lägger 7,2 procent av sina skatteinkomster på kollektivtrafik. För kommunerna är motsvarande siffra 0,6 procent.

## 1.7 Rapportens upplägg

I avsnitt 2 redovisas utvecklingen av kollektivtrafikens kostnader och intäkter på övergripande nivå. Avsnitt 3 redovisar hur de olika trafikslagens utbud och kostnader har utvecklats under perioden. Det handlar om utvecklingen för respektive trafikslag – busstrafiken, tågtrafiken, spårvägstrafiken, tunnelbane-  
trafiken och fartygstrafiken.

Avsnitt 4 försöker förklara varför kollektivtrafikens kostnader har ökat utifrån förändrade faktorpriser (lönekostnader, bränslekostnader, fordonskostnader m.m.) samt faktiska utbudsförändringar och andra kända orsaker. I avsnitt 5 ges några kortfattade kommentarer kring i vad mån utvecklingen korresponderar mot de mål och styrande förutsättningar som finns för kollektivtrafiken.

I avsnitt 6 görs avslutningsvis några reflektioner om tågtrafikens ökande andel av utbudet och hur kostnadsökningarna kan dämpas.



## 2. Kollektivtrafikens kostnader och intäkter 2011–2015

Både de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och kommunsektorn (kommuner och landsting) har kostnader för kollektivtrafik. Beräkningarna nedan visar kostnadsökningen 2012–2015 med 2011 som basår. Därmed speglas den utveckling som skett sedan den nya kollektivtrafiklagen trädde ikraft den 1 januari 2012.

Det som redovisas som RKM:s kostnader och intäkter för 2011 i tabellerna nedan avser egentligen kostnader och intäkter för de trafikhuvudmän (THM) som då hade ansvaret.

### 2.1 RKM-kostnaderna

Då man studerar trafikeringskostnadernas utveckling enligt Trafikanalys statistik bör man hålla i minnet att redovisade kostnader påverkas av hur avtalen med olika entreprenörer är utformade.

Inom kollektivtrafiken används huvudsakligen tre typer av avtal vilka schematiskt beskrivs nedan ur perspektivet intäkter från biljettförsäljning. Avtalen innehåller naturligtvis fler parametrar än så och beroende på avtalstyp är också olika lagar tillämpliga.

- Produktionsavtal (bruttoavtal) – alla intäkter från biljettförsäljning tillfaller beställaren, dvs. den regionala kollektivtrafikmyndigheten
- Incitamentsavtal (vanligtvis resandeincitamentsavtal) – del av intäkter från biljettförsäljning tillfaller entreprenören
- Tjänstekoncessionsavtal (nettoavtal) – merparten eller alla intäkter från biljettförsäljning tillfaller entreprenören.

Avtalen finns också beskrivna som modellavtal i *Avtalsprocessen inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik*, ett branschgemensamt arbete kring upphandling och avtal med företrädare för både beställare och entreprenörer<sup>6</sup>.

Utredningens bedömning är att de olika avtalens effekter på kostnadsutvecklingen kan vara betydande för enskilda RKM men att påverkan på riksnivå är marginell.

I Trafikanalys statistik delas RKM-kostnaderna in i trafikeringskostnader samt kostnader för infrastruktur och övrigt. Under perioden 2011–2015 har RKM-kostnaderna ökat med knappt 9 miljarder kronor eller med 5,9 procent per år, se tabell 2.1.

---

<sup>6</sup> Se [www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal](http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/modellavtal)

**Tabell 2.1 Kostnadsutvecklingen för RKM 2011–2015 (Mkr)**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden (Mkr)	2014-2015 (%)
RKM-kostnad	34 090	36 497	42 917	5,9	8 827	5,1
Infrastruktur + Övrigt	6 251	6 852	9 316	10,5	3 065	6,4
Trafikeringskostnad	27 839	29 645	33 601	4,8	5 762	4,8

Källor: Trafikanalys och egna beräkningar

Som framgår av tabell 2.1 är det beloppsmässigt framför allt trafikeringskostnaderna som har ökat under perioden. Dessa kostnader har ökat med 4,8 procent per år och med knappt 6 miljarder kronor totalt.

Av tabellen kan vidare utläsas att kostnaderna för infrastruktur och övrigt har ökat med drygt 3 miljarder kronor och med drygt 10 procent per år under perioden. Procentuellt sett har således kostnaderna för infrastruktur och övrigt haft en årlig kostnadsökning som är väsentligt större än den för trafikeringskostnaderna.

## 2.2 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter

Det som ska finansiera de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader är trafikintäkter, övriga affärsintäkter, bidrag från staten samt bidrag från kommuner och landsting. I tabell 2.2 redovisas hur de olika intäktslagen har utvecklats under den aktuella tidsperioden.

**Tabell 2.2 Intäktsutvecklingen för RKM under perioden 2011–2015 (Mkr)**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden (Mkr)	2014-2015 (%)
Trafikintäkter	15 001	16 428	19 113	6,2	4 112	3,3
Övriga affärsintäkter	1 374	1 526	1 736	6,0	362	2,4
Summa trafik- och övriga affärsintäkter	16 375	17 954	20 848	6,2	4 473	3,2
Bidrag från staten	167	185	433	26,9	266	- 4,3
Bidrag från kommuner/landsting	16 280	17 374	21 905	7,7	5 625	6,4
<b>Summa intäkter</b>	<b>32 822</b>	<b>35 513</b>	<b>43 186</b>	<b>7,1</b>	<b>10 364</b>	<b>4,7</b>

Källor: Statistiska Centralbyrån och Trafikanalys

Som framgår av tabell 2.2 har trafikintäkterna ökat med drygt 4 miljarder kronor under perioden eller 6,2 procent per år. Bidragen från staten har ökat med 266 miljoner kronor, dvs. något mindre än ökningen av övriga affärsintäkter (reklam m.m.) som ökade med 362 miljoner kronor. Den i särklass

största intäktsökningen står dock kommunsektorn för. Bidragen från kommuner och landsting har ökat med 7,7 procent per år vilket svarar mot drygt 5,6 miljarder kronor totalt.

### 2.3 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas resultat

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas resultat påverkas av både kostnads- och intäktsutvecklingen. Som ovan redovisats i tabell 2.1 ökade kostnaderna med 5,9 procent per år under perioden 2011–2015. Av tabell 2.2 framgår att trafikintäkterna (biljettintäkterna) ökade med 6,2 procent per år under samma period. En ogenomtänkt slutsats man skulle kunna dra utifrån dessa fakta är att trafikmyndigheternas trafiknetto borde ha förbättrats under perioden. Men vad man då glömmer bort är att kostnaderna respektive intäkterna till storleken är olika. En ökning med drygt 6 procent per år på cirka 15 miljarder kronor (trafikintäkterna) 2011 jämfört med en ökning på 5,9 procent per år för kostnaderna samma år (cirka 34 miljarder kronor) gör att trafiknettot (gapet mellan trafik kostnader och trafikintäkter) ökar år från år. Av detta följer att bidragen från kommuner och landsting måste öka rätt mycket för att trafikmyndigheternas resultat inte ska påverkas negativt. Övriga affärsintäkter ger tillsammans med statsbidragen bara ett litet bidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas resultat (mindre än 10 procent).

**Tabell 2.3 Resultatutvecklingen för RKM perioden 2011–2015 (Mkr)**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden (Mkr)	2014-2015 (%)
RKM-kostnad	- 34 090	- 36 497	- 42 917	5,9	- 8 827	5,1
Trafikintäkter	15 001	16 428	19 113	6,2	4 112	3,3
Trafiknetto	- 19 089	- 20 069	- 23 805	5,7	- 4 715	6,6
Bidrag från kommuner/landsting	16 280	17 374	21 905	7,7	5 625	6,4
Övriga affärsintäkter	1 374	1 526	1 736	6,0	362	2,4
Bidrag från staten	167	185	433	26,8	265	- 4,3
<b>Resultat</b>	<b>- 1 268</b>	<b>- 984</b>	<b>269</b>		<b>1 537</b>	

Källor: Statistiska Centralbyrån och Trafikanalys

Som framgår av tabell 2.3 har RKM:s resultat förbättrats med drygt 1,5 miljarder kronor under perioden, vilket främst beror på ökade bidrag från kommuner och landsting.

