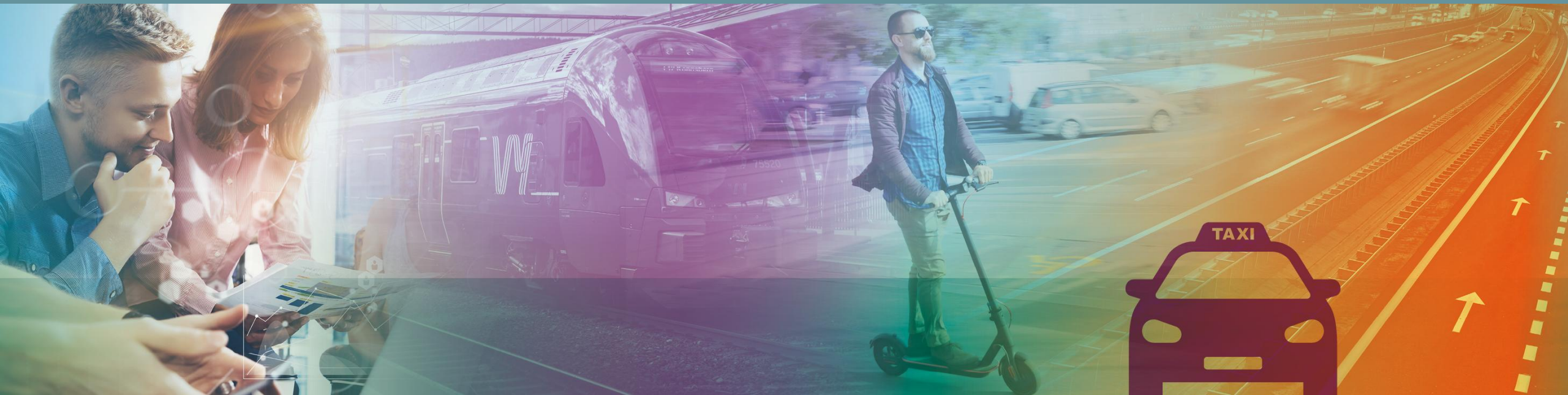




KollektivTanker

Kostnadsutvikling i bussmarkedene – årsaker og sammenhenger

Jørgen Aarhaug, webinar 19.08.2025 – kl 08:15



Bakgrunn

- Konteksten for rapporten
- Forskningsspørsmål
- Resultater
 - Anbud
 - Sykefravær
 - Operatørselskapenes kostnader
- Holder forklaringene?



Kontekst

Oppdrag og status for kollektivtrafikken 2024

Oppdrag

- Anbudskontraktene har blitt dyrere, flere fylker må kutte i tilbudet, samtidig melder operatørene om svært dårlig økonomi – Hvordan henger dette sammen?

Forskningsspørsmål:

- *Hvilke faktorer har bidratt til kostnadsveksten i fylkeskommunal busstransport?*



Status for kollektivtrafikken

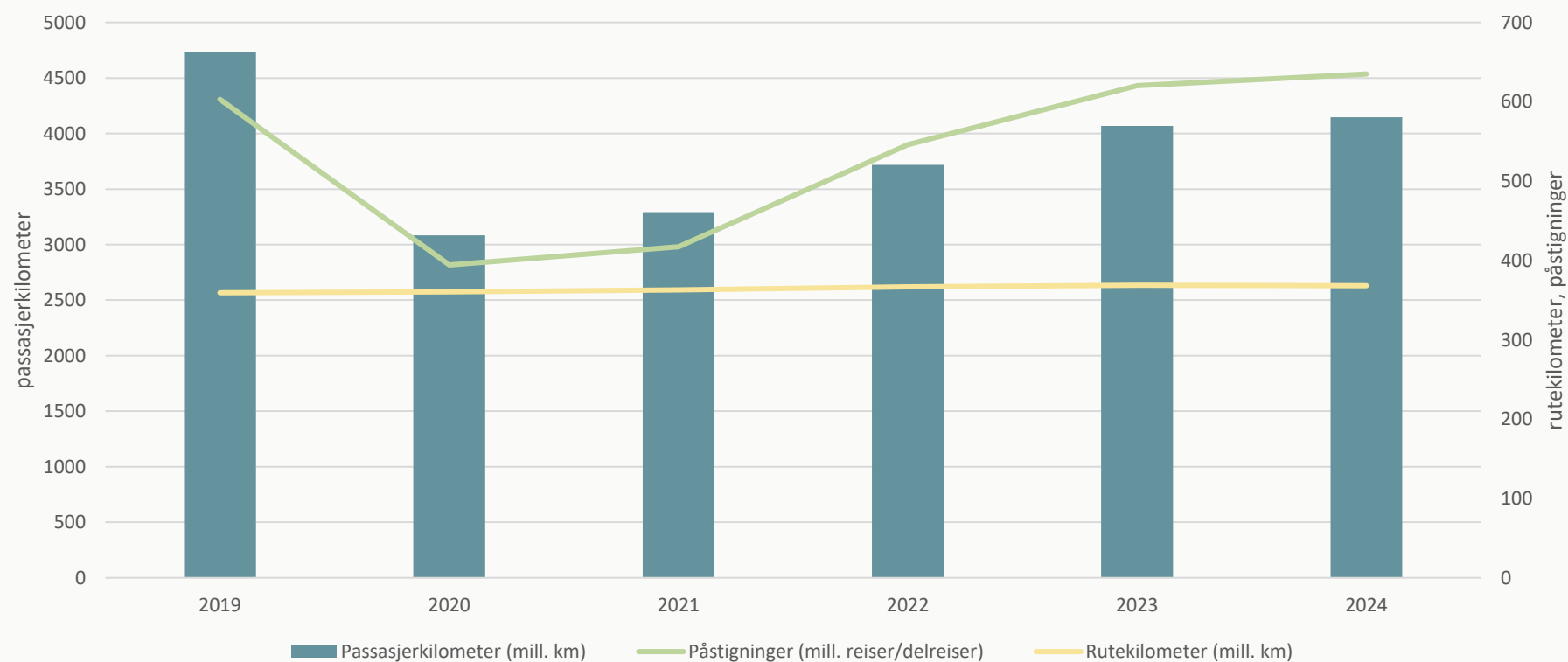
Fra “Kollektivtrafikken 2024”, TØI-rapport 2102/2025. Aarhaug, J, C G Harzer og F Wolday (2025).



