

# Vad förklarar kollektiv- trafikens snabba kostnadsökning?



## Förord

Kommunernas och landstingens kostnader för kollektivtrafik har ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga verksamheter i kommunsektorn under senare år. I denna rapport, som tagits fram internt på Sveriges Kommuner och Landsting, görs en analys av vilka huvudsakliga faktorer som orsakat den snabba kostnadsökningen. Syftet med rapporten är att bidra till en ökad förståelse varför kostnaderna har ökat.

En viktig förklaring till de ökade kostnaderna är att utbudet av kollektivtrafik har blivit mer omfattande. Kollektivtrafiken har en självklar roll i resandet för ett hållbart samhälle. Men kostnadsökningen motsvaras dock inte av en lika stor ökning av resandet. Det är därför vår förhoppning att rapporten ska stimulera till en fördjupad diskussion om framtida satsningar, prioriteringar och effektiviseringar – något som behövs för att resandet med kollektivtrafiken ska öka.

Studien baseras huvudsakligen på uppgifter som finns tillgängliga i räkenskapssammandragen (RS) för kommuner och landsting samt statistik från Trafikanalys.

Rapporten har utarbetats av Björn Sundström, ekonom på SKL.

Vi vill särskilt tacka Trafikanalys och Svensk Kollektivtrafik som bidragit med statistiska uppgifter som inte finns tillgängliga i den offentliga statistiken.

Stockholm i januari 2014

Gunilla Glasare  
*Avdelningschef*

Jan Söderström  
*Sektionschef*

*Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad*  
Sveriges Kommuner och Landsting

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>6</b>
1.1 Bakgrund .....	6
1.2 Syfte .....	6
1.3 Källor .....	7
1.4 Rapportens uppläggning .....	7
<b>2. Kollektivtrafikens kostnader och intäkter 2007–2012 .....</b>	<b>8</b>
2.1 RKM/THM-kostnaderna.....	8
2.2 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter.....	9
2.3 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas resultat.....	10
2.4 Kommunsektorns nettokostnader 2007–2012 .....	11
<b>3. De olika trafikslagens utbuds- och kostnadsutveckling.....</b>	<b>12</b>
3.1 Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik .....	12
3.2 Busstrafik.....	12
3.3 Tågtrafik.....	13
3.4 Spårvägstrafik .....	14
3.5 Tunnelbanetrafik.....	15
3.6 Fartygstrafik.....	16
3.7 Utbuds- och kostnadsmixen 2007–2012.....	17
<b>4. Vad förklarar kostnadsökningen? .....</b>	<b>18</b>
4.1 Vad är det som påverkar kostnadernas utveckling? .....	18
4.2 Vad ligger bakom busstrafikens kostnadsökning? .....	18
4.3 Vad ligger bakom tågtrafikens kostnadsökning? .....	21
4.4 Vad ligger bakom spårvägstrafikens kostnadsökning? .....	24
4.5 Vad ligger bakom tunnelbanetrafikens kostnadsökning?.....	27
4.6 Slutsatser om varför trafikeringarkostnaderna ökar .....	28
<b>5. Kostnadsökningarna och kraven på kollektivtrafik.....</b>	<b>30</b>
5.1 Mål och styrande förutsättningar .....	30
5.2 Kostnadsökningarna och de transportpolitiska målen .....	30
5.3 Kostnadsökningarna och fördubblingsmålet .....	31

# Sammanfattning

Sedan 2003 har kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga 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 1,02 kronor, jämfört med en utdebitering på 71 öre 2003.

Syftet med denna studie är att ge ett kunskapsunderlag som beskriver kostnadsutvecklingen för kollektivtrafik perioden 2007–2012. 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, tidigare Trafikhuvudmännen/THM) och kommunsektorn (kommuner och landsting) har kostnader för kollektivtrafik. Under perioden 2007–2012 har RKM/THM-kostnaderna ökat med knappt 9,8 miljarder kronor eller med 6,4 procent per år medan kommunsektorns nettokostnader för kollektivtrafik har ökat med 8 procent per år eller med nästan 6 miljarder kronor totalt. Under samma tidsperiod har resandet bara ökat med 2,6 procent per år.

Beträffande RKM/THM-kostnaderna är det framför allt trafikeringskostnaderna som har ökat under perioden. Dessa kostnader har ökat med i genomsnitt 6,9 procent per år. Den totala kostnadsökningen uppgår till drygt 8,7 miljarder kronor.

Det är framför allt trafikeringskostnaderna för buss- och tågtrafik som har ökat under perioden. Kostnaderna för busstrafik har ökat med 5,1 miljarder kronor eller med 6,5 procent per år. Kostnaderna för tågtrafik har ökat med drygt 11 procent per år och med 2,7 miljarder kronor totalt.

Kommunsektorns kostnadsökning beror i allt väsentligt på ökade bidrag till RKM/THM. Bidragen har ökat med 7,2 procent per år eller med 5,1 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 procentuellt sett har ökat betydligt mer än annan trafik. Tågtrafik är förhållandevis dyr per utbudskilometer men extremt viktig för att öka hushållens tillgänglighet till olika arbetsplatser liksom företagens 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 2007–2012 visar att ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser kan förklara 86 procent (91 % t.o.m. 2011) av den totala ökningen av trafikeringskostnaderna för samtliga trafikslag exkl. fartygs-trafiken, se tabell 1. Resterande kostnadsökning beror i allt väsentligt på bättre fordon med avseende på miljö- och tillgänglighetsanpassning, ökad trängsel i

trafiken, nya typer av avtal samt i enstaka fall på ekonomiska konsekvenser av uppsagda trafikavtal.

**Tabell 1. Trafikutbud, priser och kostnader (exkl. fartygstrafik<sup>1</sup>) 2007–2012**

	2007	2012	Förändring %	Förändring (Mkr)	Procent av total förändring
Utbudskilometer (1000-tal)	688 535	803 336	16,7		
Trafikeringskostnader (Mkr)	21 593	30 144	39,6	8 551	100,0
Pris- och utbudsrelaterad kostnadsförändring (Mkr)	21 593	28 947	34,1	7 354	86,0
<i>därav stigande faktorpriser</i>			13,4	2 904	34,0
<i>därav ökat utbud</i>			20,6	4 450	52,0
Övrig kostnadsökning			5,5	1 197	14,0

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

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 2006–2012. Om fördubblingsmålet ska uppnås måste ytterligare åtgärder vidtas.



<sup>1</sup> För fartygstrafiken saknas uppgifter om utbudet

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Sedan 2003 har kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga 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 1,02 kronor, jämfört med en utdebitering på 71 öre 2003.