## 2.4 Kommunsektorns nettokostnader 2011–2015

Som framgår av tabell 2.4 nedan har kommunsektorns nettokostnader, dvs. de kostnader som finansieras med kommun- och landstingsskatt, ökat med drygt 5 miljarder kronor totalt mellan 2011 och 2015. Ökningen svarar mot en skattehöjning på cirka 11 öre eller 0,11 procentenheter. Bidragen till RKM har ökat med 5,6 miljarder kronor (7,7 procent per år) medan övriga kostnader har minskat med knappt 560 miljoner kronor.

**Tabell 2.4 Kommunernas och landstingens nettokostnader 2011–2015 (Mkr)**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden (Mkr)	2014-2015 (%)
Nettokostnad	17 243	18 075	22 310	6,7	5 067	5,6
därav bidrag till RKM	16 280	17 374	21 905	7,7	5 625	6,4
därav övriga kostnader	963	702	405	- 19,5	- 558	- 24,5

**Källor: Statistiska Centralbyrån och Trafikanalys**

Det kan inte uteslutas att den förändring av övriga kostnader som kommuner och landsting (kommunsektorn) har redovisat i sina respektive räkenskaps-sammandrag handlar om olika sätt att redovisa kostnader för infrastruktur och övrigt år från år.

Något som talar för att denna hypotes är korrekt är att summan av RKM-kostnaderna för infrastruktur + övrigt och kommunsektorns övriga kostnader har varit i det närmaste konstant under perioden mätt som andel av de totala RKM-kostnaderna, se tabell 2.5.

**Tabell 2.5 Totala kostnader för infrastruktur och övrigt som andel av RKM-kostnaderna**

	2012	2013	2014	2015
RKM-kostnad (Mkr)	36 497	39 383	40 822	42 917
därav infrastruktur + övrigt (Mkr)	6 852	9 072	8 753	9 316
därav övriga kostnader (Mkr)	702	600	536	405
Summa infrastruktur och övrigt (Mkr)	7 554	9 672	9 289	9 721
Procent av RKM-kostnaderna	21 %	25 %	23 %	23 %

**Källor: Statistiska Centralbyrån, Trafikanalys och egna beräkningar**

# 3. De olika trafikslagens utbuds- och kostnadsutveckling

## 3.1 Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik

Trafikanalys är ansvarig myndighet för statistik inom områdena bantrafik, kollektivtrafik, kommunikationsmönster, luftfart, post, tele, sjöfart och vägtrafik.

Syftet med den statistik som myndigheten tillhandahåller rörande lokal och regional kollektivtrafik är att belysa utvecklingen av den delvis samhällsfinansierade kollektivtrafiken med avseende på vilken service som erbjuds, till vilken kostnad den sker och hur tjänsterna används av medborgarna.

Av statistiken framgår hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) tillhandahåller kollektivtrafik i respektive län. Statistiken innehåller uppgifter om antal resor, personkilometer, utbudskilometer<sup>7</sup> och med vilken ekonomi verksamhet bedrivs.

I det följande redovisas vad som kan utläsas ur statistiken för respektive trafikslag, dvs. busstrafik, tågtrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik och fartygstrafik. Det bör i sammanhanget påpekas att vissa uppgifter i den officiella statistiken har korrigerats efter samråd med Trafikanalys, berörda RKM och Norrtåg. Under utredningens gång har det framkommit att vissa av de inrapporterade uppgifterna inte har varit korrekta varför en korrigering har varit nödvändig. Utredningens bedömning är att denna ”handpåläggning” har varit nödvändig för att ge en någorlunda korrekt bild av utvecklingen under den aktuella tidsperioden.

När det gäller utvecklingen i Stockholms län har utredningen varit tvungen att lägga samman tåg- och spårvägstrafiken såväl vad beträffar utbudet som kostnaderna beroende på att den statistik som inrapporterats till Trafikanalys förändrades 2013. Enligt Trafikanalys ska tåg vara pendeltåg, roslagsbanan och saltsjöbanan medan de övriga lokalbanorna avser spårvägstrafik. Men det som inrapporterats som tåg sedan 2013 omfattar enbart pendeltågen.

I sammanhanget bör vidare påpekas att de uppgifter som Stockholms läns landsting har inrapporterat till Trafikanalys har justerats för att överensstämma med Trafikförvaltningens egna uppgifter beträffande trafikeringskostnaderna. I de trafikeringskostnader som inrapporterats till Trafikanalys ingår vissa investerings- och övriga kostnader. Dessutom har sättet att inrapportera varierat över tid.

---

<sup>7</sup> Antalet utförda utbuds-/vagnkilometer i kollektivtrafiken



## 3.2 Busstrafik

Under perioden 2011–2015 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikeringskostnader för busstrafik ökat med 2,9 miljarder kronor, dvs. med 16,3 procent eller med i genomsnitt 3,8 procent per år, se tabell 3.1. Trafikutbudet har ökat med knappt 38 miljoner kilometer eller med 1,6 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med 2,2 procent per år eller med knappt 3 kronor totalt under perioden.

**Tabell 3.1 Utbuds- och kostnadsutvecklingen i riket för busstrafik 2011-2015**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	575 326	582 862	612 958	1,6	37 632	2,1
Trafikeringskostnader (Mkr)	17 873	18 718	20 749	3,8	2 876	4,7
Trafikeringskostnad/ utbudskilometer (kr)	31,07	32,11	33,85	2,2	2,78	2,5

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

De län som haft den kraftigaste ökningen av utbudet, mätt i antal utbudskilometer, under perioden är Stockholm (7 miljoner kilometer), Uppsala (5,1 miljoner kilometer) och Västra Götaland (5 miljoner kilometer).

Mäter man utbudsökningen i procent blir bilden en annan. Tolv län redovisar en utbudsökning som överstiger genomsnittet för riket (6,5 %). I Västmanland har utbudet ökat med 50 procent. Övriga län som redovisar en kraftig utbudsökning 2011–2015 är Kalmar (20,2 %), Västerbotten (16,6 %), Kronoberg (15,7 %) och Värmland (15,3 %).

I Stockholms län har utbudet ökat med 5 procent under perioden. I fyra län har utbudet minskat; Östergötland, Västernorrland, Jämtland och Örebro.

Stockholms län hade den högsta trafikeringskostnaden per utbudskilometer både 2011 och 2015; 43,77 respektive 47,00 kronor. På andra plats kommer



Skåne med 36,25 respektive 37,72 kronor. De lägsta trafikeringskostnaderna per utbudskilometer 2015 hade Gotland (22,40 kr), Västerbotten (23,89 kr) och Kalmar (23,93 kr).

Den största procentuella ökningen av trafikeringskostnaden per utbudskilometer har skett i Västernorrland (plus 8 procent per år) och Dalarna, plus 7,5 procent.

I Kalmar och Västerbottens län har trafikeringskostnaden per utbudskilometer minskat med cirka 3–4 procent per år. I avsnitt 4.2 ges en förklaring till den förhållandevis stora kostnadsökningen i ett antal län på basis av de svar som berörda RKM har gett på utredningens frågor.

### 3.3. Tågtrafik i riket exklusive Stockholms län

Under perioden 2011–2015 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikeringskostnader för tågtrafik, exklusive tågtrafiken i Stockholms län, ökat med drygt 1,6 miljarder kronor, dvs. med 44 procent eller med i genomsnitt 9,8 procent per år, se tabell 3.2. Trafikutbudet har ökat med drygt 14 miljoner kilometer eller med 5,4 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med i genomsnitt 4,1 procent per år eller med drygt 10 kronor totalt under perioden.

**Tabell 3.2 Utbuds- och kostnadsutvecklingen för tågtrafik 2011–2015 i riket, exkl. Stockholms län**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	60 389	66 150	74 653	5,4	14 264	1,8
Trafikeringskostnader (Mkr)	3 692	4 414	5 361	9,8	1 669	8,3
Trafikeringskostnad/ utbudskilometer (kr)	61,14	66,73	71,82	4,1	10,68	6,3

**Källor:** Trafikanalys, Norrtåg, flera RKM och egna beräkningar

De län som haft den största ökningen av utbudet, mätt i antal utbudskilometer, under perioden är Västra Götaland (3 miljoner kilometer) och Kalmar (1,4 miljoner kilometer).

Mäter man utbudsökningen i procent blir bilden en annan. Elva län redovisar en utbudsökning som överstiger genomsnittet för riket (23,4 %). I Kalmar och Västernorrland har utbudet mer än fördubblats. Inte i något län har utbudet minskat. Det enda län som saknar tågtrafik är Gotland.