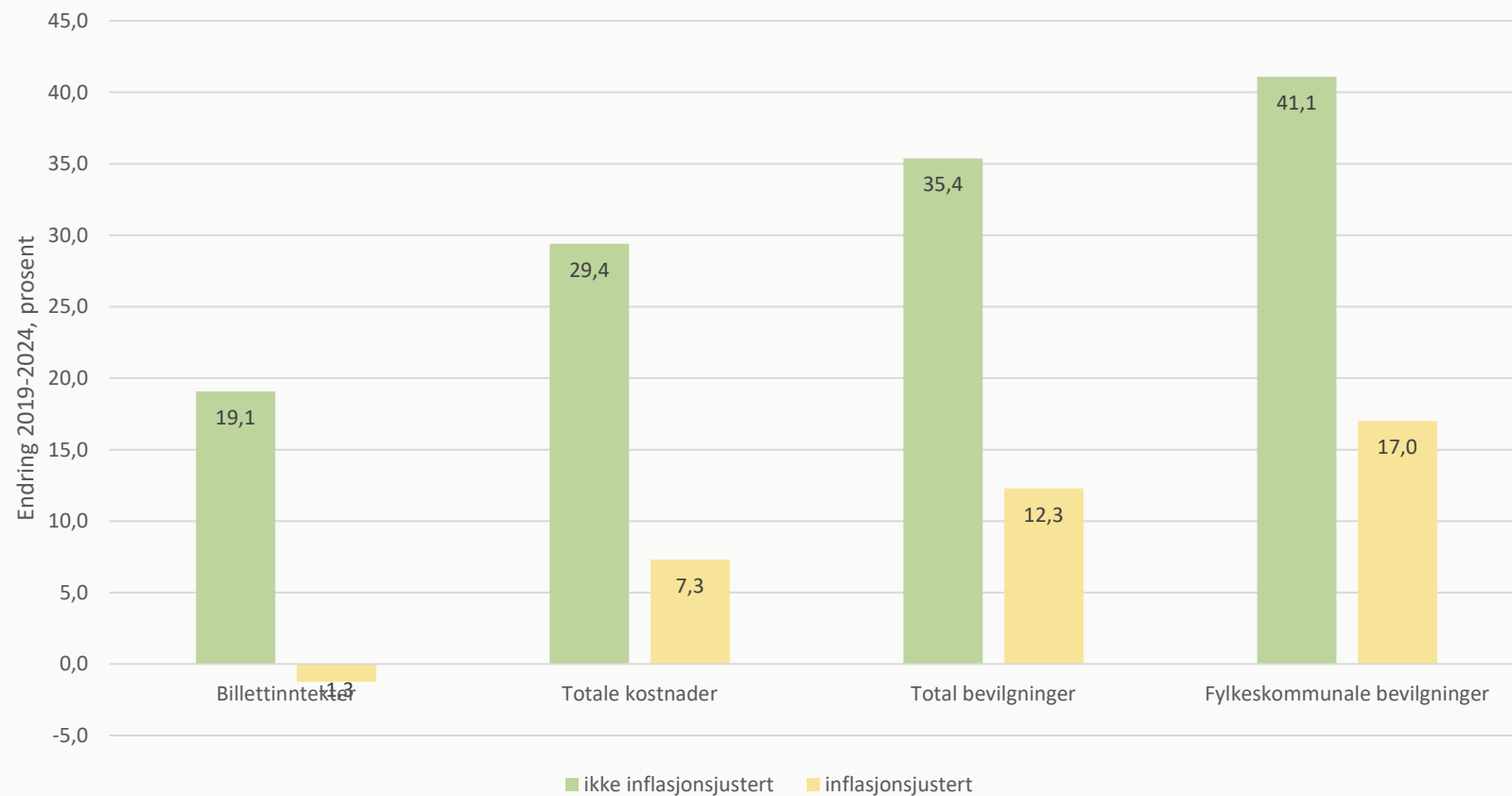
Overordnet

- Produksjonen er i hovedsak opprettholdt siden 2019 (stor variasjon fra fylke til fylke)
- Kostnadene (særlig knyttet til busstransport) har steget raskere enn inflasjonen
- Omstilling knyttet til det grønne skiftet

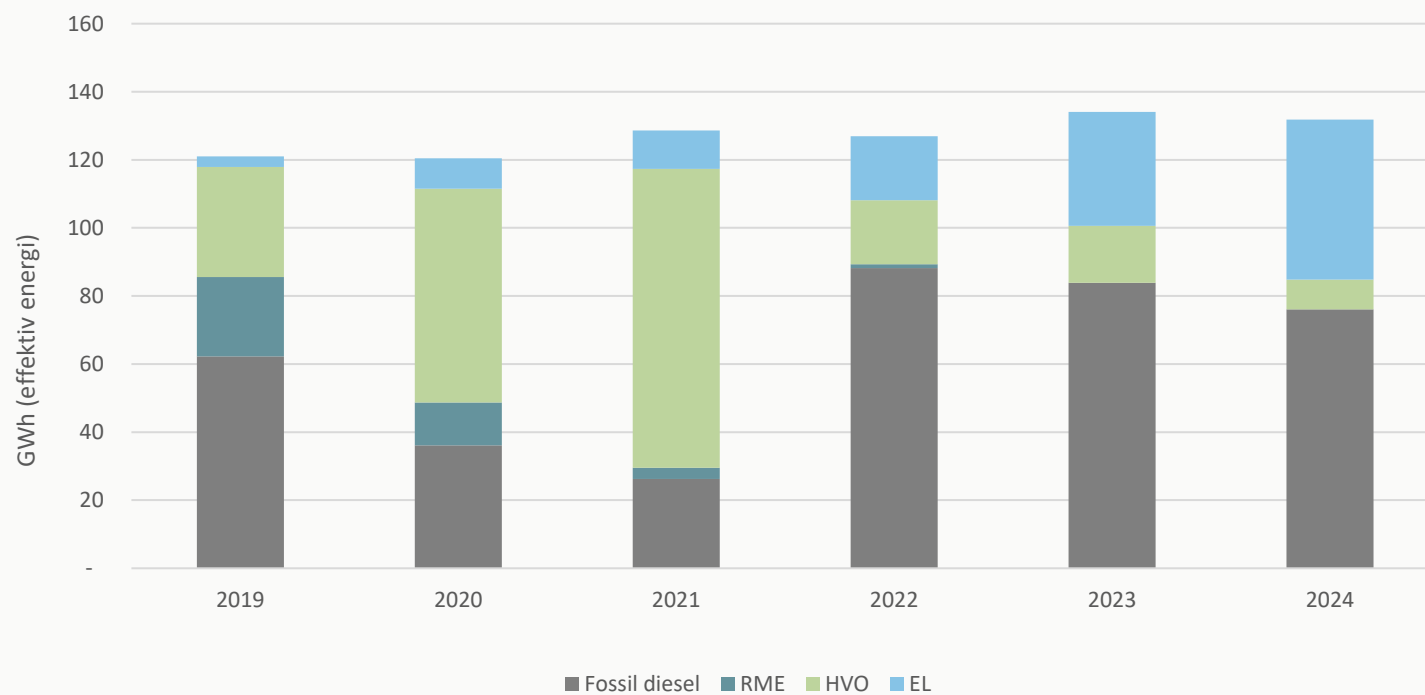
Fylkeskommunal kollektivtransport - samlet



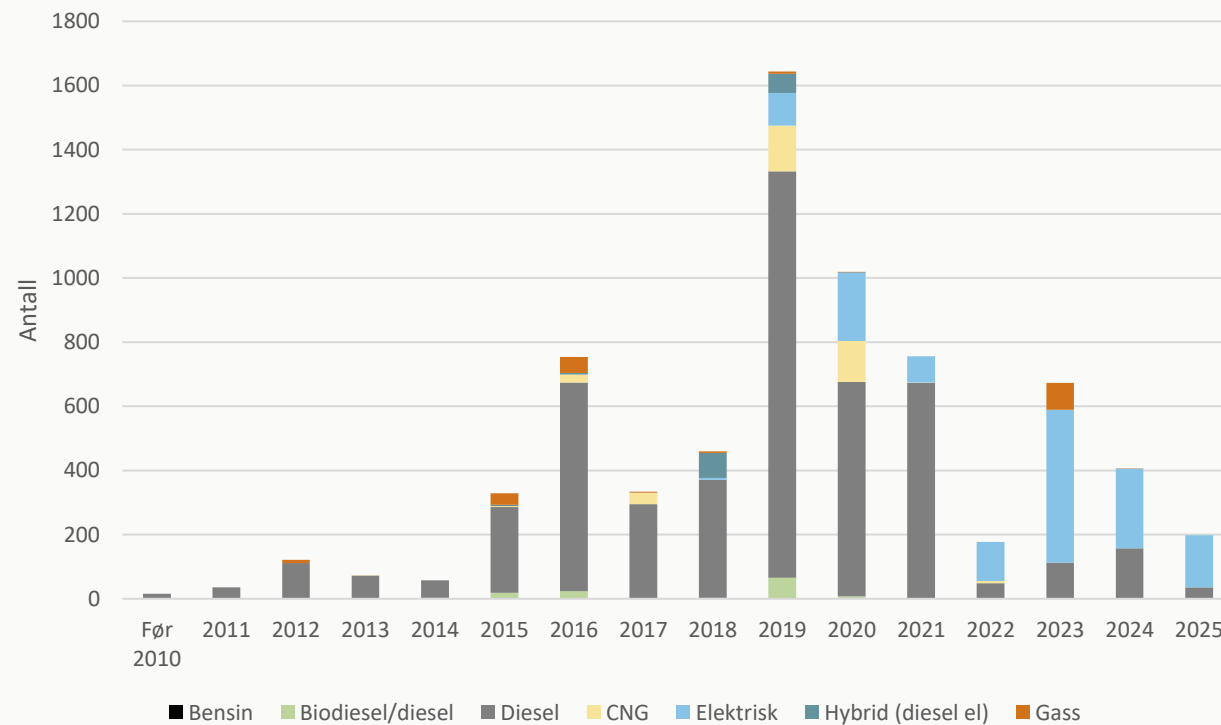
Fylkeskommunal kollektivtransport – samlet (2019 – 2024)



Energibærere (bearbeidet, buss, Ruter)



Antall busser 1.juni 2025(etter registreringsår, i by- og forstadstrafikk)