Det har hittills inte gått att fastställa vad kollektivtrafikens snabba kostnadsökning beror på. Olika hypoteser har förts fram. De handlar bl.a. om ett ökat trafikutbud och ökade krav på fordonens anpassning till dagens krav på tillgänglighet och utsläpp i närmiljön. Men några studier som närmare belyser dessa frågor och som ger en samlad förklaring till kostnadsökningarna i branschen har emellertid inte genomförts.

Mot den bakgrunden har Sektionen för infrastruktur och fastigheter på Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) uppdragit åt intern utredningsexpertis på Sektionen för ekonomisk analys att titta närmare på frågan. Vad utredningen identifierat i fråga om kostnadsdrivande faktorer redovisas i föreliggande rapport.

## 1.2 Syfte

Syftet med studien är att ge ett kunskapsunderlag som beskriver kostnadsutvecklingen perioden 2007–2012. Det hade förvisso varit önskvärt att kunna studera utvecklingen under en längre tidsperiod, men utredningens bedömning är att det dataunderlag som står till förfogande utifrån ett kvalitetsperspektiv inte medger en längre tidsperiod.

Kunskapsunderlaget försöker framför allt besvara följande frågor:

- Vilka har de mest kostnadsdrivande komponenterna varit?
- Hur har respektive komponent påverkat kostnadsutvecklingen?
- Varför har kommunernas och landstingens nettokostnader utöver bidragen till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, tidigare trafikhuvudmännen, ökat?
- Ligger kostnadsökningarna i linje med de krav som ställs på kollektivtrafik och som regleras i lag och förordningar?

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

SKL:s förhoppning är att underlaget kommer att bidra till förståelse för de ökade kostnaderna och stimulera till diskussion om framtida satsningar, prioriteringar och effektiviseringar, något som behövs för den fortsatta strategiska och politiska styrningen.

---

<sup>2</sup> <http://www.regeringen.se/sb/d/11771>

<sup>3</sup> <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Om-Fordubblaprojektet/>

<sup>4</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

### 1.3 Källor

Studien baseras på uppgifter som finns tillgängliga i räkenskapssammandragen (RS) för kommuner och landsting samt statistik från Trafikanalys och Fordonsdatabasen FRIDA. Vidare har ett antal regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) kontaktats liksom specialister och företrädare för de olika trafikslagen.

### 1.4 Rapportens uppläggning

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, tunnelbanetraffiken 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 de styrande förutsättningar som finns för kollektivtraffiken.



## 2. Kollektivtrafikens kostnader och intäkter 2007–2012

Både de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM, tidigare Trafikhuvudmännen – THM) och kommunsektorn (kommuner och landsting) har kostnader för kollektivtrafik.

### 2.1 RKM/THM-kostnaderna

Då man studerar trafikeringskostnadernas utveckling enligt Trafikanalys statistik bör man hålla i minnet att redovisade kostnader påverkas av hur avtalen med entreprenören 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 och/eller länstrafikbolaget
- 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 fördubblad kollektivtrafik*, ett branschgemensamt arbete kring upphandling och avtal med företrädare för både beställare och entreprenörer<sup>5</sup>.

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

RKM/THM-kostnaderna delas vanligen in i trafikeringskostnader samt kostnader för infrastruktur och övrigt. Under perioden 2007–2012 har RKM/THM-kostnaderna ökat med knappt 9,8 miljarder kronor eller med 6,4 procent per år, se tabell 2.1.

---

<sup>5</sup> Se [www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se).



**Tabell 2.1 Kostnadsutvecklingen för RKM/THM perioden 2007–2012 (Mkr)**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden Mkr	2011-2012 (%)
RKM/THM-kostnad	26 735	34 090	36 497	6,4	9 762	7,1
Infrastruktur	765	3 024	3 221	33,3	2 457	6,5
Övrigt	3 987	2 377	2 576	- 8,4	- 1 411	8,4
Infrastruktur + Övrigt	4 752	5 401	5 797	4,1	1 045	7,3
Trafikeringskostnader	21 983	28 689	30 700	6,9	8 717	7,0

Källa: Trafikanalys

Som framgår av tabell 2.1 är det framför allt trafikeringskostnaderna som har ökat under perioden. Dessa kostnader har ökat med i genomsnitt 6,9 procent per år. Den totala kostnadsökningen uppgår till drygt 8,7 miljarder kronor.

Av tabellen kan vidare utläsas att kostnaderna för infrastruktur har ökat kraftigt medan s.k. övriga kostnader har minskat. Men lägger man ihop kostnaderna för infrastruktur och övrigt finner man att kostnadsutvecklingen bättre korresponderar mot RKM/THM-kostnadernas totala utveckling. Det faktum att kostnaderna för infrastruktur och övrigt skiljer sig åt mellan åren beror enligt utredningens bedömning på hur kostnaderna har redovisats från det ena året till det andra. Sammantaget har kostnaderna för infrastruktur och övrigt ökat med i genomsnitt 4,1 procent per år. Den totala kostnadsökningen uppgår till 1 045 miljoner kronor.

## 2.2 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas intäkter

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

**Tabell 2.2 Intäktsutvecklingen för RKM/THM perioden 2007–2012 (Mkr)**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden Mkr	2011-2012 (%)
Trafikintäkter	11 593	15 001	16 479	7,3	4 886	9,9
Övriga affärsintäkter	2 935	1 374	1 526	- 12,3	- 1 409	11,1
Summa trafik- och övriga affärsintäkter	14 527	16 375	18 005	4,4	3 477	10,0
Bidrag från staten/rikstrafiken	261	167	185	- 6,7	- 77	10,2
Bidrag från kommuner/landsting	12 285	16 280	17 402	7,2	5 117	6,9
<b>Summa intäkter</b>	<b>27 074</b>	<b>32 822</b>	<b>35 591</b>	<b>5,6</b>	<b>8 517</b>	<b>8,4</b>

Källor: Statistiska Centralbyrån och Trafikanalys

Som framgår av tabell 2.2 har trafikintäkterna ökat med i genomsnitt 7,3 procent per år och med nästan 4,9 miljarder kronor totalt under perioden. Bidragen från staten/rikstrafiken har minskat med 77 miljoner kronor och än större är minskningen av övriga affärsintäkter (reklam m.m.) som minskat med 1,4 miljarder kronor under perioden. I sammanhanget bör dock påpekas att både bidragen från staten och de övriga affärsintäkterna ökade mellan 2011 och 2012.