När det gäller trafikeringskostnaden per utbudskilometer i respektive län råder en viss osäkerhet eftersom det finns brister i det underlag som inrapporterats till Trafikanalys. Allt tyder emellertid på att sex län, bortsett från Stockholms län, har en kostnad som överstiger genomsnittet för riket; Uppsala, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Halland och Västra Götaland. I dessa län ligger trafikeringskostnaden per utbudskilometer i intervallet 78–100 kronor 2015. Den lägsta trafikeringskostnaden per utbudskilometer har Norrlandslänen, vilket bl.a. beror på avtalens utformning (s.k. tjänstekoncession).

I några län har kostnadsökningen varit förhållandevis hög i relation till utbudsförändringen under perioden. Det gäller bl.a. Uppsala, Jönköping, Västra Götaland och Halland. Vad det beror på redovisas mer utförligt i avsnitt 4.3.

### 3.4 Tåg- och spårvägstrafik i Stockholms län

Som tidigare redovisats har utredningen varit tvungen att lägga samman tåg- och spårvägstrafiken såväl vad beträffar utbudet som kostnaderna beroende på att den statistik som inrapporterats till Trafikanalys förändrades 2013.

Under perioden 2011–2015 har trafikeringskostnaderna för tåg- och spårvägstrafik i Stockholms län ökat med knappt 700 miljoner kronor eller med 7 procent per år, se tabell 3.3. Trafikutbudet har ökat med 3 miljoner kilometer eller med 2,6 procent per år. Trafikeringskostnaderna per utbudskilometer har ökat med 4,3 procent per år eller med knappt 15 kronor totalt under perioden.

**Tabell 3.3 Utbuds- och kostnadsutvecklingen för tåg- och spårvägstrafik i Stockholms län 2011–2015**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	28 316	28 406	31 324	2,6	3008	1,0
Trafikeringskostnader (Mkr)	2 217	2 368	2 907	7,0	690	4,0
Trafikeringskostnad/ utbudskilometer (kr)	78,31	83,38	92,82	4,3	14,51	3,0

Källor: Trafikanalys och egna beräkningar

### 3.5. Spårvägstrafik i Östergötland och Västra Götaland

Spårvägstrafik finns bara i tre län; Stockholm, Östergötland (Norrköping) och Västra Götaland (Göteborg). Under perioden 2011–2015 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikeringskostnader för spårvägstrafiken i de aktuella länen ökat med 192 miljoner kronor eller med i genomsnitt 4,4 procent per år, se tabell 3.4. Trafikutbudet har ökat med cirka 328 000 kilometer eller med 0,5 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med 3,9 procent per år eller med totalt nästan 10 kronor under perioden.

I Östergötland ökade trafikeringskostnaderna per utbudskilometer under perioden 2011–2015 med 0,9 procent per år och med nästan 2 kr totalt.

I Västra Götaland (VGR) ökade trafikeringskostnaderna med 185 miljoner kronor (4,5 procent per år) men om man eliminerar den engångskostnad på 70 mkr som VGR hade 2015 stannar kostnadsökningen vid 115 mkr (2,9 procent per år). Med reduktionen ifråga sjunker kostnadsökningen per utbudskilometer från 10,07 kr till 5,94 kr.

**Tabell 3.4 Utbuds- och kostnadsutvecklingen för spårvägstrafik i Östergötland och Västra Götaland 2011–2015**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	17 842	18 087	18 170	0,5	328	0,18
Trafikeringskostnader (Mkr)	1 026	1 023	1 218	4,4	192	3,95
Trafikeringskostnad/ utbudskilometer (kr)	57,51	56,54	67,03	3,9	9,52	3,77

Källor: Trafikanalys och egna beräkningar



### 3.6. Tunnelbanetrafik

Tunnelbanetrafik (T-bana) finns endast i Stockholm. Under perioden 2011–2015 har antalet utbudskilometer ökat med drygt 5 miljoner. Trafikeringskostnaden har ökat med 2,2 procent per år och 230 miljoner kronor totalt. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med mindre än 1 krona under perioden och med 0,7 procent per år, se tabell 3.5.

**Tabell 3.5 Utbuds- och kostnadsutvecklingen för tunnelbanetrafik 2011–2015**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	87 209	89 709	92 518	1,5	5 308	0,9
Trafikeringskostnader (Mkr)	2 513	2 561	2 742	2,2	229	1,9
Trafikeringskostnad/ utbudskilometer (kr)	28,82	28,55	29,64	0,7	0,82	1,0

Källa: Trafikanalys

### 3.7. Fartygstrafik

Fartygstrafik, för vilken de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bär ett huvudansvar, finns i stort sett bara i tre län; Stockholm, Blekinge och Västra Götaland. Inrapporterade uppgifter till Trafikanalys speglar bara kostnader och kostnadsutvecklingen, se tabell 3.6. Uppgifter om utbudet och dess förändringar saknas.

De län som vid sidan av ovan nämnda redovisat kostnader för fartygstrafik 2015 är Sörmland och Värmland.

**Tabell 3.6 Kostnadsutvecklingen för fartygstrafik 2011–2015 (Mkr)**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Stockholm	304	316	335	2,5	31	- 5,5
Blekinge	9	10	11	4,5	2	0,6
Västra Götaland	205	231	261	6,2	56	0,8
Övriga	0	5	17		17	- 4,6
<b>Totalt</b>	<b>518</b>	<b>561</b>	<b>623</b>	<b>4,7</b>	<b>105</b>	<b>- 2,8</b>

Källa: Trafikanalys

### 3.8. Utbuds- och kostnadsmixen 2011–2015

I tabellerna 3.7 och 3.8 redovisas hur utbuds- och kostnadsmixen mellan de olika trafikslagen, exkl. fartygstrafiken, förändrats under perioden. Som framgår av tabellerna är det tåg- och spårvägstrafiken som har ökat sin andel på bekostnad av de andra trafikslagen. Det gäller såväl utbudsmixen som kostnadsmixen. Beträffande tåg- och spårvägstrafiken är det framför allt tågtrafiken som har ökat sin andel.

**Tabell 3.7 Utbudsmixen mellan olika trafikslag 2011–2015**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Buss (1000-tal km)	575 326	582 862	612 958	1,6	37 632	2,1
Tåg- och spårväg (1000-tal km)	103 359	112 643	124 147	4,7	20 788	1,4
T-bana (1000-tal km)	87 209	89 709	92 518	1,5	5 308	0,9
<b>Totalt (1000-tal km)</b>	<b>765 895</b>	<b>785 215</b>	<b>829 623</b>	<b>2,0</b>	<b>63 728</b>	<b>1,9</b>
Buss (% av totalen)	75,1	74,2	73,9	– 0,4	– 1,2	0,3
Tåg- och spårväg (% av totalen)	13,5	14,3	15,0	2,6	1,5	– 0,5
T-bana (% av totalen)	11,4	11,4	11,2	– 0,5	– 0,2	– 1,0

Källor: Statistiska Centralbyrån, Trafikanalys och egna beräkningar

**Tabell 3.8 Kostnadsmixen mellan olika trafikslag 2011–2015**

	2011	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Buss (Mkr)	17 873	18 718	20 749	3,8	2 876	4,7
Tåg- och spårväg (Mkr)	6 936	7 805	9 487	8,1	2 551	6,4
T-bana (Mkr)	2 513	2 561	2 742	2,2	229	1,9
<b>Totalt (Mkr)</b>	<b>27 322</b>	<b>29 084</b>	<b>32 978</b>	<b>4,8</b>	<b>5 656</b>	<b>4,9</b>
Buss (% av totalen)	65,4	64,4	62,9	– 1,0	– 2,5	– 0,2
Tåg- och spårväg (% av totalen)	25,4	26,8	28,8	3,2	3,4	1,4
T-bana (% av totalen)	9,2	8,8	8,3	– 2,5	– 0,9	– 2,9

Källor: Statistiska Centralbyrån, Trafikanalys och egna beräkningar

# 4. Vad förklarar kostnadsökningen?

## 4.1 Vad är det som påverkar kostnadernas utveckling?

Ett ökat trafikutbud leder tillsammans med stigande faktorpriser (lönekostnader, fordons- och bränslepriser m.m.) till att trafikeringskostnaderna allt annat lika ökar år från år. Kostnadernas utveckling påverkas även av hur utbudsmixen förändras över tid. Tågtrafik är betydligt dyrare per utbudskilometer än buss- trafik. Med ett ökat utbud följer i regel även ökade investeringskostnader. Till detta ska läggas att nya upphandlingar under senare tid ofta resulterat i stora kostnadsökningar. Det handlar bl.a. om ökade krav från beställarens sida i fråga om fordonens standard m.m.