Forskningsspørsmål

Fra foreslåtte forklaringer til forskbare spørsmål



Indekserte kostnader

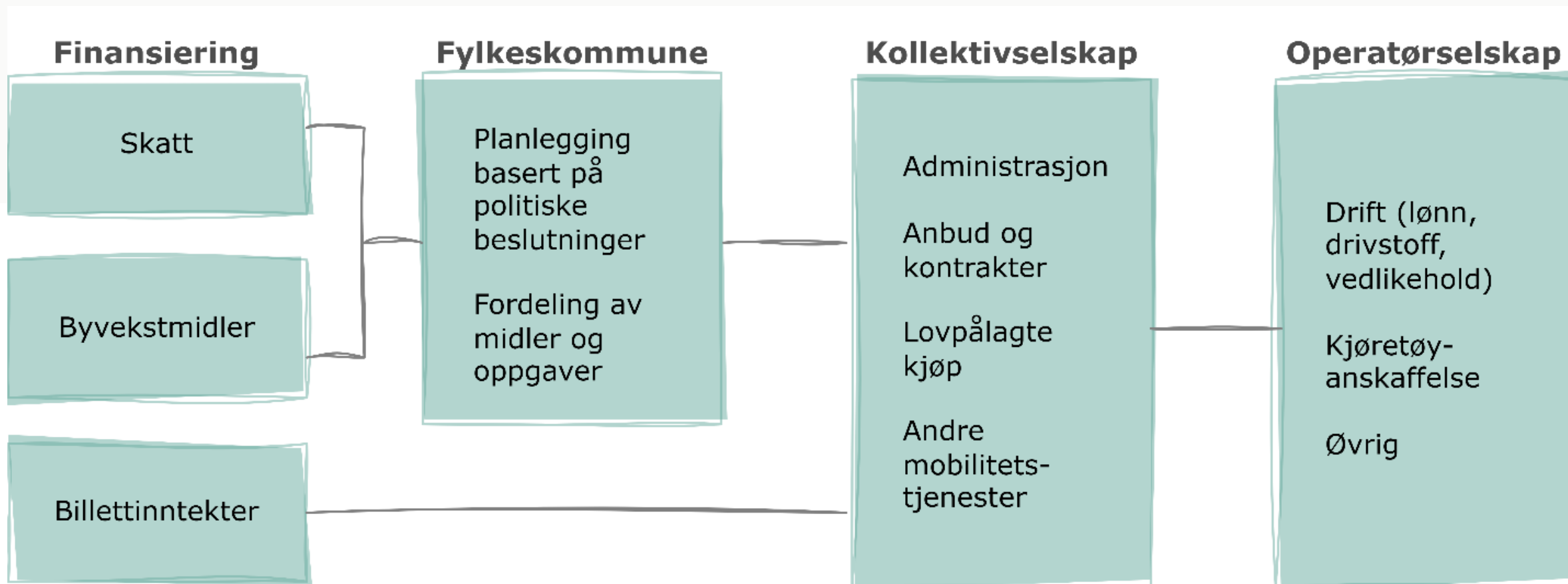
- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

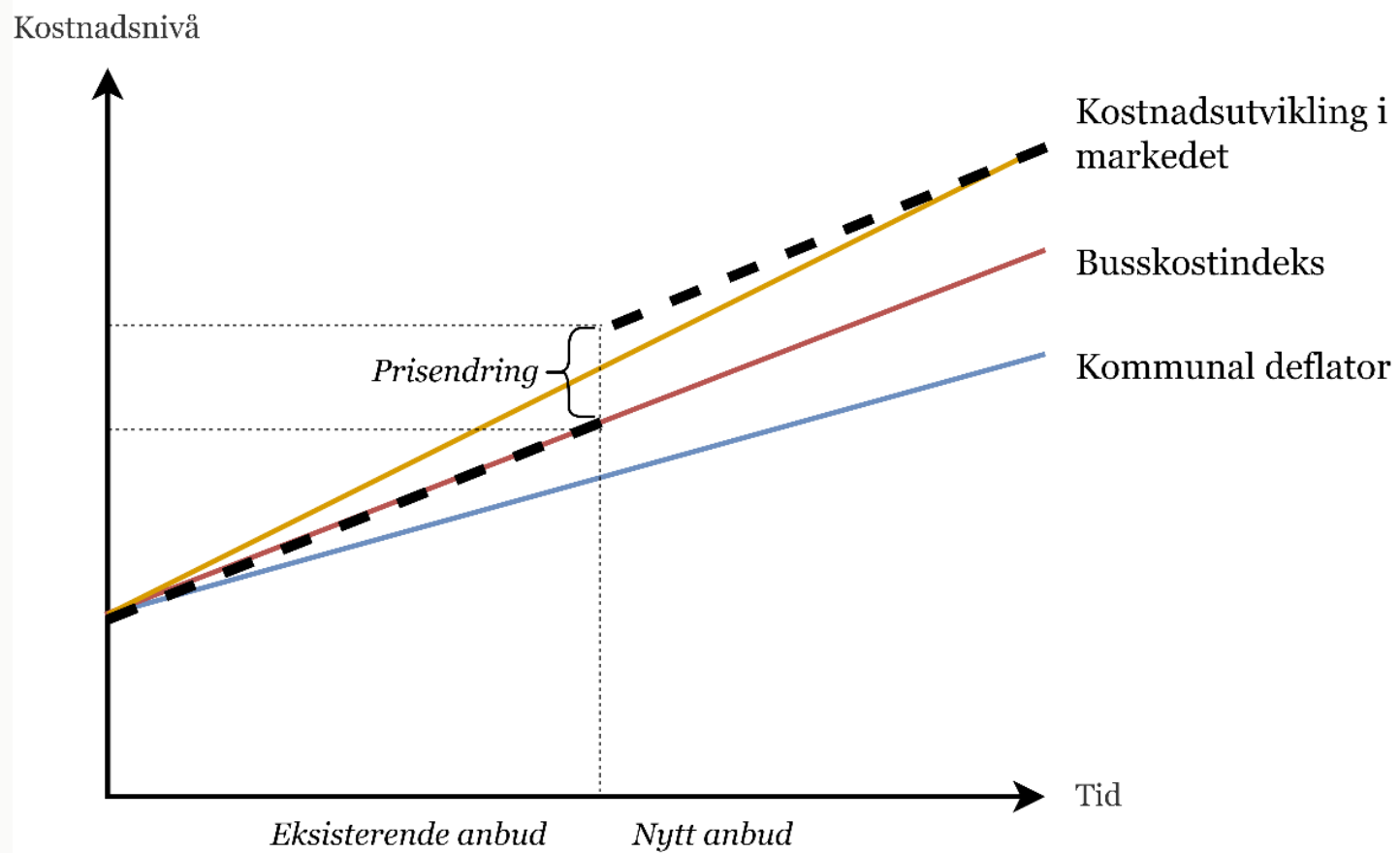
Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen



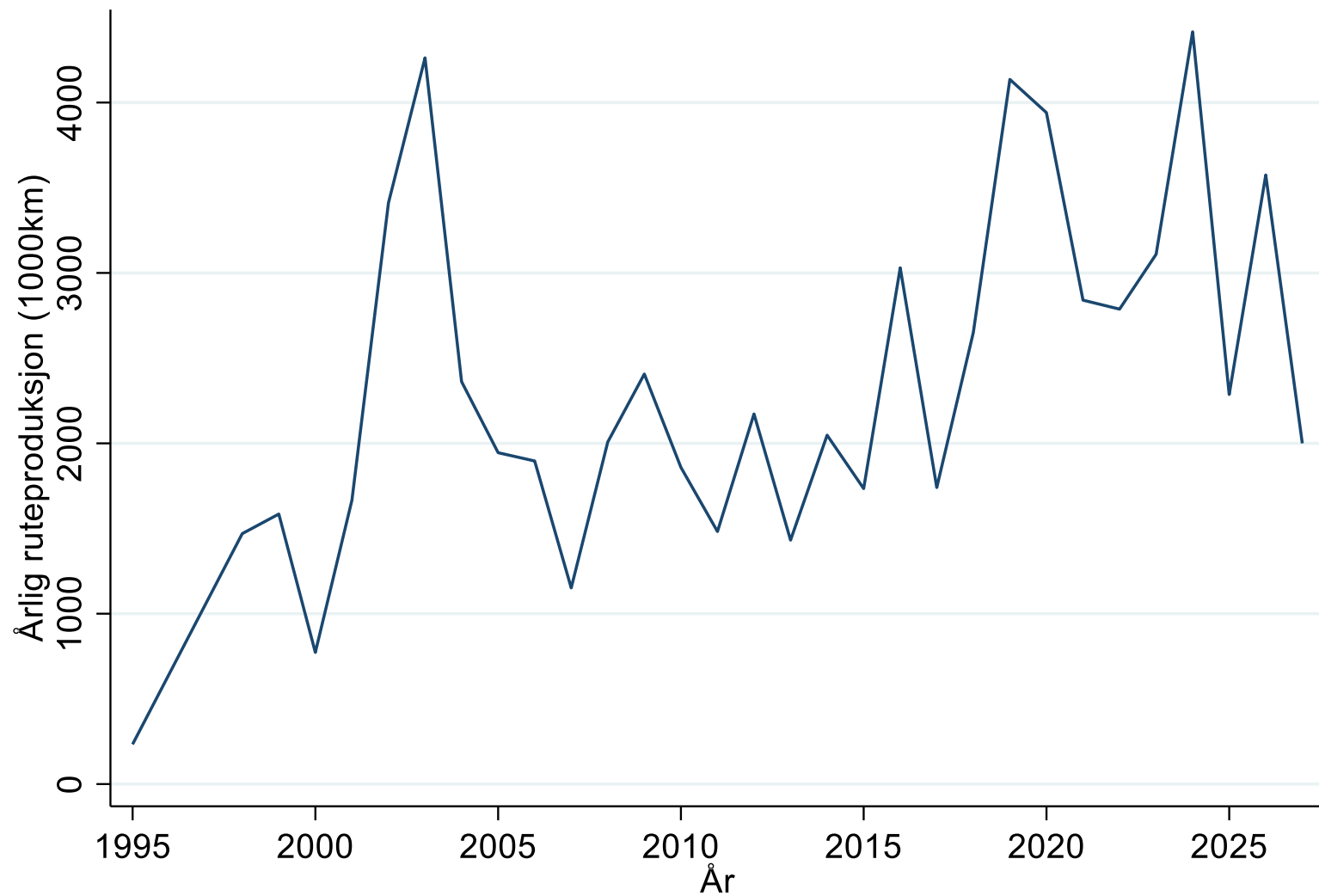
toj

Resultater



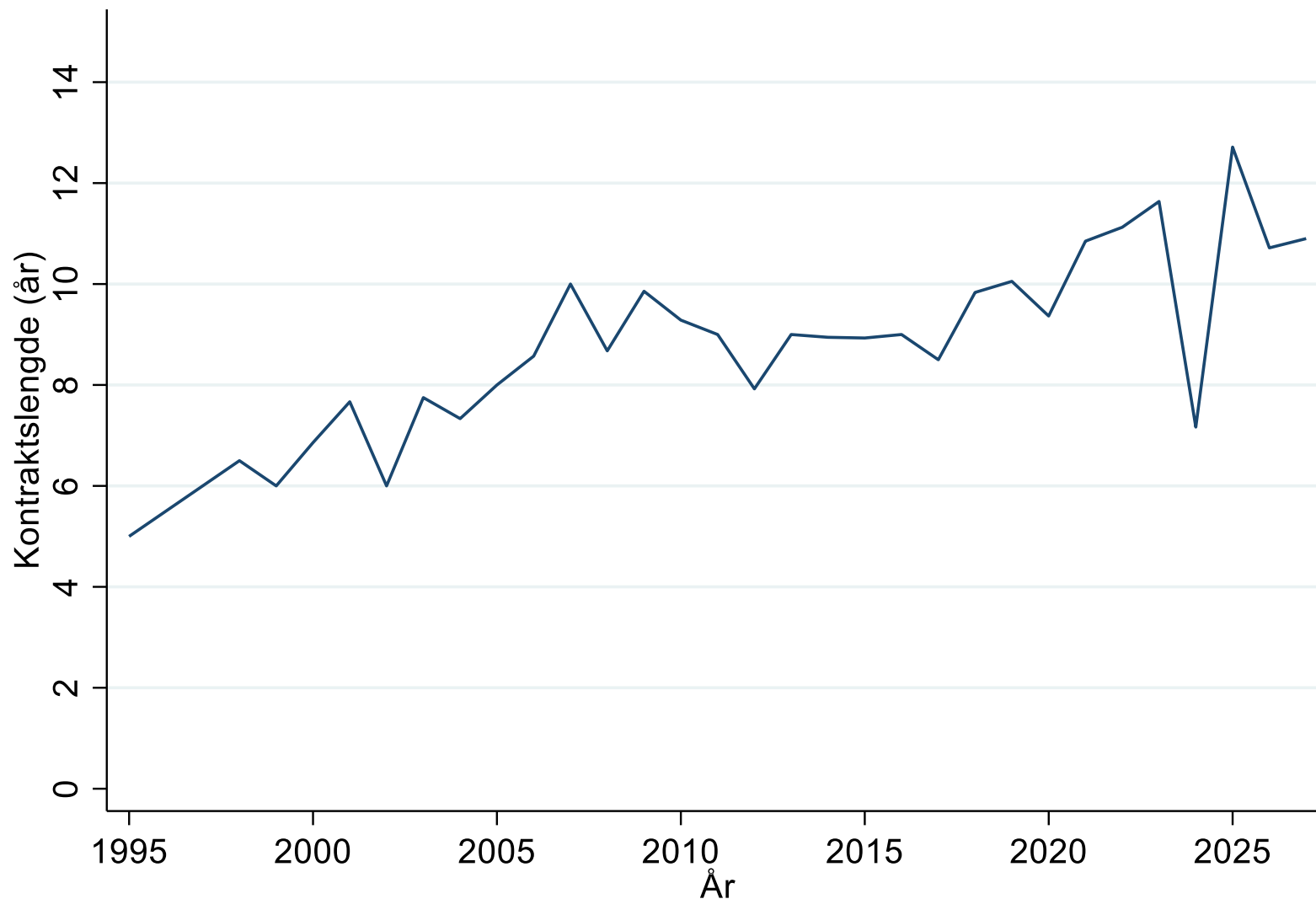
tøi

Anbudsdata



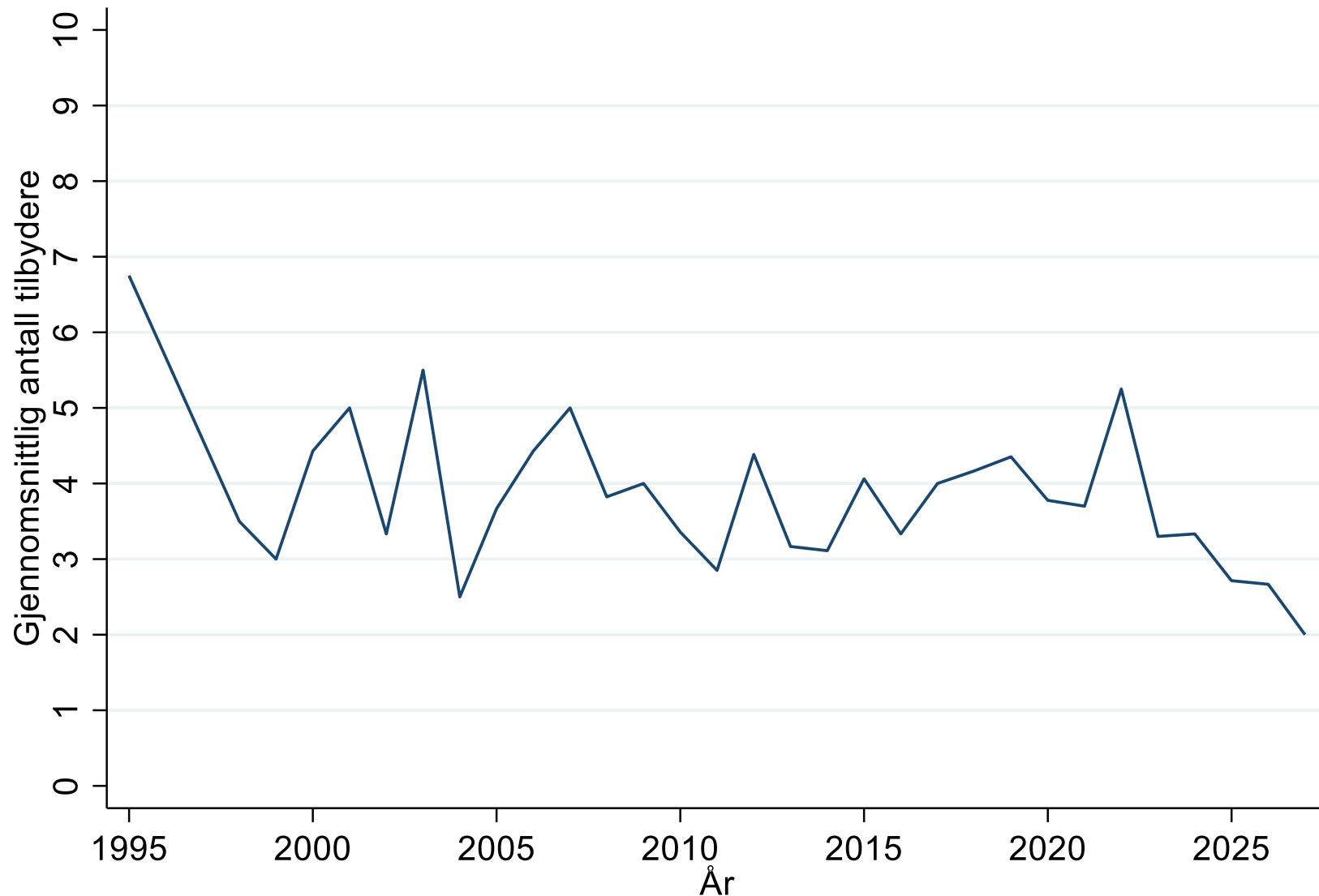
Etter kontraktens oppstartsår. Periode:1995-2027. N=256.

- Årlig vekst på 4 %
- Større kontrakter



Etter kontraktens oppstartsår. Periode:1995-2027. N=256.