### 2.3 De regionala kollektivtrafikmyndigheternas resultat

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas, tidigare trafikhuvudmännens, resultat påverkas av både kostnads- och intäktsutvecklingen. Som ovan redovisats i tabell 2.1 ökade kostnaderna med 6,4 procent per år under perioden 2007–2012. Av tabell 2.2 framgår att trafikintäkterna (biljettintäkterna) ökade med 7,3 procent per år under samma period. En ogenomtänkt slutsats man skulle kunna dra utifrån dessa fakta är att trafikmyndigheternas/ trafikhuvudmännens ekonomi borde ha förbättrats under perioden. Men vad man då glömmer bort är att kostnaderna respektive intäkterna till storleken är olika. En ökning med sju procent per år på knappt 12 miljarder kronor (trafikintäkterna) 2007 jämfört med en ökning på sju procent per år för kostnaderna samma år (knappt 27 miljarder kronor) gör att trafiknettot (gapet mellan trafik kostnader och trafikintäkter) ökar år från år. Om man till detta lägger att både bidragen från staten/rikstrafiken och övriga affärsintäkter minskat under perioden följer att bidragen från kommuner och landsting måste öka rätt mycket för att trafikmyndigheternas resultat inte ska påverkas negativt. Men det har det gjort eftersom de ökade bidragen från kommuner och landsting endast kompenserat för försämringen i trafiknettot (trafikeringskostnaderna – trafikintäkterna), se tabell 2.3.

**Tabell 2.3 Resultatutvecklingen för RKM/THM perioden 2007–2012 (Mkr)**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden Mkr	2011-2012 (%)
RKM/THM-kostnad	- 26 735	- 34 090	- 36 479	6,4	9 762	7,1
Trafikintäkter	11 593	15 001	16 479	7,3	4 886	9,9
Trafiknetto	- 15 142	- 19 089	- 20 018	5,7	- 4 876	4,9
Övriga affärsintäkter	2 935	1 374	1 526	- 12,3	- 1 409	11,1
Bidrag från staten/rikstrafiken	261	167	185	- 6,7	- 77	10,2
Bidrag från kommuner + landsting	12 285	16 280	17 402	7,2	5 117	6,9
<b>Resultat</b>	<b>339</b>	<b>- 1 268</b>	<b>- 906</b>		<b>- 1 245</b>	

Källor: Statistiska Centralbyrån och Trafikanalys

Som framgår av tabell 2.3 har RKM/THM:s resultat försämrats med drygt 1,2 miljarder kronor under perioden och detta trots att bidragen från kommuner och landsting har ökat med 5,1 miljarder kronor eller med 7,2 procent per år. De ökade bidragen från kommuner och landsting täcker förvisso kostnaderna för

det försämrade trafiknettot (4,9 miljarder kronor) men inte det ekonomiska bortfallet från minskade affärsintäkter och minskade bidrag från staten/ rikstrafiken. Med oförändrat resultat för RKM/THM skulle kommunernas och landstingens bidrag till nämnda huvudmän ha behövt öka med ytterligare 1,2 miljarder kronor eller med totalt 8,8 procent per år, dvs. med ytterligare 1,6 procentenheter. Enligt gällande praxis brukar hänsyn tas till både positiva och negativa resultatavvikelser när budgeten för nästkommande år ska fastställas.

## 2.4 Kommunsektorns nettokostnader 2007–2012

Som framgår av tabell 2.4 nedan har kommunsektorns nettokostnader, dvs. de kostnader som finansieras med kommun- och landstingsskatt, ökat med 8 procent per år eller med nästan 6 miljarder kronor totalt mellan 2007 och 2012. Ökningen svarar mot en skattehöjning på cirka 19 öre eller 0,19 procentenheter. Bidragen till RKM/THM har ökat med 5,1 miljarder kronor (7,2 procent per år) medan övriga kostnader har ökat med knappt 400 miljoner kronor.

**Tabell 2.4 Kommunernas och landstingens nettokostnader 2007–2012 (Mkr)**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden Mkr	2011-2012 (%)
Nettokostnad	12 665	17 243	18 152	7,5	5 487	5,3
därav bidrag till RKM/THM	12 285	16 280	17 402	7,2	5 117	6,9
därav övriga kostnader	380	963	750	14,6	370	- 22,1

Källor: Statistiska Centralbyrån och Trafikanalys

Det kan inte uteslutas att den ökning av övriga kostnader som kommuner och landsting (kommunsektorn) har redovisat i sina respektive räkenskapsammandrag 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 THM/RKM-kostnaderna för infrastruktur/övrigt och kommunsektorns kostnader för övrigt har varit i det närmaste konstant under perioden mätt som andel av de totala RKM/THM-kostnaderna, se tabell 2.5.

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

	2007	2011	2012
RKM/THM-kostnad (Mkr)	26 735	34 090	36 497
därav infrastruktur + övrigt (Mkr)	4 752	5 401	5 797
Kostnader för övrigt (kommunsektorn), Mkr	380	963	750
Summa infrastruktur och övrigt (Mkr)	5 131	6 364	6 547
(Infrastruktur + övrigt)/(RKM/TKM-kostnaden)	19,2%	18,7%	17,9%

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 och till vilken kostnad samt hur tjänsterna används av medborgarna.

Av statistiken framgår hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM, fram till 2011 trafik huvudmän) tillhandahåller kollektivtrafik i respektive län. Statistiken innehåller uppgifter om antal resor, personkilometer, utbudskilometer<sup>6</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 och berörda RKM. Under utredningens gång har det framkommit att vissa av de inrapporterade uppgifterna inte har varit korrekta varför en korrigerings har varit nödvändig.

Beträffande tågtrafiken har vissa län inte inrapporterat några uppgifter alls om antalet utbudskilometer till Trafikanalys, utan endast uppgifter om trafikeringskostnaderna. I dessa fall har utredningen antagit att kostnaden per utbudskilometer i de aktuella länen korresponderar mot kostnaden per utbudskilometer i grannlänen och helt enkelt fyllt i de uppgifter som saknas. Utredningens bedömning är att denna ”handpåläggning” är av mindre betydelse för att ge en någorlunda korrekt bild av utvecklingen av antalet utbudskilometer i riket eftersom det rör sig om län med ett förhållandevis litet utbud.

## 3.2 Busstrafik

Under perioden 2007–2012 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (tidigare trafik huvudmännens) trafikeringskostnader för busstrafik ökat med 5,1 miljarder kronor, dvs. med 37,2 procent eller med i genomsnitt 6,5 procent per år, se tabell 3.1. Trafikutbudet har ökat med drygt 78 miljoner kilometer eller med 2,9 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med 3,5 procent per år eller med drygt 5 kronor totalt under perioden.

---

<sup>6</sup> Antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken

**Tabell 3.1 Utbuds- och kostnadsutvecklingen i riket för busstrafik 2007–2012**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	506 128	574 330	584 166	2,9	78 038	1,7
Trafikeringskostnader (Mkr)	13 664	17 496	18 742	6,5	5 077	7,1
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	27,00	30,46	32,08	3,5	5,09	5,3

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

De län som haft den kraftigaste ökningen av utbudet, mätt i antal utbudskilometer, under perioden är Västra Götaland (26,5 miljoner kilometer), Skåne (14,4 miljoner kilometer) och Stockholm (13 miljoner kilometer).