I det följande görs ett försök att förklara varför trafikeringskostnaderna, exklusive kostnaderna för fartygstrafiken, ökat så pass kraftigt sedan 2011. Som tidigare redovisats i avsnitt 2 har kostnaderna för infrastruktur och övrigt i allt väsentligt följt trafikeringskostnadernas utveckling varför dessa kostnader lämnats därhän i analysen.

Samtliga trafikslag har analyserats på ett enhetligt sätt trots att spårvägstrafik och tunnelbanetrafik endast förekommer i tre respektive ett län.

För att ta reda på hur mycket av kostnadsökningen som beror på ett ökat utbud respektive stigande faktorpriser har utredningen skapat ett prisindex, ett index som varierar mellan de olika trafikslagen. Genom att multiplicera antalet utbudskilometer respektive år med ett prisindex erhålls en teoretiskt beräknad trafikeringskostnad. Skillnaden mellan den faktiska och teoretiskt beräknade trafikeringskostnaden resulterar i en kvarstående kostnadsökning som varken kan förklaras av ett ökat utbud eller ökade faktorpriser.

För att särskilja vad av kostnadsökningen som beror på stigande faktorpriser respektive ett ökat utbud har utredningen i nästa steg räknat ut vad det ökade utbudet skulle ha kostat om priset per utbudskilometer hade legat kvar på 2011 års nivå samt vad 2011 års utbud skulle ha kostat med stigande faktorpriser över tid.

Den kostnadsökning som varken kan förklaras av ett ökat utbud eller stigande faktorpriser beror på andra faktorer som påverkat kostnadsutvecklingen, t.ex. ökade krav från beställaren, politiska beslut eller krav på bättre lönsamhet från entreprenörerna i samband med nya upphandlingar. Denna restpost (Kvarstående kostnadsökning i tabellerna nedan) diskuteras separat för respektive trafikslag utifrån vad som framkommit under utredningens gång.

## 4.2 Vad ligger bakom busstrafikens kostnadsökning?

I den indexkorg som valts för busstrafiken – och som bygger på bussbranschens rekommendationer – ingår lönekostnadernas utveckling enligt AKI, ett bränsleindex, ett prisindex för nyanskaffning av fordon samt KPI (konsumentprisindex). Ingående index har viktats enligt följande; lönekostnader (55 %), bränsle (19 %), fordon (16 %) och KPI (10 %). Valt index innebär en kostnadsökning på 1,6 procent per år allt annat lika, vilket resulterar i en total kostnadsökning på 1,1 miljarder kronor under perioden, se vidare tabell 4.1.

Som framgår av tabell 4.1 har de faktiska trafikeringskostnaderna ökat med 3,8 procent per år och med totalt 2,9 miljarder kronor under perioden medan den teoretiskt beräknade kostnadsökningen stannar vid 2,4 miljarder kronor.

**Tabell 4.1 Faktisk kostnadsutveckling (busstrafik) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud**

	2011	2014	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	575 326	600 093	612 958	1,6	37 632	2,1
Trafikeringskostnader (Mkr)	17 873	19 818	20 749	3,8	2 876	4,7
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	31,07	33,03	33,85	2,2	2,78	2,5
<i>Justerat faktorprisindex</i>	<i>1,0000</i>	<i>1,0579</i>	<i>1,0656</i>	1,6	0,0656	0,7
Indexerad prislapp/ Utbudskilometer (kr)	31,07	32,86	33,10	1,6	2,04	0,7
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0,00	0,16	0,75		0,75	
Teoretiskt beräknad trafikkostnad efter index och utbud (Mkr)	17 873	19 722	20 291	3,2	2 418	2,9
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0,00	96	458		458	
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	17 873	18 908	19 045	1,6	1 172	0,7
Kostnad för förändrat utbud med 2012 års prislapp (Mkr)	17 873	18 643	19 042	1,6	1 169	2,1

**Källor: Trafikanalys, SLL och egna beräkningar**

Ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser förklarar drygt 84 procent av den totala kostnadsökningen under perioden 2011–2015. Görs motsvarande analys för perioden 2011–2014 finner man att det ökade utbudet tillsammans med stigande faktorpriser kan förklara cirka 95 procent av den totala kostnadsökningen, se tabell 4.2.

I sammanhanget kan vidare nämnas att ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser kunde förklara 95 procent av kostnadsökningen mellan 2007 och 2011 och drygt 88 procent av kostnadsökningen 2007–2012.

**Tabell 4.2 Hur mycket av den totala kostnadsökningen (busstrafik) beror på stigande faktorpriser och ett ökat utbud och hur mycket beror på andra faktorer?**

	2011-2014	2011-2015
Trafikeringskostnader 2011 (Mkr)	17 873	17 873
Trafikeringskostnader 2014 resp. 2015 (Mkr)	19 818	20 749
Kostnadsökning (Mkr)	1 945	2 876
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	1 849	2 418
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>96</b>	<b>458</b>
Kvarstående kostnadsökning i % av total kostnadsökning	5,0 %	15,9 %
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>95,0 %</b>	<b>84,1 %</b>
<i>därav förklarar ökade faktorpriser</i>	47,9 %	42,0 %
<i>därav förklarar ett ökat utbud</i>	47,2 %	42,0 %

**Källor:** Trafikanalys, SLL och egna beräkningar

I sexton av 21 län är den faktiska kostnadsökningen större än vad som svarar mot stigande faktorpriser och förändrat utbud. Mäter man avvikelsen i miljoner kronor är avvikelsen störst i Västra Götaland med 400 mkr, men räknat i procent är avvikelsen störst i Örebro, Dalarna, Västernorrland och Jämtland.

En kostnadsökning som är större än vad som svarar mot ett ökat utbud och stigande faktorpriser ska inte tolkas som om ökningen inte kan förklaras. I flertalet fall finns naturliga förklaringar som dessutom är politiskt förankrade.

Det handlar bl.a. om omförhandlingar i samband med stora strukturella förändringar inom befintliga avtal, ökad trängsel i trafiken med allt högre lönekostnader per körd kilometer som följd samt att bussparken har förnyats för att svara upp mot dagens krav på tillgänglighet och miljövänliga drivmedel.

I riket ökade andelen bussar med förnybart drivmedel från 30 till 70 procent 2011–2015 medan andelen tillgänglighetsanpassade fordon ökade från knappt 40 till 78 procent. I storstadslänen har andelen tillgänglighetsanpassade fordon varit förhållandevis hög under hela perioden.



### 4.3 Vad ligger bakom tågtrafikens kostnadsökning i riket exkl. Stockholms län?

I den indexkorg som valts för tågtrafiken efter samråd med avtalse experter ingår lönekostnadernas utveckling enligt AKI samt KPI (konsumentprisindex). Ingående index har viktats enligt följande; lönekostnader (50 %) och KPI (50 %). Valt index innebär en kostnadsökning på 1,5 procent per år allt annat lika, se vidare tabell 4.3.

**Tabell 4.3 Faktisk kostnadsutveckling (tågtrafik) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud i riket exklusive Stockholms län**

	2011	2014	2015	Ökning per år (%)	Perioden	2014-2015 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	60 389	73 320	74 653	5,4	14 264	1,82
Trafikeringskostnader (Mkr)	3 692	4 952	5 361	9,8	1 669	8,27
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	61,14	67,53	71,82	4,1	11	6,34
Justerat faktorprisindex	1	1,0468	1,0594	1,5	0,0594	1,21
Indexerad prislapp/ Utbudskilometer (kr)	61,14	64,00	64,77	1,5	3,6	1,21
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0	3,54	7,04			
Teoretiskt beräknad trafikkostnad efter index och utbud (Mkr)	3 692	4 692	4 835	7,0	1 143	3,05
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	259	526		526	
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	3 692	3 865	3 912	1,5	219	1,21
Kostnad för förändrat utbud med 2012 års prislapp (Mkr)	3 692	4 483	4 564	5,4	872	1,82

**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

Som framgår av tabell 4.3 uppgår skillnaden mellan faktisk och teoretisk kostnadsökning till 259 miljoner kronor 2014 och till 526 miljoner kronor 2015. Av tabellen framgår vidare att det ökade utbudet haft en väsentligt större betydelse för trafikeringskostnadernas utveckling än ökade faktorpriser, plus 872 Mkr jämfört med plus 219 Mkr.