- Svak økning (1,3 år lengre på 10 år)
- Drevet av hovedkontrakt, ikke opsjoner

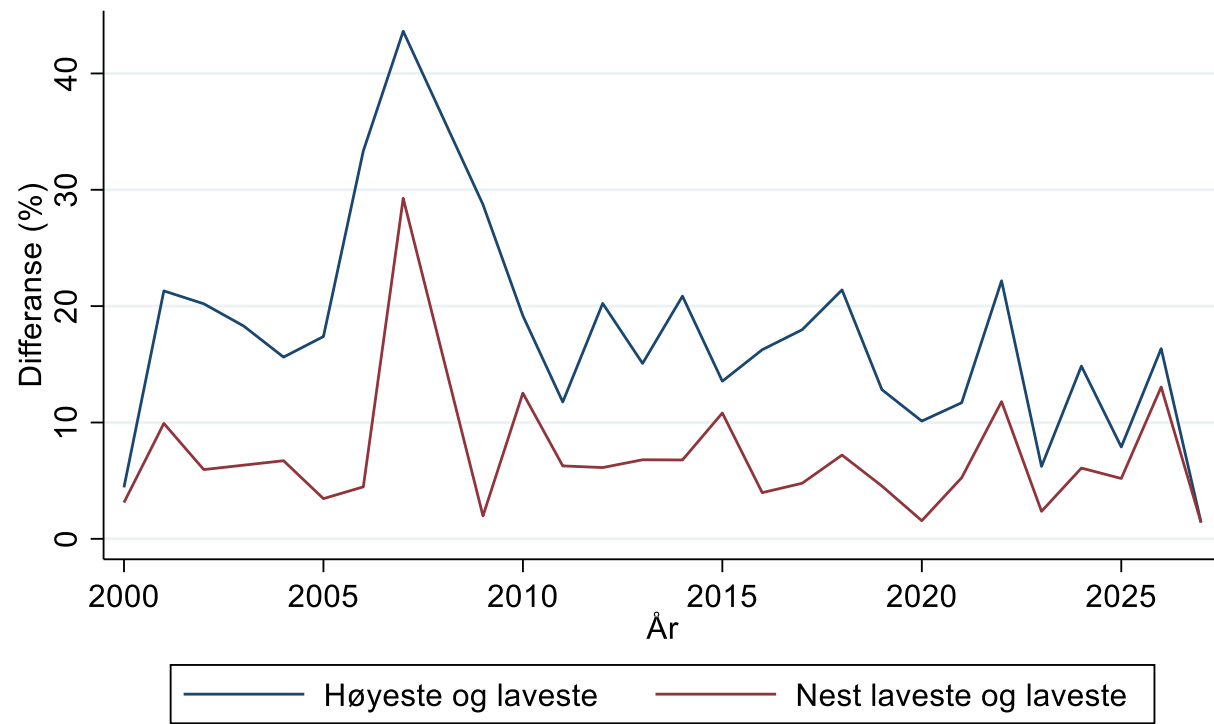


- Svak reduksjon
- Én tilbyder mindre nå enn for 20 år siden

Etter kontraktens oppstartsår. Periode: 1995-2027. N=252.

Utvikling i prisdifferanse

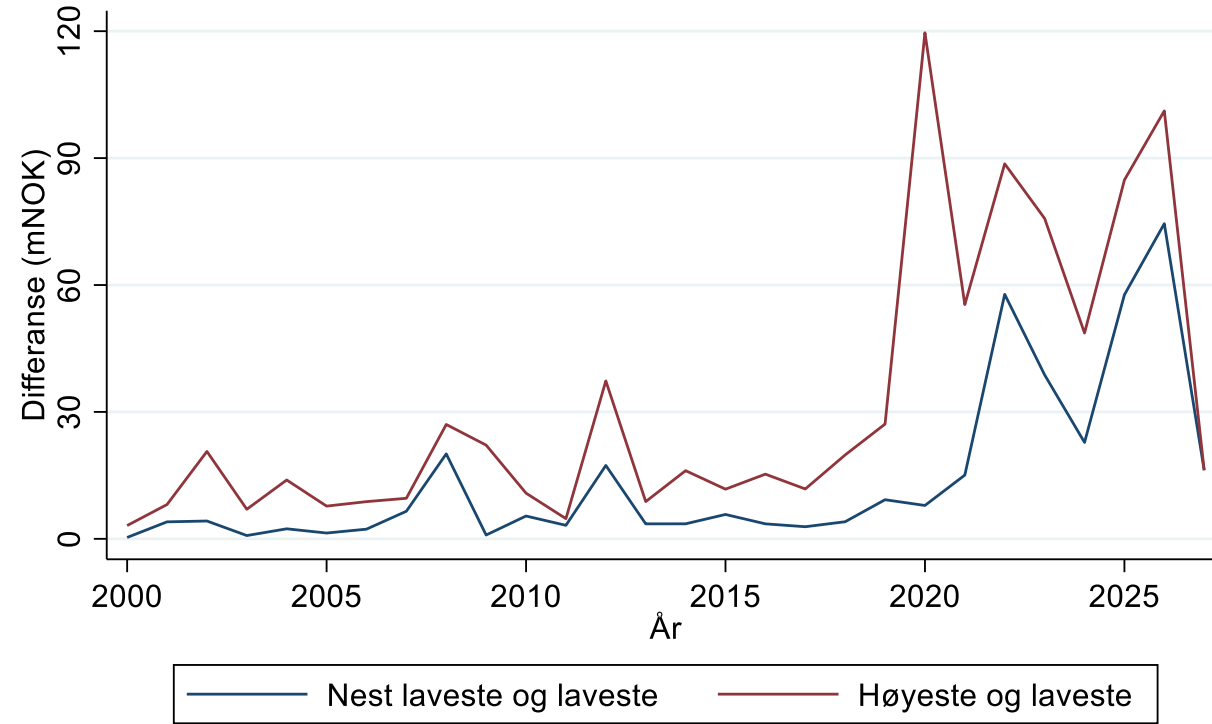
2000-2027



Etter kontraktens oppstartsår.

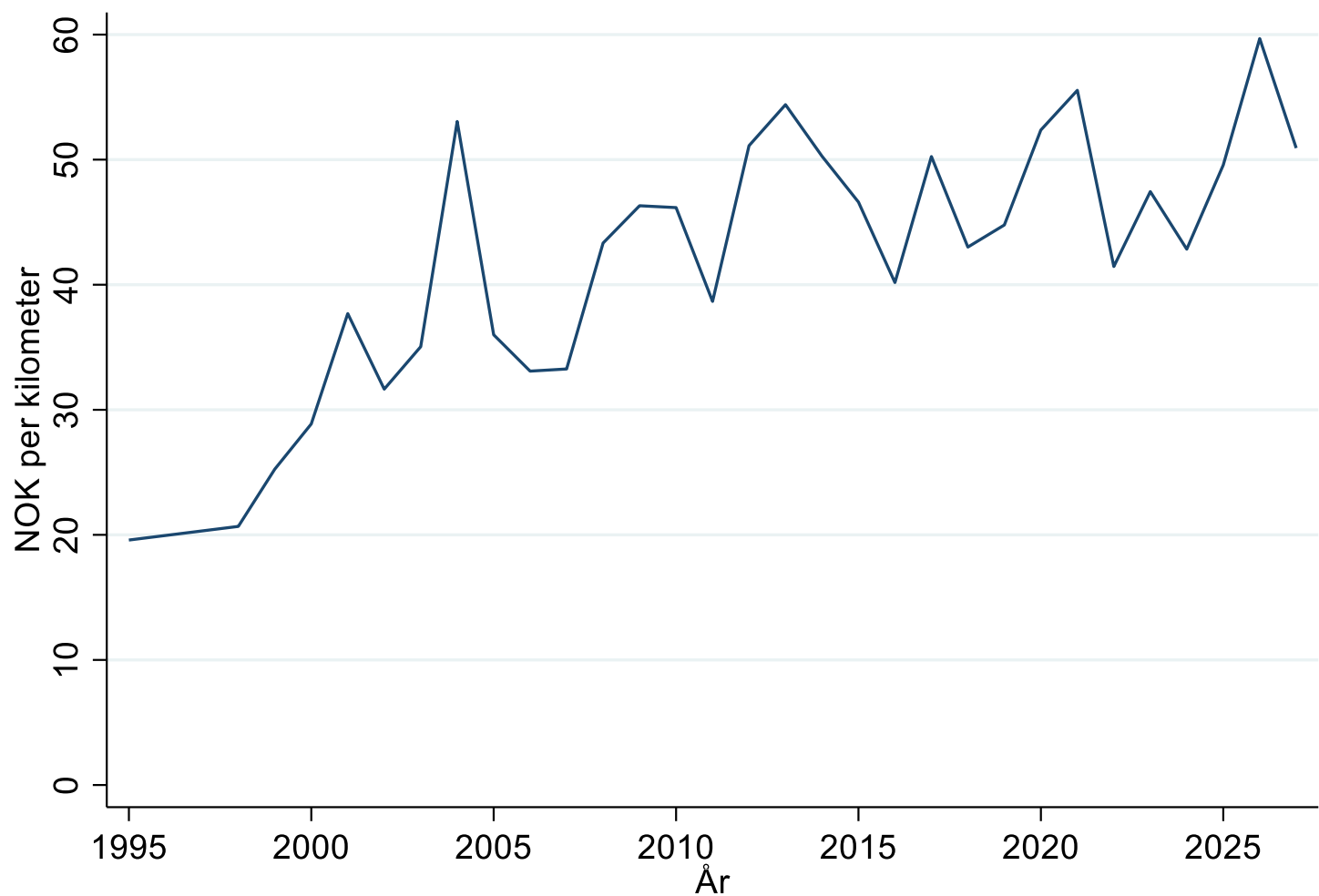
Utvikling i prisdifferanse

2000-2027



Etter kontraktens oppstartsår og justert for inflasjon. N=221.