Mäter man utbudsökningen i procent blir bilden en annan. Åtta län redovisar en utbudsökning som överstiger genomsnittet för riket. I Västra Götaland har utbudet ökat med 30 procent. Övriga län som redovisar en kraftig utbudsökning 2007–2012 är Kalmar (26,6 %), Jönköping (26,0 %), Skåne (24,4 %), Blekinge (24,1 %) och Värmland (23,1 %).

I Stockholms län har utbudet ökat med 12,1 procent under perioden. I fem län har utbudet minskat: Gotland, Örebro, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten.

Stockholms län hade den högsta trafikeringskostnaden per utbudskilometer både 2007 och 2012: 34,38 respektive 44,67 kronor. På andra plats kommer Skåne med 33,82 respektive 37,79 kronor. De lägsta trafikeringskostnaderna per utbudskilometer 2012 hade Blekinge (19,80 kr), Kronoberg (21,51 kr) och Jämtland (22,58 kr).

Den största ökningen av trafikeringskostnaden per utbudskilometer har skett i Stockholms län, plus 5,2 procent per år, medan kostnaden i fråga har minskat med cirka 1 procent per år i både Blekinge och Jönköpings län. I avsnitt 4.2 ges en förklaring till den förhållandevis stora kostnadsökningen i Stockholms län.

### 3.3. Tågtrafik

Under perioden 2007–2012 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (tidigare trafikhuvudmännens) trafikeringskostnader för tågtrafik ökat med 2,7 miljarder kronor, dvs. med 69,1 procent eller med i genomsnitt 11,1 procent per år, se tabell 3.2. Trafikutbudet har ökat med knappt 34 miljoner kilometer eller med 8 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med i genomsnitt 2,9 procent per år eller med drygt 8 kronor totalt under perioden.

**Tabell 3.2 Utbuds- och kostnadsutvecklingen i riket för tågtrafik 2007–2012**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	72 747	101 499	106 670	8,0	33 923	5,1
Trafikeringskostnader (Mkr)	3 936	6 006	6 666	11,1	2 730	11,0
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	54,11	59,17	62,49	2,9	8,38	5,6

Källor: Trafikanalys och egna beräkningar

De län som haft den kraftigaste ökningen av utbudet, mätt i antal utbudskilometer, under perioden är Skåne (12,5 miljoner kilometer), Stockholm (4,1 miljoner kilometer) och Jönköping (3,4 miljoner kilometer).

Mäter man utbudsökningen i procent blir bilden en annan. Åtta län redovisar en utbudsökning som överstiger genomsnittet för riket. I Sörmland, Halland och Skåne har utbudet mer än fördubblats. I Stockholms län har utbudet ökat med 18,6 procent. 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 sju län har en kostnad som överstiger genomsnittet för riket: Kronoberg, Stockholm, Västra Götaland, Sörmland, Skåne, Halland och Kalmar. I dessa län ligger trafikeringskostnaden per utbudskilometer i intervallet 70–90 kronor 2012. Den lägsta trafikeringskostnaden per utbudskilometer har Norrlandslänen tillsammans med Blekinge, mellan 20–30 kr/km, vilket bl.a. beror på avtalens utformning (s.k. tjänstekoncession).

I några län har kostnadsökningen varit anmärkningsvärt hög under perioden. Det gäller bl.a. Kalmar, Västra Götaland och Halland. Vad det beror på redovisas mer utförligt i avsnitt 4.3.

### 3.4. Spårvägstrafik

Spårvägstrafik finns bara i tre län: Stockholm, Östergötland och Västra Götaland. Under perioden 2007–2012 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (tidigare trafikhuvudmännens) trafikeringskostnader för spårvägstrafik ökat med 212 miljoner kronor, dvs. med 17 procent eller med i genomsnitt 3,2 procent per år, se tabell 3.3. Trafikutbudet har ökat med cirka 3 miljoner kilometer eller med 3 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med i genomsnitt 0,1 procent per år eller med totalt 38 öre under perioden.

**Tabell 3.3 Utbuds- och kostnadsutvecklingen för spårvägstrafik 2007–2012**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	18 324	21 194	21 291	3,0	2 967	0,5
Trafikeringskostnader (Mkr)	1 260	1 455	1 473	3,2	212	1,2
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	68,79	68,64	69,17	0,1	0,38	0,8

Källor: Trafikanalys och egna beräkningar

Det län som haft den kraftigaste ökningen av utbudet 2007–2012 är Västra Götaland, plus 2 miljoner kilometer. I Stockholms län har utbudet ökat med 737 000 kilometer medan ökningen i Östergötland stannar vid 228 000 kilometer.

Västra Götaland har även haft den kraftigaste kostnadsökningen under perioden, plus 106 miljoner kronor. I Stockholms och Östergötlands län uppgår ökningen till 90 respektive 17 miljoner kronor.

Den i särklass högsta kostnaden per utbudskilometer har Stockholm, cirka 135 kr/km. Motsvarande kostnad i de andra länen uppgår till mindre än hälften. I både Stockholm och Västra Götaland har kostnaden per utbudskilometer minskat under den aktuella tidsperioden, se vidare avsnitt 4.4. I Östergötland understiger kostnadsökningen 3 procent.

### 3.5 Tunnelbanetrafik

Tunnelbanetrafik (T-bana) finns endast i Stockholm och antalet utbudskilometer har varit i stort sett oförändrat under perioden 2007–2012. Trafikeringskostnaden har ökat med knappt 20 procent under perioden och med drygt en halv miljard kronor totalt. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med knappt 6 kronor under perioden och med cirka 3,6 procent per år, se tabell 3.4.

**Tabell 3.4 Utbuds- och kostnadsutvecklingen för tunnelbanetrafik 2007–2012**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	91 336	88 667	91 209	0,0	– 127	2,9
Trafikeringskostnader (Mkr)	2 732	3 214	3 263	3,6	531	1,5
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	29,91	36,25	35,77	3,6	5,86	– 1,3

Källa: Trafikanalys

### 3.6 Fartygstrafik

Fartygstrafik, för vilken de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bär ett huvudansvar, finns bara i tre län: Stockholm, Blekinge och Västra Götaland. Inrapporterade uppgifter till Trafikanalys speglar bara kostnader och kostnadsutvecklingen, se tabell 3.5. Uppgifter om utbudet och dess förändringar saknas.