**Tabell 4.4 Hur mycket av den totala kostnadsökningen (tågtrafik) i riket exkl. Stockholms län beror på stigande faktorpriser och ett ökat utbud och hur mycket beror på andra faktorer?**

	2011-2014	2011-2015
Trafikeringskostnader 2011 (Mkr)	3 692	3 692
Trafikeringskostnader 2014 resp. 2015 (Mkr)	4 952	5 361
Kostnadsökning (Mkr)	1 260	1 669
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	1 000	1 143
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>259</b>	<b>526</b>
Kvarstående kostnadsökning i % av total kostnadsökning	20,6 %	31,5 %
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>79,4 %</b>	<b>68,5 %</b>
<i>därav förklarar ökade faktorpriser</i>	14,2 %	13,8 %
<i>därav förklarar ett ökat utbud</i>	65,2 %	54,7 %

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

Av tabell 4.4 framgår att det ökade utbudet tillsammans med ökade faktorpriser förklarar knappt 80 procent av den totala kostnadsökningen perioden 2011–2014. Mellan 2014 och 2015 ökar dock den kvarstående kostnadsökningen med 267 miljoner kronor, varför det som förklaras av utbudsförändringen och stigande faktorpriser sjunker till knappt 70 procent.

I fem län var den kostnadsökning som inte kan förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser perioden 2011–2015 väsentligt större än den i riket räknat i procent; Uppsala, Jönköping, Halland och Västra Götaland.

Det som förklarar detta i nämnda län är bl.a. DSB:s utträde från den svenska marknaden, nya avtal, nya avtalsformer (bl.a. open-book-avtal), investeringar i nya tåg, ökade banavgifter och nya (förhållandevis dyra) tåglinjer.

Det kan heller inte uteslutas att det finns vissa brister i det dataunderlag som inrapporterats till Trafikanalys. När kostnaden per utbudskilometer ökar med 23 procent från ett år till ett annat (gäller ett län) finns det anledning att ställa sig tveksam till inrapporterade uppgifter.

Sex län redovisar en kostnadsökning 2011–2015 som är lägre än den teoretiskt beräknade kostnadsutvecklingen medan tolv redovisar en kostnadsökning som inte kan förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser.

#### 4.4 Vad ligger bakom spårvägstrafikens kostnadsökning i Östergötland och Västra Götaland?

Efter samråd med sakkunniga på området har utredningen konstruerat ett prisindex för spårvägstrafiken som till 50 procent bygger på lönekostnadernas utveckling enligt AKI, till 34 procent på NPI och till 16 procent på oförändrade priser, dvs. en konstant. Valt index innebär en kostnadsökning på 1,4 procent per år.

Som framgår av tabell 4.5 uppgår skillnaden mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad till 114 miljoner kronor vilket innebär att ett ökat utbud och stigande faktorpriser endast kan förklara 40 procent av kostnadsökningen. Men som tidigare nämnts hade Västra Götaland en engångskostnad för spårvägstrafiken på 70 miljoner kronor 2015. Tar man bort denna kostnad kan det ökade utbudet tillsammans med stigande faktorpriser förklara cirka 63 procent av kostnadsökningen.

**Tabell 4.5 Faktisk kostnadsutveckling (spårvägstrafik exkl. Stockholms län) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud**

	2011	2012	2014	2015	Snitt per år (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	17 842	18 087	18 138	18 170	0,5
Trafikeringskostnader (Mkr)	1 026	1 023	1 172	1 218	4,4
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	57,51	56,54	64,60	67,03	3,9
<i>Justerat faktorprisindex</i>	<i>1</i>	<i>1,0207</i>	<i>1,0462</i>	<i>1,0560</i>	<i>1,4</i>
Indexerad prislapp/Utbudskilometer	57,51	58,71	60,17	60,73	1,4
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0,00	- 2,17	4,43	6,30	0,0
Teoretiskt beräknad trafik kostnad efter index och utbud (Mkr)	1 026	1 062	1 091	1 103	1,8
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0,00	- 39	80	114	
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	17 842	18 212	18 667	18 840	1,4
Kostnad för förändrat utbud med 2011 års prislapp (Mkr)	1 026	1 040	1 043	1 045	0,5

**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

Enligt uppgifter från Västra Götaland, som svarar för 94 procent av trafikeringskostnaderna i fråga, handlar den kvarstående kostnadsökningen framför allt om ökade kapital- och underhållskostnader samt ökade leasingkostnader för spårvagnar.

## 4.5 Vad ligger bakom tåg- och spårvägstrafikens kostnadsökning i Stockholm?

Tågtrafiken är betydligt mer omfattande än spårvägstrafiken. Mot den bakgrunden och det faktum att valda index beträffande tåg- respektive spårvägs- trafik i stort sett är identiska har utredningen valt att använda det faktorpris- index för tåg som redovisats ovan i nedanstående kalkyl.

Som framgår av tabell 4.6 har kalkylen, till skillnad från övriga analyser, begränsats till perioden 2012–2015. Skälet härtill är att kalkylen i allt väsentligt bygger på den statistik vi fått från SLL och således inte från Trafikanalys. Men för att göra statistiken någorlunda jämförbar med Trafikanalys statistik i fråga om utbudet har SLL:s utbudsstatistik multiplicerats med 2. Motivet till detta är att Trafikanalys statistik räknar med cirka två vagnar på linjenäten i fråga.

**Tabell 4.6 Faktisk kostnadsutveckling (tåg- och spårvägstrafik i Stockholms län) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud**

	2012	2013	2014	2015	Snitt per år (%)	Perioden
Utbudskilometer (1000-tal)	28 406	32 389	31 024	31 324	3,3	2 918
Trafikeringskostnader (Mkr)	2 368	2 649	2 796	2 907	7,1	539
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	83,38	81,78	90,13	92,82	3,6	9,44
<i>Justerat faktorprisindex</i>	<i>1,0000</i>	<i>1,0070</i>	<i>1,0270</i>	<i>1,0344</i>	<i>1,1</i>	<i>0</i>
Indexerad prislapp/ Utbudskilometer (kr)	83,38	83,96	85,63	86,25	1,1	3
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0,00	- 2,18	4,50	6,57		6,57
Teoretiskt beräknad trafikkostnad efter index och utbud (Mkr)	2 368	2 719	2 657	2 702	4,5	333
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	-71	140	206		206
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	2 368	2 385	2 432	2 450	1,1	82
Kostnad för förändrat utbud med 2012 års prislapp (Mkr)	2 368	2 701	2 587	2 612	3,3	243

**Källor: SLL och egna beräkningar**

Som framgår av tabell 4.6 uppgår skillnaden mellan faktisk och teoretisk kostnadsökning till 206 miljoner kronor 2015. Av tabell 4.7 framgår att utbuds- förändringen förklarar nästan hälften av kostnadsökningen, drygt 46 procent.

**Tabell 4.7 Hur mycket av den totala kostnadsökningen (tåg- och spårvägstrafik i Stockholm) beror på stigande faktorpriser och ett ökat utbud och hur mycket beror på andra faktorer?**

2012-2015	
Trafikeringskostnader 2012 (Mkr)	2 368
Trafikeringskostnader 2015 (Mkr)	2 907
Kostnadsökning (Mkr)	539
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	333
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>206</b>
Kvarstående kostnadsökning i % av total kostnadsökning	38,2%
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>61,8%</b>
<i>därav förklarar ökade faktorpriser</i>	15,5%
<i>därav förklarar ett ökat utbud</i>	46,3%

**Källor: SLL och egna beräkningar**

Enligt uppgift från Stockholms läns landsting (SLL) kan den kostnadsökning som inte förklaras av stigande faktorpriser och ett ökat utbud bl.a. bero på införandet av pendeltågstrafik till Uppsala, introduktion av nya fordon och att Tvärbanan öppnade nya bandelar.

#### 4.6 Vad ligger bakom tunnelbanetrafikens kostnadsökning?

Efter diskussioner med landstingets indexexperter i Stockholms län har utredningen konstruerat ett prisindex för tunnelbanetrafikens som till 51 procent bygger på lönekostnadernas utveckling enligt AKI, till 19 procent på NPI och till 30 procent på oförändrade priser, dvs. en konstant. Valt index innebär en kostnadsökning på 1,1 procent per år allt annat lika. Tar man hänsyn till utbudsförändringen erhålls en teoretisk kostnadsökning på 171 miljoner kronor under perioden 2012–2015, se tabell 4.8.