- **Redusert** prisdifferanse i prosent
- **Økt** prisdifferanse i NOK (pga. økte kontraktspriser)
 - Andre kriterier enn pris → stor betydning for fylkenes utgifter



Etter kontraktens oppstartsår og justert for inflasjon. Periode: 1995-2027. N=256.

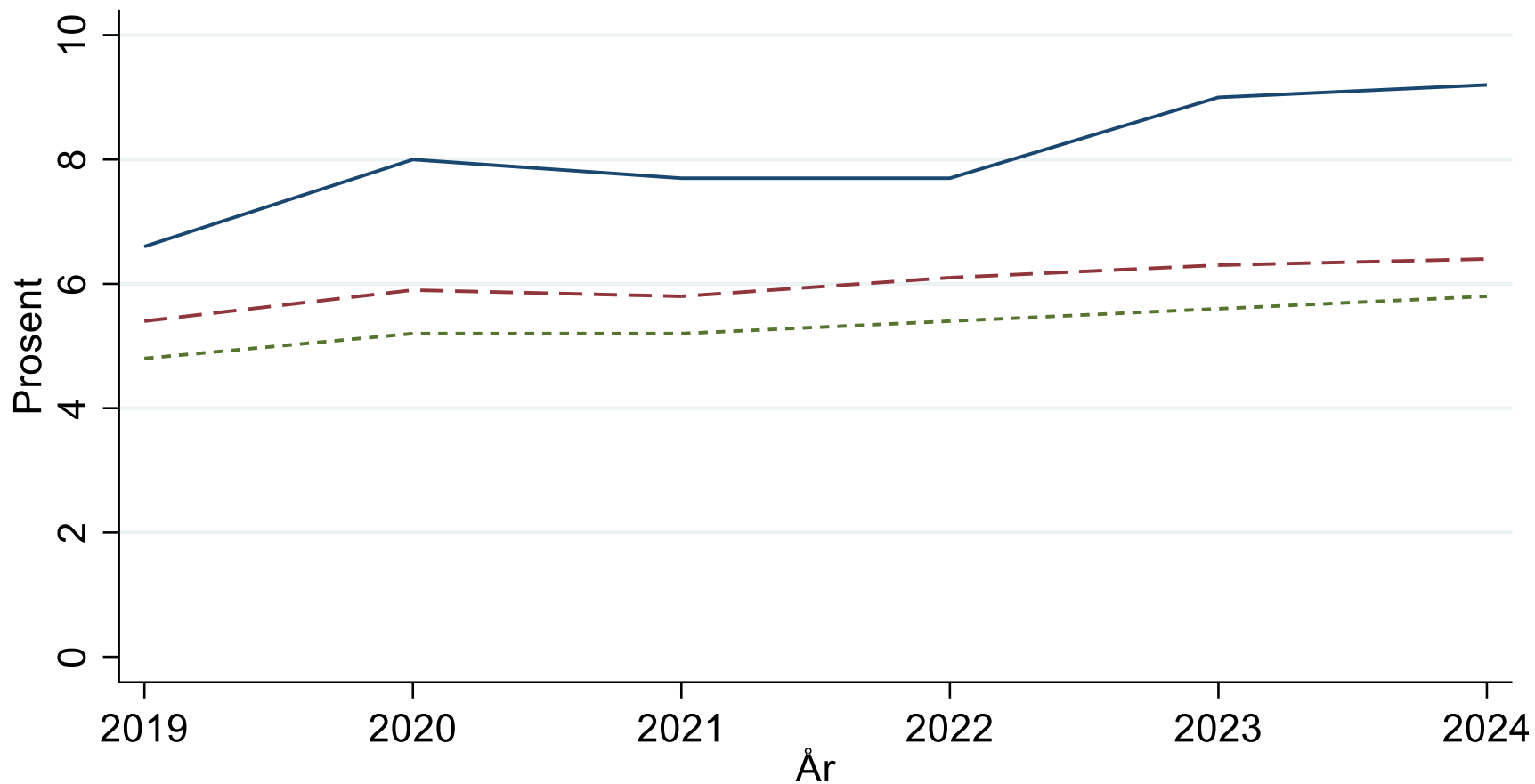
- Årlig vekst på 2 % (ut over inflasjon)
- Prisøkning utover produksjonsøkningen