**Tabell 3.5 Kostnadsutvecklingen för fartygstrafik 2007–2012 (Mkr)**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden (Mkr)	2011- 2012 (%)
Stockholms län	237	304	316	6,0	79	4,1
Blekinge län	5	9	10	13,0	4	3,0
Västra Götalands län	146	205	231	9,6	85	12,8
<b>Totalt</b>	<b>388</b>	<b>518</b>	<b>556</b>	<b>7,5</b>	<b>169</b>	<b>7,5</b>

Källa: Trafikanalys

I sammanhanget bör dock nämnas att ett antal kommuner i ytterligare sju län – Gävleborg, Skåne, Jönköping, Kalmar, Värmland, Västmanland och Östergötland – hade kostnader för sjötrafik 2012. Det handlar om totalt 120 miljoner kronor brutto (46 miljoner netto).



### 3.7 Utbuds- och kostnadsmixen 2007–2012

I tabellerna 3.6 och 3.7 redovisas hur utbuds- och kostnadsmixen mellan de olika trafikslagen, exkl. fartygstrafiken, förändrats under perioden. Som framgår av tabellerna är det tågtrafiken som har ökat sin andel på bekostnad av alla andra trafikslag. Det gäller såväl utbudsmixen som kostnadsmixen.

**Tabell 3.6 Utbudsmixen mellan olika trafikslag 2007–2012**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden 2007–2012	2011-2012 (%)
Buss (1000-tal km)	506 128	574 330	584 166	2,9	78 038	1,7
Tåg (1000-tal km)	72 747	101 499	106 670	8,0	33 923	5,1
Spårväg (1000-tal km)	18 324	21 194	21 291	3,0	2 967	0,5
T-bana (1000-tal km)	91 336	88 667	91 209	0,0	– 127	2,9
Totalt (1000-tal km)	688 535	785 690	803 336	3,1	114 801	2,2
Buss (% av totalen)	73,51	73,10	72,72	– 0,2	– 0,79	
Tåg (% av totalen)	10,57	12,92	13,28	4,7	2,71	
Spårväg (% av totalen)	2,66	2,70	2,65	– 0,1	– 0,01	
T-bana (% av totalen)	13,27	11,29	11,35	– 3,1	– 1,91	

Källor: Statistiska Centralbyrån, Trafikanalys och egna beräkningar

**Tabell 3.7 Kostnadsmixen mellan olika trafikslag 2007–2012**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden 2007–2012	2011-2012 (%)
Buss (Mkr)	13 664	17 496	18 742	6,5	5 077	7,1
Tåg (Mkr)	3 936	6 006	6 666	11,1	2 730	11,0
Spårväg (Mkr)	1 260	1 455	1 473	3,2	212	1,2
T-bana (Mkr)	2 732	3 214	3 263	3,6	531	1,5
Totalt (Mkr)	21 593	28 171	30 144	6,9	8 551	7,0
Buss (% av totalen)	63,28	62,11	62,17	– 0,4	– 1,11	
Tåg (% av totalen)	18,23	21,32	22,12	3,9	3,89	
Spårväg (% av totalen)	5,84	5,16	4,89	– 3,5	– 0,95	
T-bana (% av totalen)	12,65	11,41	10,82	– 3,1	– 1,83	

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 2007. 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 s.k. 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 2007 års nivå samt vad 2007 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 (prisindex för dieselolja), ett prisindex för nyanskaffning av fordon samt KPI (konsumentprisindex). Ingående index har viktats enligt följande: lönekostnader (55 %), bränsle (20 %), fordon (10 %) och KPI (15 %). Valt index innebär en kostnadsökning på 2,9 procent per år allt annat lika, vilket resulterar i en total kostnadsökning på 15,1 procent under perioden, se vidare tabell 4.1.

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

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	506 128	574 330	584 166	2,9	78 038	1,7
Trafikeringskostnader (Mkr)	13 664	17 496	18 742	6,5	5 077	7,1
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	27,00	30,46	32,08	3,5	5,09	5,3
Prisindex	1	1,117	1,151	2,9	15,1	3,0
Indexerad prislapp per utbudskilometer (kr)	27,00	30,17	31,07	2,9	4,07	3,0
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0,00	0,30	1,01		1,01	
Teoretiskt beräknad trafik kostnad efter index och utbud (Mkr)	13 664	17 325	18 151	5,8	4 486	4,8
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	172	591		591	
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	13 664	15 267	15 726	2,9		
Kostnad för förändrat utbud med 2007 års prislapp (Mkr)	13 664	15 506	15 771	2,9		

**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

Som framgår av tabell 4.1 har de faktiska trafikeringskostnaderna ökat med 6,5 procent per år och med totalt 5,1 miljarder kronor under perioden medan den teoretiskt beräknade kostnadsökningen stannar vid 4,5 miljarder kronor.

Ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser förklarar närmare 90 procent av den totala kostnadsökningen under perioden 2007–2012. Görs motsvarande analys för perioden 2007–2011 finner man att det ökade utbudet tillsammans med stigande faktorpriser kan förklara nästan 96 procent av den totala kostnadsökningen, se tabell 4.2. Anmärkningsvärt i sammanhanget är att skillnaden mellan faktisk och teoretiskt beräknad trafikeringskostnad ökade med 400 miljoner kronor mellan 2011 och 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?**

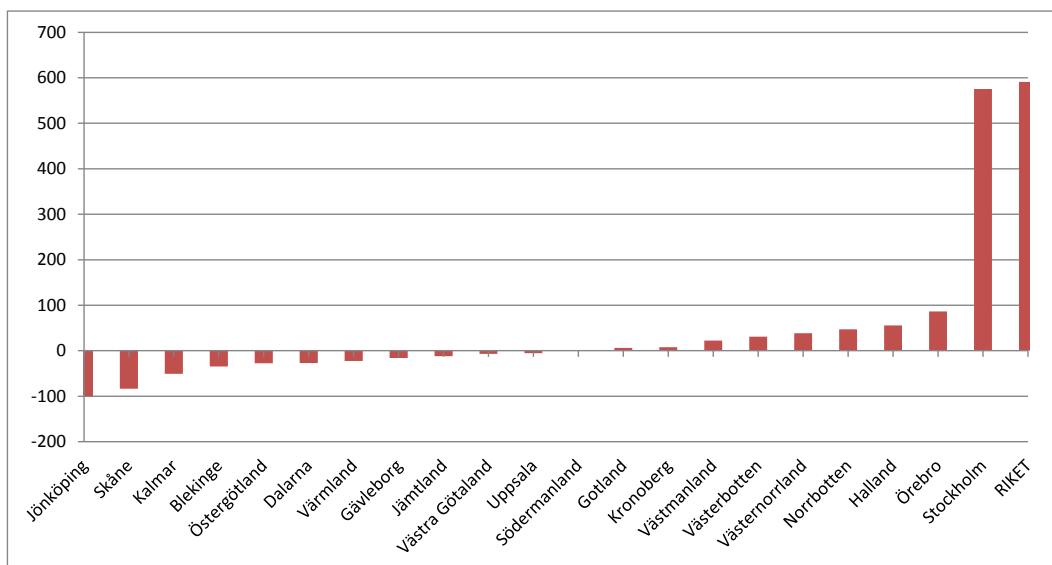
	2007–2011	2007–2012
Trafikeringskostnader 2007 (Mkr)	13 664	13 664
Trafikeringskostnader 2011 resp. 2012 (Mkr)	17 496	18 742
Kostnadsökning (Mkr)	3 832	5 077
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	3 660	4 486
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>172</b>	<b>591</b>
Kvarstående kostnadsökning i procent av total kostnadsökning	4,5 %	11,6%
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>95,5%</b>	<b>88,4%</b>
Därav förklarar ökade faktorpriser (%)	44,5%	43,7%
Därav förklarar ett ökat utbud (%)	51,1%	44,7%