Som framgår av tabell 4.8 har de faktiska trafikeringskostnaderna ökat med 2,3 procent per år och med totalt 181 miljoner kronor under perioden 2012–2015. Eftersom den teoretiskt beräknade kostnadsökningen uppgår till 171 miljoner kronor svarar således stigande faktorpriser i kombination med utbudsförändringen mot i stort sett hela kostnadsförändringen, se tabell 4.9.

I sammanhanget bör vidare nämnas att SLL:s egen utbudsstatistik har multiplicerats med 7 för att göra statistiken någorlunda jämförbar med Trafikanalys statistik i fråga om utbudet. Motivet till detta är att Trafikanalys statistik räknar med cirka sju vagnar på linjenäten i fråga.

**Tabell 4.8 Faktisk kostnadsutveckling (tunnelbanetraffic) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud**

	2012	2013	2014	2015	Snitt per år (%)	Perioden	Perioden %
Utbudskilometer (1000-tal)	89 709	90 838	91 697	92 518	1,0	2 808	3,1 %
Trafikeringskostnader (Mkr)	2 561	2 627	2 690	2 742	2,3	181	7,1 %
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	28,55	28,92	29,34	29,64	1,3	1,09	3,8 %
<i>Justerat faktorprisindex</i>	<i>1,0000</i>	<i>1,0070</i>	<i>1,0270</i>	<i>1,0344</i>	<i>1,1</i>	<i>0,03</i>	<i>3,4 %</i>
Indexerad prislapp/ Utbudskilometer (kr)	28,55	28,75	29,32	29,53	1,1	1	3,4 %
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0,00	0,17	0,02	0,11		0,11	
Teoretiskt beräknad trafikkostnad efter index och utbud (Mkr)	2 561	2 611	2 688	2 732	2,2	171	6,7 %
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	15	2	10		10	
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	2 561	2 579	2 630	2 649	1,1	88	3,4 %
Kostnad för förändrat utbud med 2011 års prislapp (Mkr)	2 561	2 593	2 618	2 641	1,0	80	3,1 %

**Källor: SLL och egna beräkningar**

**Tabell 4.9 Hur mycket av den totala kostnadsökningen för T-banetrafiken beror på stigande faktorpriser och ett ökat utbud och hur mycket beror på andra faktorer?**

2012-2015	
Trafikeringskostnader 2012 (Mkr)	2 561
Trafikeringskostnader 2015 (Mkr)	2 742
Kostnadsökning (Mkr)	181
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	171
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>10</b>
Kvarstående kostnadsökning i % av total kostnadsökning	5,5%
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>94,5%</b>
<i>därav förklarar ökade faktorpriser</i>	49,5%
<i>därav förklarar ett ökat utbud</i>	45,0%

Källor: SLL och egna beräkningar

#### 4.7 Slutsatser angående varför trafikeringskostnaderna ökar

Utredningens slutsatser i fråga om vilka faktorer som ligger bakom kostnadsökningen för samtliga trafikslag exkl. fartygstrafik kan sammanfattas så här:

1. Ett ökat utbud förklarar tillsammans med stigande faktorpriser cirka 74 procent av den totala kostnadsökningen mellan 2011 och 2015, varav 32 procent beror på ökade faktorpriser och 42 procent på ett ökat utbud.
2. Det mesta tyder på att den teoretiska förklaringsgraden tenderar att sjunka över tid. Perioden 2007–2011 kunde stigande faktorpriser tillsammans med utbudsförändringen förklara 95 procent av kostnadsökningen. Perioden 2007–2012 sjönk den till 88 procent. Perioden 2011–2014 låg den på drygt 80 procent.
3. Den största ökningen av trafikeringskostnaderna för busstrafik i pengar räknat – och som inte förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser – har Västra Götaland, vilket bl.a. beror på omförhandlingar i samband med stora strukturella förändringar inom befintliga avtal inför trängselskattens införande i Göteborg 2013, miljösatningar i nya trafikavtal samt införande av kvalitetsincitament.



4. Trafikeringskostnadernas utveckling har även påverkats av att tågtrafiken har ökat mer än annan trafik. Tågtrafik är dyrare än busstrafik per utbudskilometer men extremt viktig för att öka hushållens tillgänglighet till olika arbetsplatser liksom företagens tillgänglighet till arbetskraft.
5. Utöver vad som ovan nämnts i fråga om kostnadsdrivande faktorer finns anledning att ifrågasätta om Trafikanalys statistik är korrekt i alla delar. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) redovisar efter bästa förmåga regelbundet uppgifter till Trafikanalys, men förutsättningarna att leverera in korrekt behöver förbättras.

**Tabell 4.10 Hur mycket av den totala kostnadsökningen för samtliga trafikslag exkl. fartygstrafik beror på stigande faktorpriser och utbudsförändringen och hur mycket beror på andra faktorer?**

	2011-2014	2011-2015
Trafikeringskostnader 2011 (Mkr)	27 322	27 322
Trafikeringskostnader 2014 resp. 2015 (Mkr)	31 428	32 978
Kostnadsökning (Mkr)	4 106	5 656
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	3 327	4 169
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>779</b>	<b>1 487</b>
Kvarstående kostnadsökning i % av total kostnadsökning	19,0 %	26,3 %
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>81,0 %</b>	<b>73,7 %</b>
<i>därav förklarar ökade faktorpriser</i>	37,8 %	32,1 %
<i>därav förklarar ett ökat utbud</i>	43,3 %	41,6 %

Källor: Trafikanalys, SLL och egna beräkningar

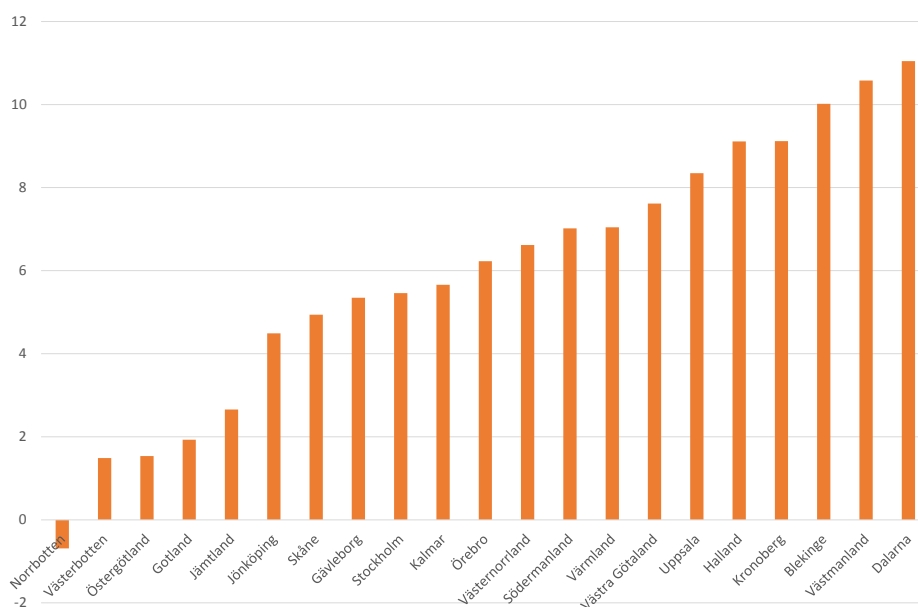
#### 4.8 RKM-kostnadernas utveckling justerat för utbudsförändringar och stigande faktorpriser

Som ovan nämnts finns det anledning att ifrågasätta om Trafikanalys statistik är hundraprocentigt korrekt vad gäller RKM-kostnadernas fördelning på trafikeringskostnader respektive infrastruktur och övrigt. Däremot är de totala RKM-kostnaderna i Trafikanalys statistik rimliga för respektive län eftersom uppgifterna i allt väsentligt överensstämmer med vad som redovisats i kommunernas och landstingens räkenskapsammandrag (RS).

Mot den bakgrunden har utredningen – som ett komplement till vad som ovan redovisats i fråga om trafikeringskostnaderna – gjort en översiktlig analys som beskriver hur RKM-kostnaderna ökat per år i olika landsting/regioner och i vad mån kostnadsförändringen kan förklaras av utbudsförändringar och stigande faktorpriser.