tøi

Sykefravær - NAV, operatører

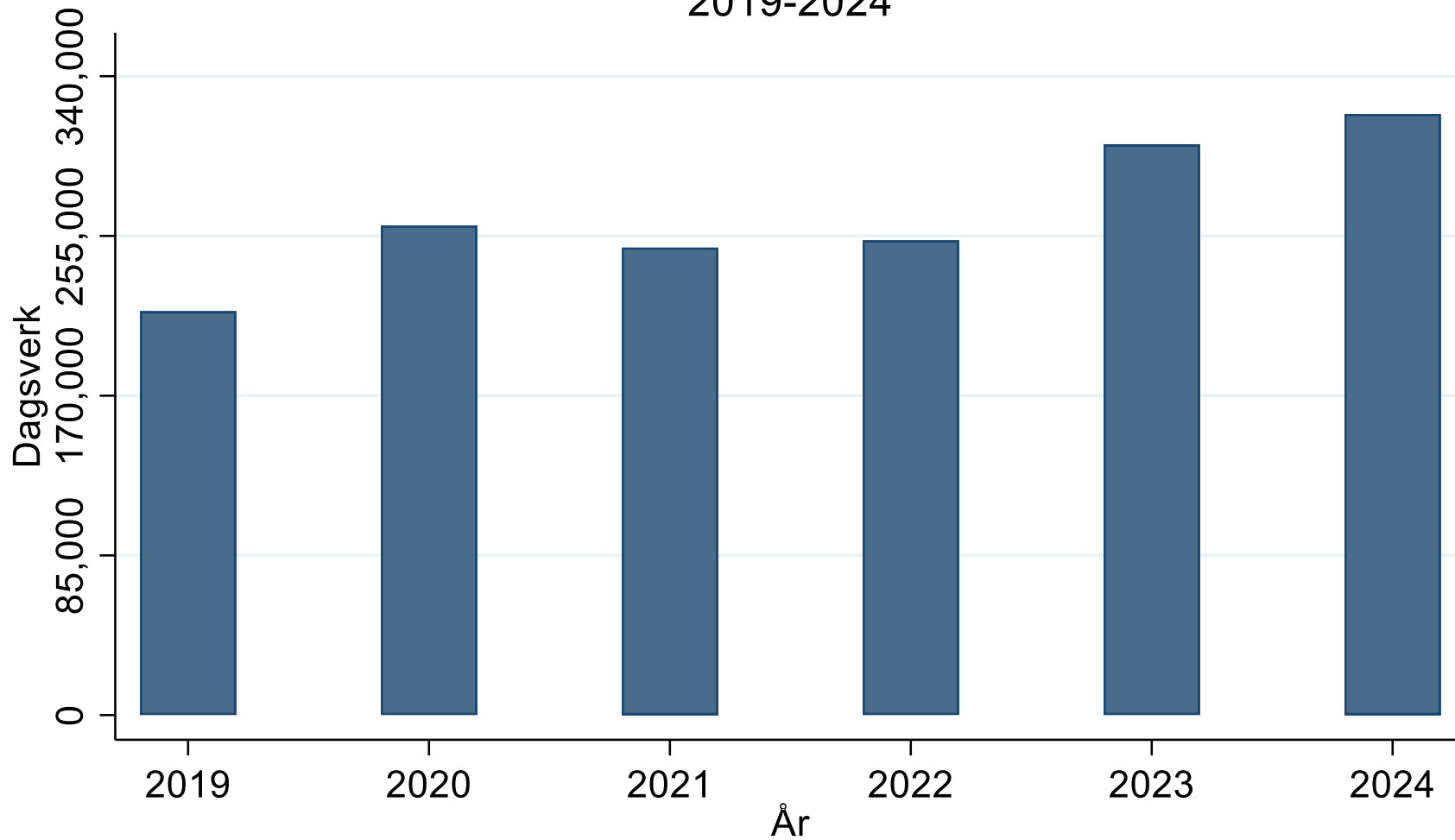
Utvikling i sykefravær

2019-2024



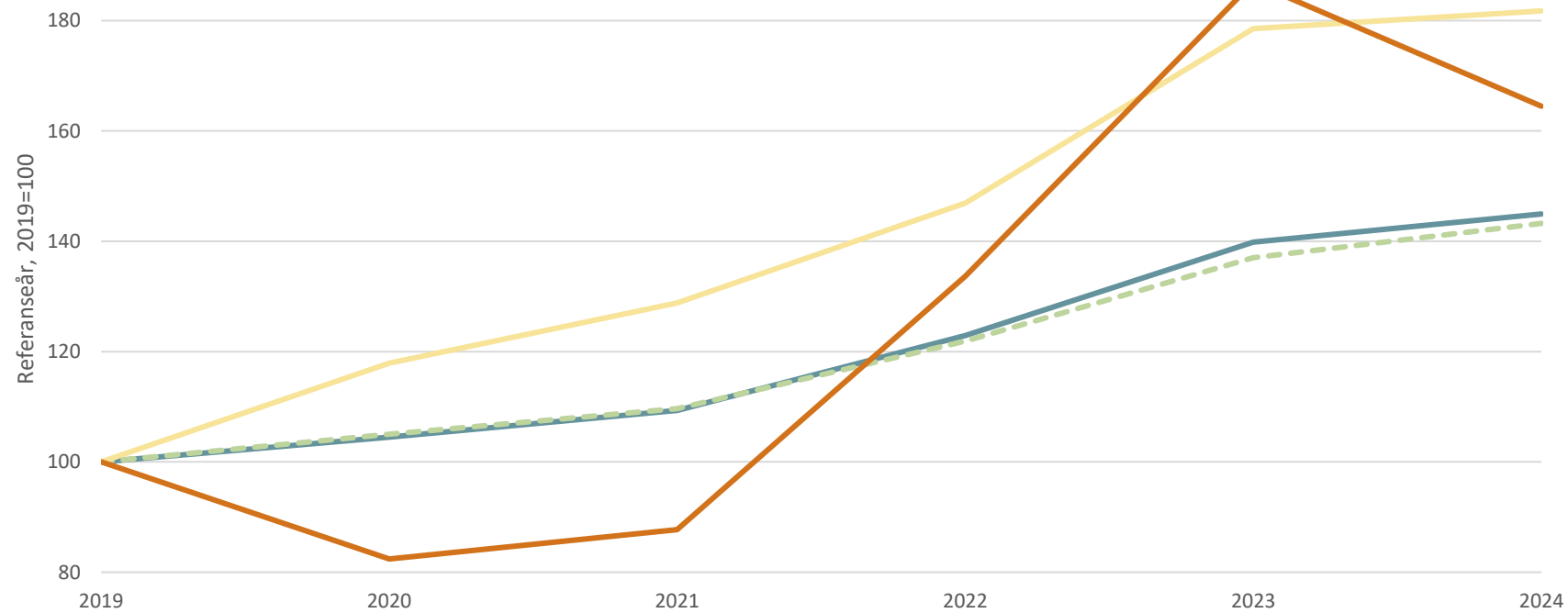
- Høyeste nivå før og etter pandemien (6,6% til 9,2%)
- Største veksten etter pandemien (2,6 %-poeng vekst eller 40 %)

Tapte dagsverk 2019-2024



Bussjåførere og trikkeførere

- Økning på 49 %
- Større vekst i tapte dagsverk enn prosent



— Lønnskostnader (sjåførkostnader) - - - Lønnskostnader (utten sykefravær og overtid) — Kostnader knyttet til sykefravær — Overtidsbetaling, vikarkostnader

- Kostnad til sykefravær nær doblet
- Vikarkostnadene har økt kraftig etter pandemien
- Sjåførkostn. > lønn/time

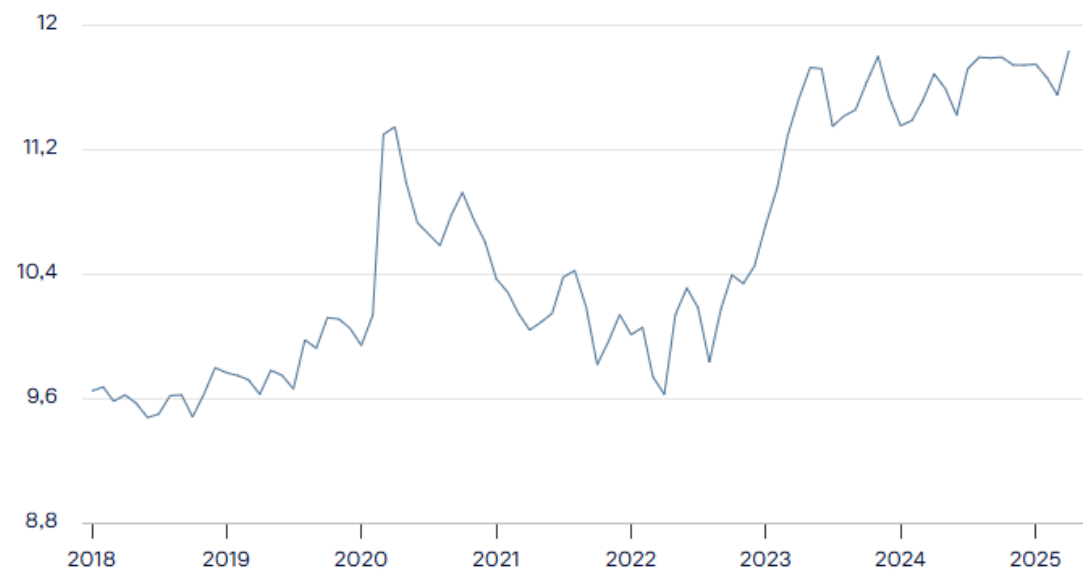
tøi

Forklaringene

Valuta

- Fallende NOK/EUR
- “Alle” kjøp gjøres i EURO (både fra europeiske og kinesiske leverandører)
- Påvirker tilgangen på arbeidskraft negativt
- 20 % på innkjøp siden 2022

Indekserte kostnader	Endret tjenestetilbud	Markedsforhold
- Valuta - Rente - Energipriser - Lønnskostnader - Kapitalpris og avskrivninger	- Elektrifisering - Skoletransport - Nullvekstmål, MaaS o.l. - Kapitalbehov	- Sykefravær - Rekruttering og stillingsutforming - Samtidighet - Kontraktsutforming - Konkurranse



Valutakursutvikling NOK/Euro. Kilde: Norges Bank.



Kapital

- Økt pris på kapital (rente)
- Overføring “investering” – “drift” (inn i anbudene, i stedet for FKs investeringer)
- Kapitalkostnadenes andel av samlede kostnader har økt
 - Variasjon by land