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

I Stockholms län är den kvarstående kostnadsökningen 2012 nästan lika stor som den kvarstående kostnadsökningen för riket som helhet. Beträffande övriga län redovisar hälften en avvikelse mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad som är positiv, dvs. den faktiska kostnadsökningen är lägre än den teoretiskt beräknade ökningen. För den andra hälften är förhållandet omvänt. Men som framgår av diagram 4.1 tar dessa avvikelser i stort sett ut varandra.

I sammanhanget bör dock nämnas att även små oförklarade avvikelsebelopp i län med förhållandevis låg kostnad för busstrafik kan svara mot en relativt hög oförklarad andel av kostnadsökningen i länet. I fem län var den kvarstående kostnadsökningen 2012 större än i Stockholm räknat i procent av den totala kostnadsökningen.

**Diagram 4.1 Avvikelse mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnadsökning för busstrafiken 2007–2012 (Mkr)**



**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

Det som förklarar den förhållandevis stora kostnadsavvikelsen i Stockholms län är bl.a. ökad trängsel i trafiken med allt högre lönekostnader per körd kilometer som följd. Till detta kan läggas en ny typ av avtal men framför allt att bussparken har förnyats för att svara upp mot dagens krav på tillgänglighet (lågglövbussar) och drivmedel (förnybara bränslen).

Perioden 2007–2012 införskaffades 410 nya bussar i Stockholms län. Bussparkens medelålder sjönk från 7,2 till 5,5 år. Andelen bussar med förnybart drivmedel ökade från 20 till 57 procent medan andelen tillgänglighetsanpassade fordon ökade från 25 till 78 procent.

### 4.3 Vad ligger bakom tågtrafikens kostnadsökning?

I den indexkorg som valts för tågtrafiken efter samråd med avtalsexperter 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 1,8 procent per år vilket resulterar i en total kostnadsökning på knappt 10 procent under perioden, se vidare tabell 4.3.

**Tabell 4.3 Faktisk kostnadsutveckling (tågtrafik) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	72 747	101 499	106 670	8,0	33 923	5,1
Trafikeringskostnader (Mkr)	3 936	6 006	6 666	11,1	2 730	11,0
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	54,11	59,17	62,49	2,9	8,38	5,6
Prisindex	1	1,075	1,095	1,8	0,10	1,9
Indexerad prislapp per utbudskilometer (kr)	54,11	58,14	59,27	1,8	5,16	1,9
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0	1,03	3,23		3,23	
Teoretiskt beräknad trafik kostnad efter index och utbud (Mkr)	3 936	5 901	6 322	9,9	2 386	7,1
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	104	344		344	230,7
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	3 936	4 230	4 311	1,8		
Kostnad för förändrat utbud med 2007 års prislapp (Mkr)	3 936	5 492	5 772	8,0		

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

Som framgår av tabell 4.3 uppgår skillnaden mellan faktisk och teoretisk kostnadsökning till 104 miljoner kronor 2011 och till 344 miljoner kronor 2012. Av tabellen framgår vidare att det ökade utbudet haft en väsentligt större betydelse för trafikeringskostnadernas utveckling än ökade faktorpriser, plus 8 procent per år jämfört med plus 1,8 procent per år.

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

	2007–2011	2007–2012
Trafikeringskostnader 2007 (Mkr)	3 936	3 936
Trafikeringskostnader 2011 resp. 2012 (Mkr)	6 006	6 666
Kostnadsökning (Mkr)	2 069	2 730
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	1 965	2 386
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>104</b>	<b>344</b>
Kvarstående kostnadsökning i procent av total kostnadsökning	5,0 %	12,6%
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>95,0%</b>	<b>87,4%</b>
Därav förklarar ökade faktorpriser (%)	15,1%	14,8%
Därav förklarar ett ökat utbud (%)	79,9%	72,6%

**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

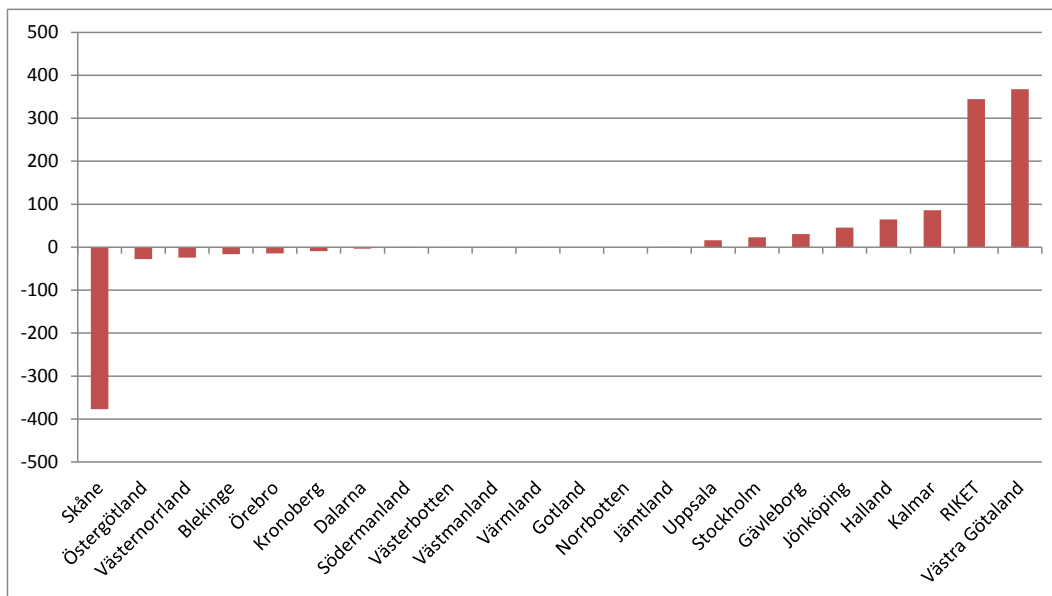
Av tabell 4.4 framgår att det ökade utbudet tillsammans med ökade faktorpriser förklarar hela 95 procent av den totala kostnadsökningen perioden 2007–2011. Mellan 2011 och 2012 ökar dock den kvarstående kostnadsökningen med 240 miljoner kronor, varför förklaringsgraden sjunker till 87,4 procent.

