Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-12-08

Ärende
TN 2021-0962

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Catarina Strömsten Falkenmark
08-123 35 52
catarina.stromsten-falkenmark@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2021-12-14, punkt 33

Svar på skrivelse från (S) om kollektivtrafikens kostnadsutveckling

Ärendebeskrivning

Socialdemokraterna har i skrivelse ställt frågor kring kollektivtrafikens kostnadsutveckling över tid (2010-idag) och i detta ärende återkommer trafikförvaltningen med förslag till svar på nämnda skrivelse.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse från (S) avseende kollektivtrafikens kostnader, inkommen 28 september.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Nedan följer skrivelsens frågor i *kursiverad* text och svaren lämnas direkt under varje fråga.

1. *Hur har kostnadsutvecklingen sett ut för kollektivtrafiken i Region Stockholm sedan 2010?*

De senaste tre åren 2018–2020 har den genomsnittliga ökningstakten i verksamhetens kostnader legat på omkring 2 procent. Innevarande år, fram till oktober 2021, ökar verksamhetens kostnader med 1,7 procent jämfört med 2020. De drivande komponenterna i utvecklingstakten är kärnverksamhet (köpt trafik och drift och underhåll) som utgör majoriteten av kostnadsmassan, runt 90 procent av verksamhetens kostnader.

Från år 2010 till år 2020 har en omfattande och långsiktig satsning genomförts för att utöka kollektivtrafikens kapacitet inom Stockholms län. Trafikförvaltningens verksamhetskostnader har under denna period ökat från 12,8 mdr till 18,3 mdr och den genomsnittliga årliga ökningen över perioden med 3,6 procent. Inkluderas kapitalkostnader är ökningen i genomsnitt 4,1 procent främst till följd av att kollektivtrafiken byggts ut och flera stora investeringsprogram aktiverats. För samma period är den genomsnittliga ökningstakten för LPIK ex läkemedel (prisindex med kvalitetsjusterade löner för regioner) plus befolkningstillväxt cirka 4,3 procent.

Under denna period har resenärerna blivit betydligt fler och också över tid blivit rejält mycket nöjdare. I början av 2020 dvs före pandemin, var genomsnittligt antalet påstigande en vanlig vintervardag ca 3,1 miljoner.

2. *Hur har resenärsutvecklingen sett ut under samma period?*

Under perioden 2010–2019 har befolkningen i Stockholms län ökat med i genomsnitt 1,6 procent per år. Under samma period har resandet, mätt som genomsnittligt antal påstigande en vinterdag, ökat med i genomsnitt 2,0 procent per år. Det ökade resandet är en konsekvens av exempelvis ökad befolkning, en ökad disponibel inkomst, och en ökad marknadsandel för

kollektivtrafiken i förhållande till andra motoriserade resor[1]. Genomsnittligt antal påstigande en vintervardag uppgick i början av 2020 till ca 3,1 miljoner, en ökning från 2,6 miljoner år 2010.

Det ökade trafikutbudet och det större trafiksystemet har samtidigt ökat nyttan för resenärerna, den samhällsekonomiska nyttan, och inneburit att kollektivtrafiken i högre grad än tidigare bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska och klimatpolitiska målen.

3. *Vilka orsaker ser trafikförvaltningen ligger bakom kostnadsutvecklingen?*

När kollektivtrafiken byggs ut och turtätheten förbättras ökar även kostnaderna för trafiken. Kostnadsutvecklingen förklaras av ökade kostnader för köpt trafik, drift och underhåll samt kostnader för aktiverade investeringar (finansiering och avskrivning) dvs kärnverksamheten. Mer i detalj kan kostnadsutvecklingen förklaras av utbyggda/längre stäckningar med tillhörande drift- och kapitalkostnader, fler turer, generella indexuppräkningar (KPI, AKI, drivmedel etc), trygghetssatsningar, miljösatsningar (miljödrivmedel), nya fordon, ny säkerhetslagstiftning, teknik-och miljökrav, digitaliseringssatsningar med mera.

Ett flertal stora satsningar har genomförts under perioden. Sedan 2010 har t.ex Citybanan öppnats, liksom tvärbanans Solnagren i två etapper samt förlängning till Sickla. Även Spårväg City och stombusslinje 6 är nya tillskott under tidsperioden, även om huvuddelen av Spårväg City var just år 2010. Särskilt Citybanans öppnande sammanfaller med ett ökat resande och en stärkt attraktivitet för kollektivtrafiken som förtjänar att uppmärksammas.