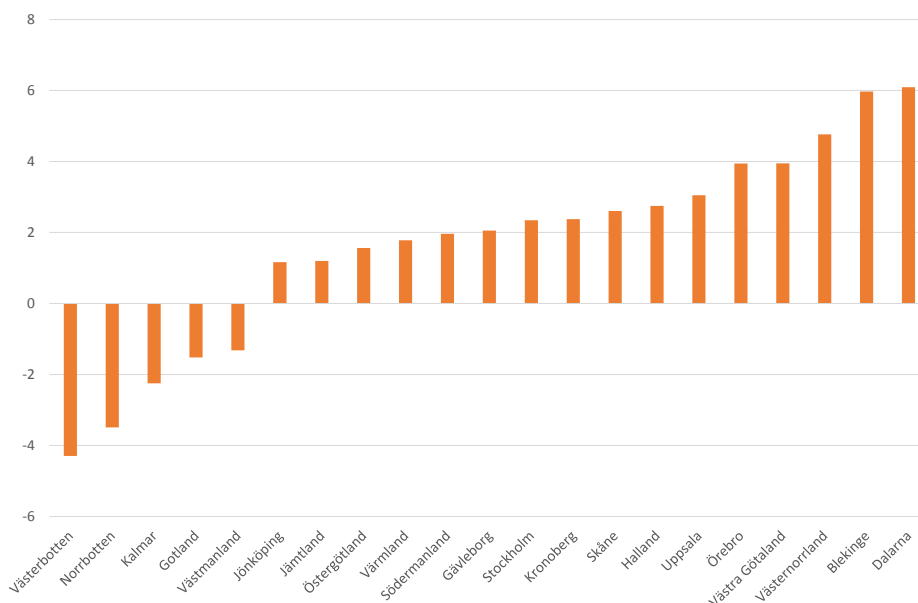
Resultatet sammanfattas i diagram 4.1 och 4.2 nedan.

**Diagram 4.1 RKM-kostnadernas utveckling 2011-2015 (ökning per år i %)**



Källa: SCB och Trafikanalys

**Diagram 4.2 RKM-kostnadernas utveckling justerat för utbuds-  
förändringar och stigande faktorpriser 2011-2015 (ökning per år i %)**



Källa: SCB och Trafikanalys

I flertalet län uppgår den ökning av RKM-kostnaderna som inte förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser till cirka 2-3 procent per år. Det torde bl.a. handla om ökade kostnader för infrastruktur och övrigt samt vad som ovan nämnts i rapporten i fråga om trafikeringskostnadernas utveckling.

# 5. Kostnadsökningarna och kraven på kollektivtrafik

## 5.1 Mål och styrande förutsättningar

De mål och styrande förutsättningar som finns för kollektivtrafik handlar framför allt om de transportpolitiska målen, fördubblingsmålet samt lagen om kollektivtrafik.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det finns för närvarande två transportpolitiska delmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Det transportpolitiska funktionsmålet tar avstamp i begreppet tillgänglighet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Det transportpolitiska hänsynsmålet stakar ut att klimatpåverkan stegvis kan minskas genom att energieffektiviteten ökar och beroendet av fossila bränslen bryts. Vidare framhåller transportpolitikens hänsynsmål säkerhetsaspekten utifrån ett helhetsperspektiv.

Kollektivtrafik skapar värden både för den som reser och för vårt samhälle. Därför arbetar en enad bransch mot visionen ”kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle”. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till 2025 jämfört med 2006.

Den 1 januari 2012 började en ny lag som reglerar kollektivtrafiken gälla i Sverige. Lagstiftningen bygger på EU:s kollektivtrafikförordning och reglerar hur samhället kan säkra upp trafik och standard som den kommersiella trafiken inte kan erbjuda. Syftet med lagen är att förbättra kollektivtrafiken gentemot kunden genom ökad konkurrens och bättre samordning med annan samhällsplanering.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ska besluta om regionala trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. Kommuner och landsting beställer den trafik de vill att RKM ska upphandla inom sina gränser, men myndigheten kan öka, minska eller flytta trafik enligt sitt kollektivtrafikprogram. Det har vidare blivit fritt att bedriva kollektivtrafik på kommersiella grunder. Trafikföretaget ska då driva verksamhet som finansieras med biljettintäkterna.

## 5.2 Kostnadsökningarna vs de transportpolitiska målen

De kostnadsökningar som redovisats i föregående avsnitt och som inte beror på stigande faktorpriser och utbudsförändringar handlar bl.a. om nya fordon anpassade till dagens miljö- och tillgänglighetskrav.

I riket har medelåldern på bussarna sjunkit från 6,3 till 5,8 år under perioden 2007–2015. Andelen bussar med förnybart drivmedel har ökat från knappt 30 till 70 procent mellan 2011 och 2015 medan andelen tillgänglighetsanpassade bussar har ökat från 40 till 78 procent.

Andelen tillgänglighetsanpassade tåg har ökat från 80 till 96 procent under perioden. Det har även skett en förbättring vad gäller spårvagnarnas tillgänglighetsanpassning.

I den nya ekonomiska geografin (NEG) koncentreras tillväxten mot större urbana regioner och särskilt till de största. Den grundläggande förklaringen till det starka sambandet mellan regionstorlek och tillväxt är mångfald. Med det senare menas förekomsten av olika sorters ekonomiska verksamheter – varor, tjänster och kompetenser. Små regioners främsta handikapp är att närmarknaden bara i undantagsfall ger utrymme för specialiserade verksamheter om de inte är givna av naturen, t.ex. malmfält.

Växande pendlingsavstånd – dvs. regionförstoring – är och har varit helt avgörande för den ekonomiska tillväxten under senare decennier. De regionala trafikmyndigheternas uppdrag med fokus på regionförstoring handlar således inte bara om att verka för en god inomkommunal och regional tillgänglighet utan även om interregional tillgänglighet. Olika transportlösningar påverkar kostnaderna för kollektivtrafik. Tågtrafik är förhållandevis dyr per utbudskilometer men är mycket viktig för att öka hushållens tillgänglighet till olika arbetsplatser liksom företagets tillgänglighet till arbetskraft.

För att öka tillgängligheten för företag och hushåll är det svårt att undgå att kostnaderna ökar. Detsamma gäller om man vill uppnå högt ställda krav i fråga om miljö- och tillgänglighetsanpassning beträffande fordonen. Mot den bakgrunden kan utredningen inte dra någon annan slutsats än att kostnadsökningen under senare år i hög grad överensstämmer med de transportpolitiska målen.

### 5.3 Kostnadsökningarna vs fördubblingsmålet

Fördubblingsmålet innebär att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas perioden 2006–2025<sup>8</sup>. Men som framgår av tabell 5.1 nedan har resandet bara ökat med 2,5 procent per år perioden 2007–2015 samtidigt som utbudet har ökat med 2 procent per år. För att resandet ska fördubblas fram till 2025 krävs att resandet ökar med drygt 7 procent per år fram till 2025, dvs. drygt 3 gånger så snabbt som vad som faktiskt sker idag.

---

<sup>8</sup> Tidigare gällde fördubblingsmålet perioden 2006–2020

**Tabell 5.1 Kostnader, resande och utbud 2007–2015**

	2007	2012	2015	Ökning per år (%)	Perioden
RKM-kostnad (Mkr)	26 735	36 497	42 917	6,1	16 182
Nettokostnad (kommun + landsting)	12 665	18 075	22 310	7,3	9 645
Utbud (1000-tal km)	688 535	785 215	829 623	2,4	141 088
Resande (1000-tal påstigningar)	1 214 396	1 368 608	1 482 427	2,5	268 031
Resande per utbudskilometer	1,76	1,72	1,79	0,2	0
Personkilometer (miljoner)	11 767	14 492	15 716	3,7	3 949
Personkilometer per resa	9,69	10,59	10,60	1,1	0,91

**Källa: Trafikanalys**

Mot bakgrund av vad som ovan redovisats kan man konstatera att de åtgärder som vidtagits under senare år inte räcker till för att uppnå fördubblingsmålet. Om målet ska uppnås måste ytterligare åtgärder vidtas.

## 6. Avslutande reflektioner

Sammantaget fortsätter kommunernas och landstingens skattebidrag till den regionala kollektivtrafiken att öka, men takten har mattats av något. Tre fjärdedelar av kostnadsökningen beror på mer trafik och fler avgångar – framför allt mer tågtrafik – samt stigande löner och priser. En fjärdedel, lite mer än tidigare, beror på andra faktorer. Det handlar bland annat om kvalitetshöjningar, till exempel fordon som är mer tillgängliga och med högre miljöprestanda, ökade krav på lönsamhet och nya avtalsformer.