En av orsakerna till den försämrade förklaringsgraden mellan 2011 och 2012 är det uppsagda tågavtalet (DSB First) i Västra Götaland och de merkostnader som drabbade regionen och RKM i Halland till följd av detta. Det kan heller inte uteslutas att det finns vissa brister i det dataunderlag som inrapporterats till



Trafikanalys. När kostnaden per utbudskilometer ökar med 50 procent från ett år till ett annat finns det anledning att ställa sig tveksam till inrapporterade uppgifter.

**Diagram 4.2 Avvikelse mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnadsökning för tågtrafiken 2007–2012 (Mkr)**



Källor: Trafikanalys och egna beräkningar

Som framgår av diagram 4.2 är det sju län som haft en kostnadsökning 2007–2012 som inte kan förklaras av ett ökat utbud och ökade faktorpriser. I Uppsala och Stockholms län handlar det om förhållandevis små belopp.





#### 4.4 Vad ligger bakom spårvägstrafikens kostnadsökning?

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 vilket resulterar i en total kostnadsökning på drygt 7 procent under perioden, se tabell 4.5.

Som framgår av tabellen är skillnaden mellan teoretisk och faktisk kostnadsutveckling negativ både 2011 och 2012 vilket innebär att det ökade utbudet tillsammans med förändrade faktorpriser kan förklara hela kostnadsökningen under perioden.

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

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	18 324	21 194	21 291	3,0	2 967	0,5
Trafikeringskostnader (Mkr)	1 260	1 455	1 473	3,2	212	1,2
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	68,79	68,64	69,17	0,11	0,38	0,8
Prisindex	1	1,055	1,071	1,4	0,07	1,5
Indexerad prislapp per utbudskilometer (kr)	68,79	72,58	73,68	1,4	4,90	1,5
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0	- 3,94	- 4,51		- 4,51	
Teoretiskt beräknad trafik kostnad efter index och utbud (Mkr)	1 260	1 538	1 569	4,5	308	2,0
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	- 83	- 96		- 96	
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	1 260	1 330	1 350	1,4		
Kostnad för förändrat utbud med 2007 års prislapp (Mkr)	1 260	1 458	1 465	3,0		

**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

Av tabell 4.6 nedan framgår att det framför allt är ett ökat utbud som har bidragit till att kostnaderna för spårvägstrafik har ökat under perioden. I Stockholms län har trafikeringskostnaden per utbudskilometer sjunkit med drygt 50 kronor mellan 2010 och 2012 vilket torde förklaras av att trafikeringskostnaden per utbudskilometer hade en topp 2010 då den första etappen av Spårväg City invigdes.

**Tabell 4.6 Hur mycket av den totala kostnadsökningen (spårvägstrafik) beror på stigande faktorpriser och ett ökat utbud?**

	2007–2011	2007–2012
Trafikeringskostnader 2007 (Mkr)	1 260	1 260
Trafikeringskostnader 2011 resp. 2012 (Mkr)	1 455	1 473
Kostnadsökning (Mkr)	194	212
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	278	194
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>– 83</b>	<b>– 96</b>
Kvarstående kostnadsökning i procent av total kostnadsökning	0	0
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
Därav förklarar ökade faktorpriser (%)	30,5 %	26,0 %
Därav förklarar ett ökat utbud (%)	69,5 %	74,0 %

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

Som framgår av tabell 4.6 är det framför allt ett ökat utbud som bidragit till att kostnaderna för spårvägstrafik har ökat under perioden.

## 4.5 Vad ligger bakom tunnelbanetrafikens kostnadsökning?

Efter diskussioner med landstingets indexexperter i Stockholms län har utredningen konstruerat ett prisindex för tunnelbanetrafik 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 1,3 procent per år vilket resulterar i en total kostnadsökning på 6,5 procent under perioden, se tabell 4.7.

Som framgår av tabell 4.7 har de faktiska trafikeringskostnaderna ökat med 3,6 procent per år och med totalt 531 miljoner kronor under perioden. Den teoretiskt beräknade kostnadsökningen stannar vid 173 miljoner kronor.

**Tabell 4.7 Faktisk kostnadsutveckling (tunnelbanetrafik) jämfört med teoretiskt beräknad utveckling utifrån stigande faktorpriser och förändrat utbud**

	2007	2011	2012	Ökning per år (%)	Perioden	2011-2012 (%)
Utbudskilometer (1000-tal)	91 336	88 667	91 209	0,0	- 127	2,9
Trafikeringskostnader (Mkr)	2 732	3 214	3 263	3,6	531	1,5
Trafikeringskostnad/ Utbudskilometer (kr)	29,91	36,25	35,77	3,6	5,86	- 1,3
Prisindex (%)	1	1,049	1,065	1,3	0,06	1,6
Indexerad prislapp per utbudskilometer (kr)	29,91	31,36	31,85	1,3	1,94	1,6
Skillnad mellan faktiska och indexerade prislappar (kr)	0	4,89	3,92		3,92	
Teoretiskt beräknad trafik kostnad efter index och utbud (Mkr)	2 732	2 781	2 905	1,2	173	4,5
Skillnad mellan faktisk och teoretiskt beräknad kostnad (Mkr)	0	434	358		358	- 17
Kostnad för oförändrat utbud uppskrivet med index (Mkr)	2 732	2 865	2 909	1,3		
Kostnad för förändrat utbud med 2007 års prislapp (Mkr)	2 732	2 652	2 728	0		

Källor: Trafikanalys och egna beräkningar

Av tabell 4.8 nedan framgår att stigande faktorpriser bara kan förklara en mindre andel av tunnelbanetrafikens kostnadsökning.

**Tabell 4.8 Hur mycket av den totala kostnadsökningen (T-banetrafik) beror på stigande faktorpriser och hur mycket beror på andra faktorer?**

	2007–2011	2007–2012
Trafikeringskostnader 2007 (Mkr)	2 732	2 732
Trafikeringskostnader 2011 resp. 2012 (Mkr)	3 214	3 263
Kostnadsökning (Mkr)	483	531
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	49	173
<b>Kvarstående kostnadsökning</b>	<b>434</b>	<b>358</b>
Kvarstående kostnadsökning i procent av total kostnadsökning	89,9%	67,4%
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>10,1%</b>	<b>32,6%</b>
Därav förklarar ökade faktorpriser (%)	10,1%	32,6%
Därav förklarar ett ökat utbud (%)	0 %	0 %

**Källor: Trafikanalys och egna beräkningar**

Enligt uppgifter från Stockholms läns landsting (SLL) är det framför allt ett nytt avtal 2009, som slog igenom fullt ut 2010, som bidragit till den förhållandevis stora kostnadsökningen. Det nya avtalet innebär ett större ansvar för entreprenören, bl.a. i fråga om fordonsunderhåll och kundservice.