Under perioden har utökad tunnelbanetrafik beställts för tätare turer samt ökade stationsöppettider. Tilläggsavtal har tecknats för förvaltning av C20 vilket på kort sikt ger en fördyrning men på längre sikt kan ge en besparing då fordonen är tänkta att kunna användas i trafik längre period.

Inom pendeltåg har det tillkommit fler och nya fordon, mer trafik, utbyggda depåer, mer underhåll och tre nya stationer (Stockholm City, Odenplan och Vega) samt ombyggda stationer med ökade ytor.

[1] Ökning fram till 2015 (marknadsandel 49 procent), därefter viss nedgång till 2019 (47,5 procent)

Inom busstrafiken har det genomförts kvalitetshöjande satsningar såsom låggolvbussar, kameror, alkolås, förnyelsebart bränsle, standardhöjningar av bussar med USB-laddare och infotainment, satsning på autonoma bussar och BRT-system i Barkarbystaden. Trafikutbudet har ökat, till exempel via satsningar på tvär- och parallellgående busslinjer.

Sjötrafiken har utökats och utvecklats under perioden samtidigt som trafikförvaltningen arbetat med effektiviseringar och förhandlat ner kostnad per utbudstimme. Nya pendelbåtslinjer har startats.

Satsningarna har fått effekt till exempel genom ett ökat trafikutbud och en ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Exempelvis så har antalet sittplatskilometer ökat med 19,5 procent för landtrafiken (snitt 2,1 procent per år). Samtliga färdslag har ökat, tunnelbana minst (+5 procent), därefter buss (+11 procent) och därefter lokalbana (+22 procent) och pendeltåg (+44 procent). Värt att poängtera är också att standardhöjningar likt ovan inte enbart upplevs av de tillkommande resenärerna, utan även av alla de som redan reser med kollektivtrafiken. Kostnad/sittplatskilometer har under perioden ökat med i genomsnitt 2,3 procent per år.

Mätt som personkilometer är ökningen 26,7 procent eller i genomsnitt 2,7 procent per år. Trafikförvaltningens indikator ur verksamhetsplanen, kostnad/personkilometer, har under perioden ökat med i genomsnitt 1,6 procent per år. Indikatorn justeras för extraordinära poster på kostnadssidan och exklusive denna justering är snittökningen 1,8 procent per år.

Sittplatskilometer fördelat på trafikslag – miljoner
Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som fordonet körs.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tunnelbana	4 409	4 357	4 451	4 467	4 533	4 637	4 610	4 685	4 662	4 610
Pendeltåg	5 010	5 089	5 220	6 422	6 713	6 483	6 212	6 323	6 822	7 087
Lokalbanor	1 002	1 072	1 044	1 128	1 003	1 072	1 175	807	1 138	1 226
Buss	5 585	6 043	6 908	7 234	7 207	7 054	6 119	6 456	6 211	6 206
Totalt	**16 006**	**16 562**	**17 623**	**19 251**	**19 457**	**19 245**	**18 116**	**18 272**	**18 833**	**19 130**

Källa: SL

Även kundnöjdheten har förbättrats rejält under perioden. Ett exempel är pendeltåg där insatser för ökad turtäthet och förbättrad punktlighet, liksom nya Citybanan, lyft kundnöjdheten från 60 till 73 under perioden.

Kundnöjdhet 2010–2019 per trafikslag, andel procent

Trafikslag	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tunnelbana	78	76	76	76	78	80	84	85	85	82
Pendeltåg	60	57	61	66	72	66	68	73	63	73
Lokalbanor	82	84	85	81	85	84	84	87	88	88
Buss	73	72	72	72	75	78	79	79	79	79
Pendelbåt*						95	96	97	97	97
Skärgårdstrafik**									97	96
SL Total	**74**	**73**	**73**	**74**	**77**	**78**	**80**	**82**	**80**	**80**

*= pendelbåtstrafiken började mätas 2015.
**= skärgårdstrafiken började mätas 2018.

4. Vilka åtgärder har vidtagits för att stävja utvecklingen?

Fokus har de senaste åren varit att hålla ned kostnadsutvecklingen, vilken de senaste tre legat på omkring 2 procent för verksamhetens kostnader. Under slutet av 2000-talet och början av 2010 lades mycket fokus på att i trafikaffären uppnå hög upplevd kvalitet. Detta var en medveten och prioriterad satsning baserat på behovet som då förelåg. Satsningen har inte varit gratis, men har samtidigt gett hög kvalitet jämfört utfallet i avtalsgenerationen innan. Därefter, början och mitten av 2010-talet lades tonvikten istället mer på ökat resande, vilket föranledde en justerad affärsinriktning för att understödja sådan ambition.