Tågtrafiken har ökat mer än annan trafik och är förhållandevis dyr per utbudskilometer. Samtidigt är tågtrafik avgörande för ekonomisk tillväxt och arbetsmarknadsförstoring. Ett ökat utbud innebär också ökade investeringskostnader. Nya upphandlingar kan resultera i kostnadsökningar.

Satsningarna på kollektivtrafiken stämmer i hög grad överens med de transportpolitiska målen. Kollektivtrafiken är viktig för att nå högt satta mål om miljö och tillgänglighet. Resmöjligheterna har ökat och det finns stor potential att öka marknadsandelen ytterligare. För detta behövs politiska styrmedel och andra åtgärder.

SKL vill med den här rapporten visa på satsningarna på kollektivtrafiken. Vi vill också stimulera till en diskussion om hur kostnadsökningarna kan dämpas. SKL verkar redan nu på flera sätt för att stödja detta.

Ett sätt att få ner kostnaderna är att ställa bättre krav i upphandlingarna. Tillsammans med andra aktörer inom ramen för samarbetet *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik* har SKL tagit fram modellavtal för hur beställare av kollektivtrafik kan få fler resenärer till lägre kostnader och en bättre affärsmässighet. SKL tar sedan flera år tillbaka fram *Öppna jämförelser* av kollektivtrafiken. Syftet är att kommuner och landsting ska kunna använda jämförelserna för att lära av varandra och på så sätt förbättra sina verksamheter.

SKL har påbörjat ett arbete med att titta på alternativa finansieringskällor för kollektivtrafiken. Vi medverkar även i diskussionen om kollektivtrafikens fördubblingsmål, som sker inom ramen för *Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik*. *Partnersamverkan* publicerade 2016 en rapport som förutsättningslöst tar upp ett antal olika åtgärder och vilka effekter de skulle kunna få på offentliga budgetar och samhällliga mål. Enligt rapporten går det att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till år 2030, men det kommer att kräva framsynna, medvetna och målinriktade beslut av framförallt regering och riksdag. Sedan fördubblingsarbetet startade har antalet resor med kollektivtrafiken ökat och så även marknadsandelen. Vi ser fram emot en fortsatt diskussion om vad som krävs för att ytterligare öka det kollektiva resandet.

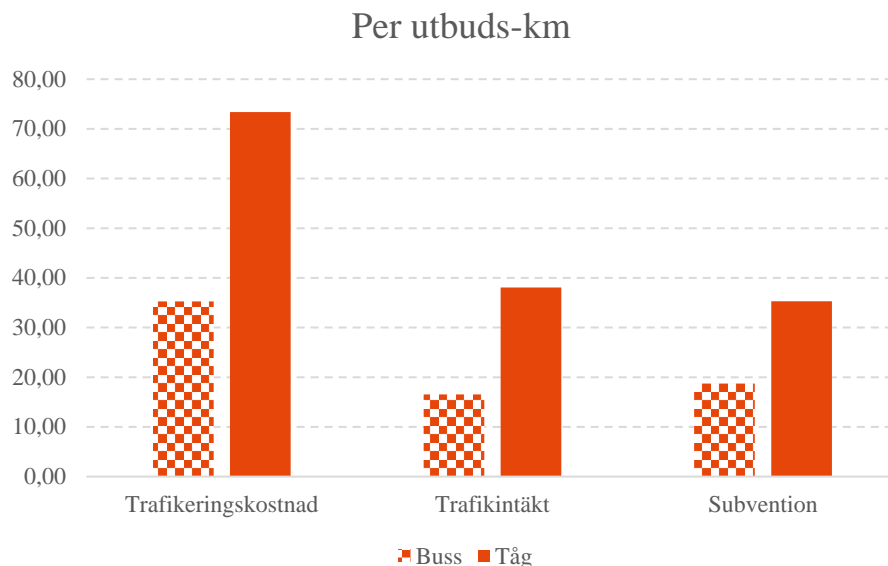
Det finns fler sätt att dämpa kostnadsutvecklingen. Till exempel kan kommuner och regioner stimulera kollektivtrafiken genom riktad samhälls- och infrastrukturbbyggnad. Det finns också goda idéer om hur efterfrågetoppar i dimensionerande ”peaktider” kan utjämnas.

Sedan vår förra rapport har diskussionen om kollektivtrafikens kostnader fördjupats i flera län. På så sätt skapas goda förutsättningar för medvetna satsningar framöver.

Den regionala tågtrafiken har ökat markant på senare år och är betydelsefull för regionförstoring och arbetspendling. Diagram 6.1 nedan visar varför växlingen

från buss- till tågutbud drar upp nettokostnaderna. Kostnad och subvention per utbudskilometer är betydligt större för tåg än för buss.

**Diagram 6.1. Kostnader, intäkter och subvention år 2015, per utbudskilometer**

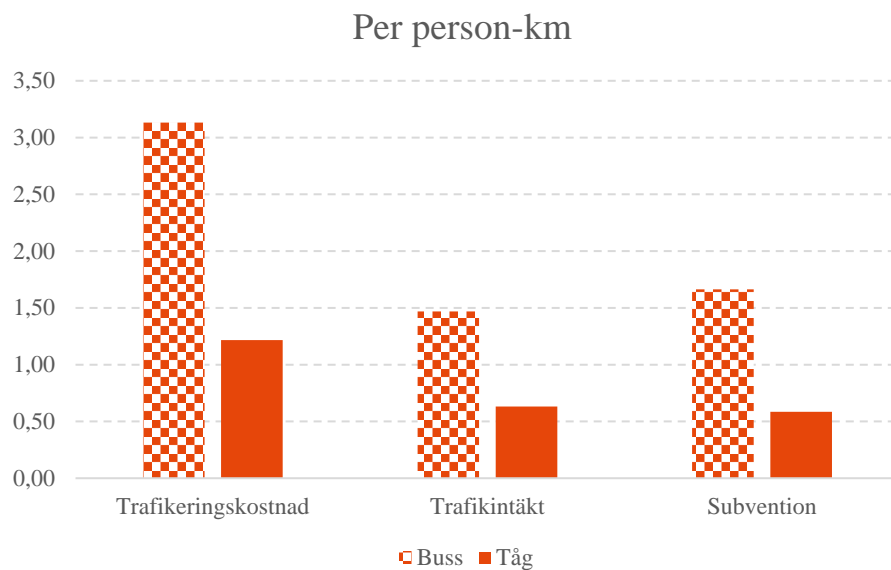


**Källa: Trafikanalys och egna beräkningar**

Diagram 6.2 nedan visar en av förklaringarna till att RKM ändå växlar från buss- till tågutbud. Kostnad och subvention per personkilometer är den omvända jämfört med per utbudskilometer, betydligt större för buss än för tåg. Att det blir så, beror på att kapaciteten är så mycket bättre för tåg än för bussar. Därigenom kunde den genomsnittliga beläggningen i landets tåg vara 60 passagerare per vagn år 2015, medan det i genomsnitt ”bara” satt 11 passagerare i varje buss.

Växlingen från buss- till tågtrafik visar hur kollektivtrafiken används som ett politiskt verktyg för att stimulera tillväxten. Tåg är ett verktyg för att vidga arbetsmarknadsregionerna och möjliggöra längre pendlingsresor.

**Diagram 6.2 Kostnader, intäkter och subvention år 2015, per personkilometer**



**Källa: Trafikanalys och egna beräkningar**



## Kollektivtrafikens kostnadsutveckling – en överblick

### Vad förklarar utvecklingen 2011-2015

Den här rapporten ger ett kunskapsunderlag som beskriver kostnadsutvecklingen för kollektivtrafik perioden 2011-2015. I den här rapporten tittar vi främst på det som har störst påverkan på landstingens och kommunernas skattebidrag till den regionala kollektivtrafiken, det vill säga de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikeringskostnader, och hur de kan förklaras. Rapporten är en uppföljning av studien *Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?* som SKL publicerade i januari 2014 med stort genomslag.

Upplysningar om innehållet  
Björn, Sundström, bjorn.sundstrom@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2017  
ISBN/Beställningsnummer: 978-91-7585-529-5  
Text: Björn Sundström, SKL  
Produktion och textgranskning: Birgitta Granberg, SKL

Beställ eller ladda ner på [webbutik.skl.se](http://webbutik.skl.se). ISBN/Beställningsnummer 978-91-7585-529-5