Uppgifterna styrks i allt väsentligt av utredningens egna analyser. Mellan 2009 och 2010 ökade trafikeringskostnaden per utbudskilometer med hela 10 procent.

#### 4.6 Slutsatser om varför trafikeringskostnaderna ökar

Utredningens slutsatser i fråga om vilka faktorer som ligger bakom kostnadsökningen för de trafikslag som finns representerade i samtliga län utom Gotland, dvs. buss- och tågtrafik, kan sammanfattas enligt följande:

1. Ett ökat utbud förklarar tillsammans med stigande faktorpriser hela 95 procent av den totala kostnadsökningen beträffande trafikeringskostnaderna för buss- och tågtrafik perioden 2007–2011, varav det ökade utbudet förklarar 61 procent och stigande faktorpriser 34 procent, se tabell 4.9.
2. Perioden 2007–2012 sjunker den procentuella andel av kostnadsökningen för buss- och tågtrafik som förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser till 88 procent, vilket främst beror på följderna av ett uppsagt tågavtal (DSB First) i Västra Götaland med kraftigt ökade trafikeringskostnader i både Hallands och Västra Götalands län.

3. Den största ökningen av trafikeringskostnaderna för busstrafik i pengar räknat – och som inte kan förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser – har Stockholms län, vilket bl.a. beror på en ny typ av avtal och högre krav på bussparken i fråga om miljö och tillgänglighet.
4. Kostnadernas utveckling har även påverkats av att tågtrafiken procentuellt sett har ökat betydligt 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.

**Tabell 4.9 Hur mycket av den totala kostnadsökningen för buss- och tågtrafik beror på stigande faktorpriser och hur mycket beror på andra faktorer?**

	2007–2011	2007–2012
Trafikeringskostnader 2007 (Mkr)	17 601	17 601
Trafikeringskostnader 2011 resp. 2012 (Mkr)	23 502	25 408
Kostnadsökning (Mkr)	5 901	7 807
Teoretisk kostnadsökning efter index och utbud (Mkr)	23 226	24 473
<b>Kvarstående kostnadsökning (Mkr)</b>	<b>276</b>	<b>935</b>
Kvarstående kostnadsökning i procent av total kostnadsökning	4,7 %	12,0%
<b>Hur mycket av kostnadsökningen förklaras av ett ökat utbud och stigande faktorpriser</b>	<b>95,3%</b>	<b>88,0%</b>
Därav förklarar ökade faktorpriser (%)	34,2%	33,6%
Därav förklarar ett ökat utbud (%)	61,2%	54,4%

**Källor:** Trafikanalys och egna beräkningar

Beträffande spårvägstrafiken förklarar det ökade utbudet tillsammans med stigande faktorpriser 100 procent av den ökning av trafikeringskostnaderna som skett 2007–2012, varav stigande faktorpriser förklarar cirka 30 procent och ett ökat utbud 70 procent.

Vad gäller tunnelbanetrafiken, där antalet utbudskilometer varit i stort sett oförändrat under perioden, förklarar ökade faktorpriser bara en mindre andel (33 %) av kostnadsökningen 2007–2012. Det är istället ett nytt avtal 2009, som slog igenom fullt ut 2010, som bidragit till den förhållandevis stora kostnadsökningen, se vidare avsnitt 4.5.

# 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 2020.

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 säkerställa trafik och standard som den kommersiella trafiken inte kan erbjuda. Syftet med lagen är att förbättra kollektivtrafiken för kunden genom ökad konkurrens och bättre samordning med annan samhällsplanering.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) har ersatt de tidigare trafik-huvudmännen. 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 och de transportpolitiska målen

De kostnadsökningar som redovisats i föregående avsnitt och som inte beror på stigande faktorpriser orsakas framför allt av ett ökat utbud och nya fordon anpassade till dagens miljö- och tillgänglighetskrav.

I riket har medelåldern på bussarna sjunkit från 6,3 till 5,4 år under perioden 2007–2012. Andelen bussar med förnybart drivmedel har ökat från 13 till 23 procent medan andelen tillgänglighetsanpassade bussar har ökat från 22 till 40 procent.

Beträffande tågtrafiken är det ytterst få län som redovisat uppgifter om tillgänglighetsanpassningen. Men tittar man närmare på Västra Götaland, ett län där kostnaderna för tågtrafik ökat betydligt mellan 2007 och 2012, finner man att

andelen tillgänglighetsanpassade tåg har ökat från 25 till 81 procent under perioden. Det har även skett en betydande 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 och fördubblingsmålet

Fördubblingsmålet innebär att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas perioden 2006–2020. Men som framgår av tabell 5.1 nedan har resandet bara ökat med 2,6 procent per år perioden 2007–2012 trots att utbudet har ökat med 3,1 procent per år. För att resandet ska fördubblas fram till 2020 krävs att resandet ökar med 7 procent per år fram till 2020, dvs. 2,7 gånger så snabbt som faktiskt sker idag.

**Tabell 5.1 Kostnader, resande och utbud 2007–2012**

	2007	2012	Ökning per år (%)	Perioden Mkr
RKM/THM-kostnad	26 735	36 497	6,4	9 762
Nettokostnad (kommun + landsting)	12 665	18 152	7,5	5 487
Utbud (1000-tal km)	688 535	803 336	3,1	114 801
Resande (1000-tal påstigningar)	1 214 396	1 382 513	2,6	168 117
Resande per utbudskilometer	1,76	1,72	– 0,5	– 0,04
Personkilometer (miljoner)	11 767	14 536	4,3	2 769
Personkilometer/resa	9,69	10,51	1,6	0,82

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.





## Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?

---

Kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik har ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga verksamheter i kommunsektorn under senare år. Syftet med denna rapport som tagits fram internt på Sveriges Kommuner och Landsting är att försöka förklara vad den snabba kostnadsökningen beror på.

Det är vår förhoppning att rapporten kommer att bidra till förståelse för de ökade kostnaderna och stimulera till diskussion om framtida satsningar, prioriteringar och effektiviseringar, något som behövs för den fortsatta strategiska och politiska styrningen av kollektivtrafiken.

Studien baseras huvudsakligen på uppgifter som finns tillgängliga i räkenskaps-sammandragen (RS) för kommuner och landsting samt statistik från Trafikanalys.

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

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2014  
ISBN/Beställningsnummer: 978-91-7585-037-5  
Text: Björn Sundström  
Illustration/foto: Thomas Henrikson  
Produktion och textgranskning: Birgitta Granberg

Ladda ner på [webbutik.skl.se](http://webbutik.skl.se). ISBN/Beställningsnummer 978-91-7585-037-5