De senaste åren har fokus legat på att omsätta insikter utifrån erfarenheter och adressera brister i tidigare modeller och försöka utveckla trafikaffärerna i önskvärd riktning. En del i detta har varit att hitta en mer balanserad risk- och ansvarsfördelning mellan beställare och leverantör samt anpassning av, och balans i, valet av ersättningsmodell och tillhörande incitament.

Därtill har målmodellen standardiserats och en anpassning av affärsinriktningen i övrigt gjorts för att omhänderta trafikslagens olika förutsättningar och kostnadsstrukturer.

Resan hittills vad gäller affärsinriktningen för trafikaffärer har gått mot att uppnå ökad ekonomisk effektivitet givet rätt nivå av kvalitet i leveransen. Under olika tidpunkter i samband med nya trafikaffärer har tyngdpunkten legat på olika mål samt modeller för att nå målen. På senare tid har fokus

legat på att kalibrera affärsinriktningen och finna en ändamålsenlig balans för helheten.

En växande anläggning och ett utbyggt trafiksystem ökar verksamhetskostnaderna för såväl trafik som drift och underhåll. Trafikförvaltningen har ett pågående kontinuerligt arbete med effektiviseringar och rationaliseringar och en ökad kostnadseffektivitet i planeringen, utvecklingen och genomförandet av befintlig och tillkommande trafik, utbyggnader och andra satsningar.

I samband med Region Stockholms budget 2021 uppdrogs samtliga nämnder minska administrationen med 10 procent. De administrativa kostnaderna har av regionledningskontoret definierats som kostnader för administrativt stöd till kärnverksamheterna, till exempel innefattas områden som ledning, ekonomi, personal/HR, juridik, kommunikation, upphandling med mera genom ett antal utvalda kostnadsställen. Administrationens andel av de totala kostnaderna är för trafikförvaltningen omkring 2 procent. Trafikförvaltningen är samtidigt en beställarorganisation som levererar sitt uppdrag genom att upphandla trafik och underhåll etc varför regionledningskontorets definition av administration inte är fullt ut tillämpbar för förvaltningens arbetssätt och ansvar i jämförelse med verksamheter som bedriver den operativa verksamheten i egen regi.

I samband med Region Stockholms budget 2021 genomfördes också omprioriteringar och reduceringar av investeringsplanen, vilket innebar 10,5 miljarder (20 procent) i lägre investeringsutrymme för trafikförvaltningen 2021-2030 jämfört med trafikförvaltningens föreslagna budgetunderlag 2021. En konsekvensanalys av den 20-procentiga neddragningen av investeringsplan 2021 har senare lett till att fyra specificerade objekt lyfts tillbaka in i investeringsplanen 2022 utifrån ett grundligt prioriteringsarbete. Dock med en anpassad och prioriterad omfattning, och därvid lägre utgiftsnivå.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Catarina Strömsten Falkenmark
Ekonomidirektör

2021-09-28

Socialdemokraterna
I STOCKHOLMSREGIONEN

Skrivelse om kollektivtrafikens kostnadsutveckling

Kollektivtrafikens kostnader stiger. Från år 2007 har kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige ökat från 28,4 miljarder kr till 45,6 miljarder kr år 2016 enligt Svensk kollektivtrafik.[1]

Kostnadsökningen har inte en förklaring utan många. Experter pekar på både fler avgångar, högre drivmedelspriser, tillgänglighetsanpassning av fordon, mer regional tågtrafik och flera andra faktorer. Det man dock kan konstatera med säkerhet är att prisökningen inte har korrelerat med en lika stor ökning av resenärer.

SL-trafiken står för ungefär hälften av Sveriges kollektivtrafik så samma mönster återfinns även i vår kollektivtrafik. Det är lätt att som trafiknämnd ta ett verksamhetsår eller en mandatperiod i taget och inte se de långsiktiga trenderna.

Samtidigt är det inte en hållbar utveckling med ständigt dyrare trafik som inte korrelerar med ökad resenärsmängd i samma utsträckning. På längre sikt är det ett hot mot fortsatt utveckling i vår region.

Därför vill vi ställa följande frågor:

1. Hur har kostnadsutvecklingen sett ut för kollektivtrafiken i Region Stockholm sen 2010?
2. Hur har resenärsutvecklingen sett ut under samma period.
3. Vilka orsaker ser trafikförvaltningen ligger bakom kostnadsutvecklingen?
4. Vilka åtgärder har vidtagits för att stävja utvecklingen?

---

[1] https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/mer-kollektivtrafik-och-samhallsnytta-for-pengarna.pdf