Indekserte kostnader

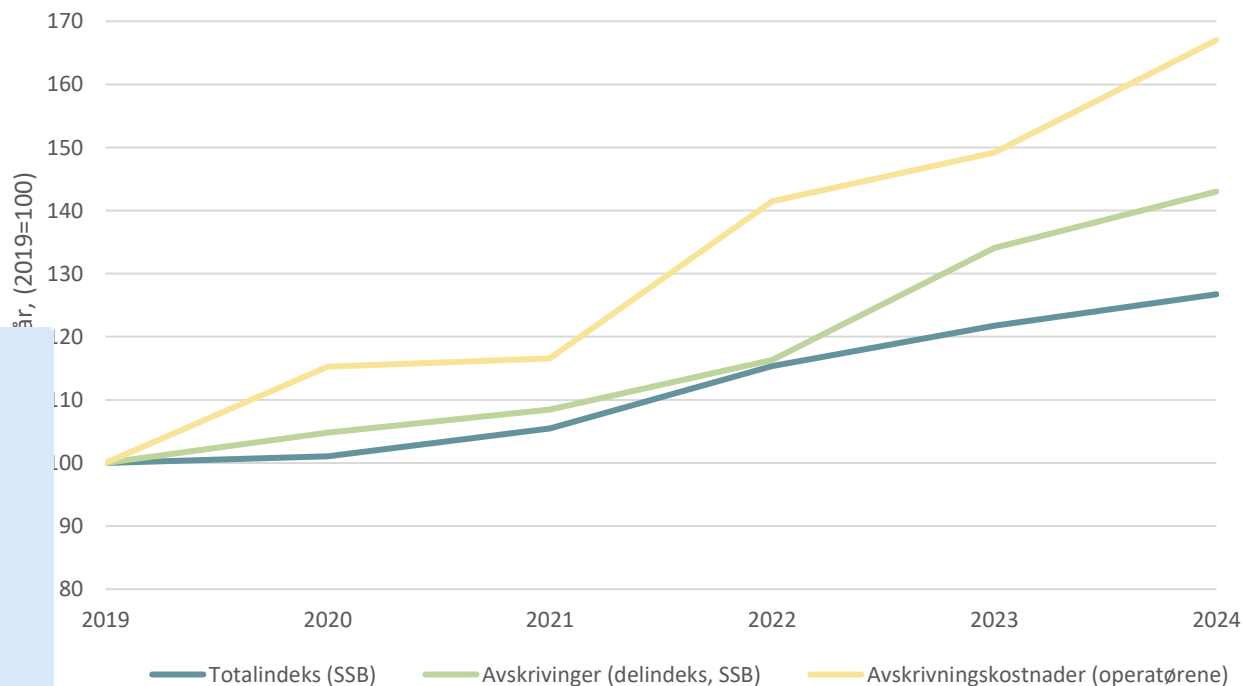
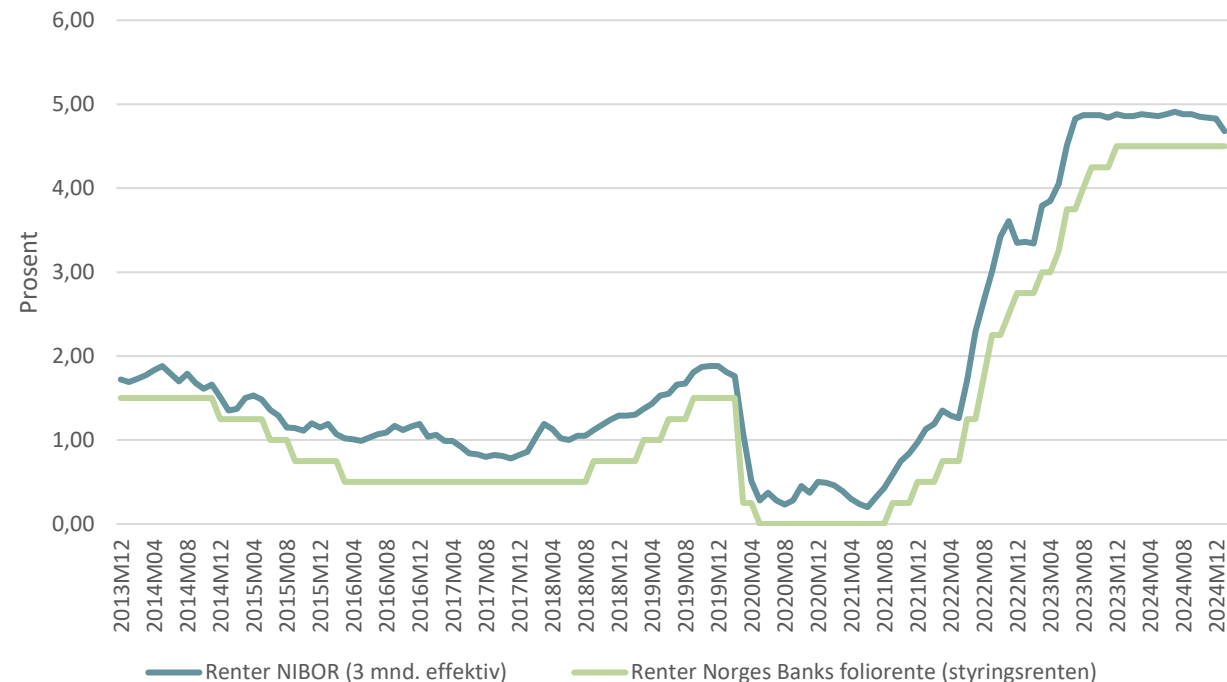
- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen





Dyrere innsatsfaktorer

- Prisene på innsatsfaktorene øker
 - Høyere energipriser
 - Høyere lønn
 - Dyrere busser
- Fanges i stor grad opp av indeksene, men...

Indekserte kostnader

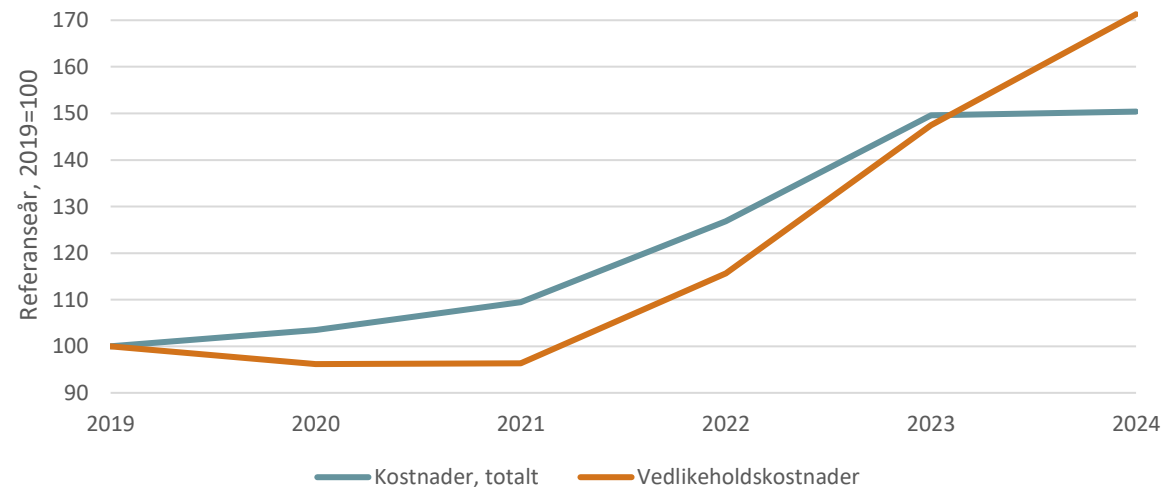
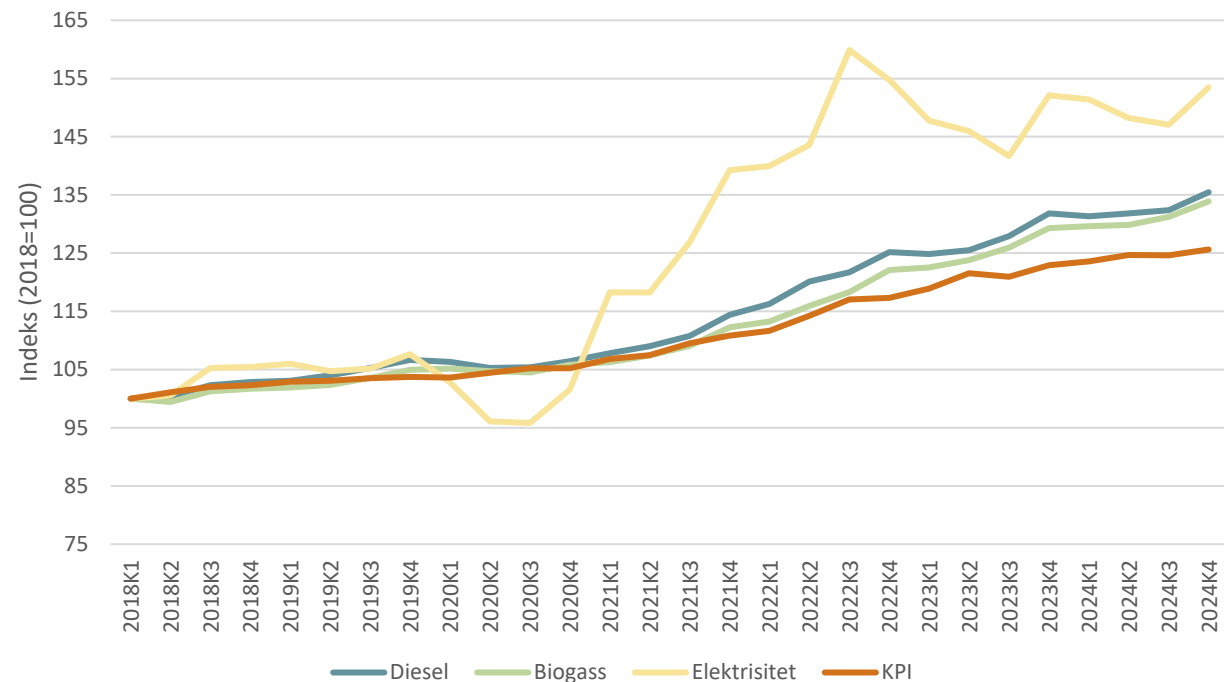
- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen



Busskostindeks > kommunal deflator

Indekserte kostnader

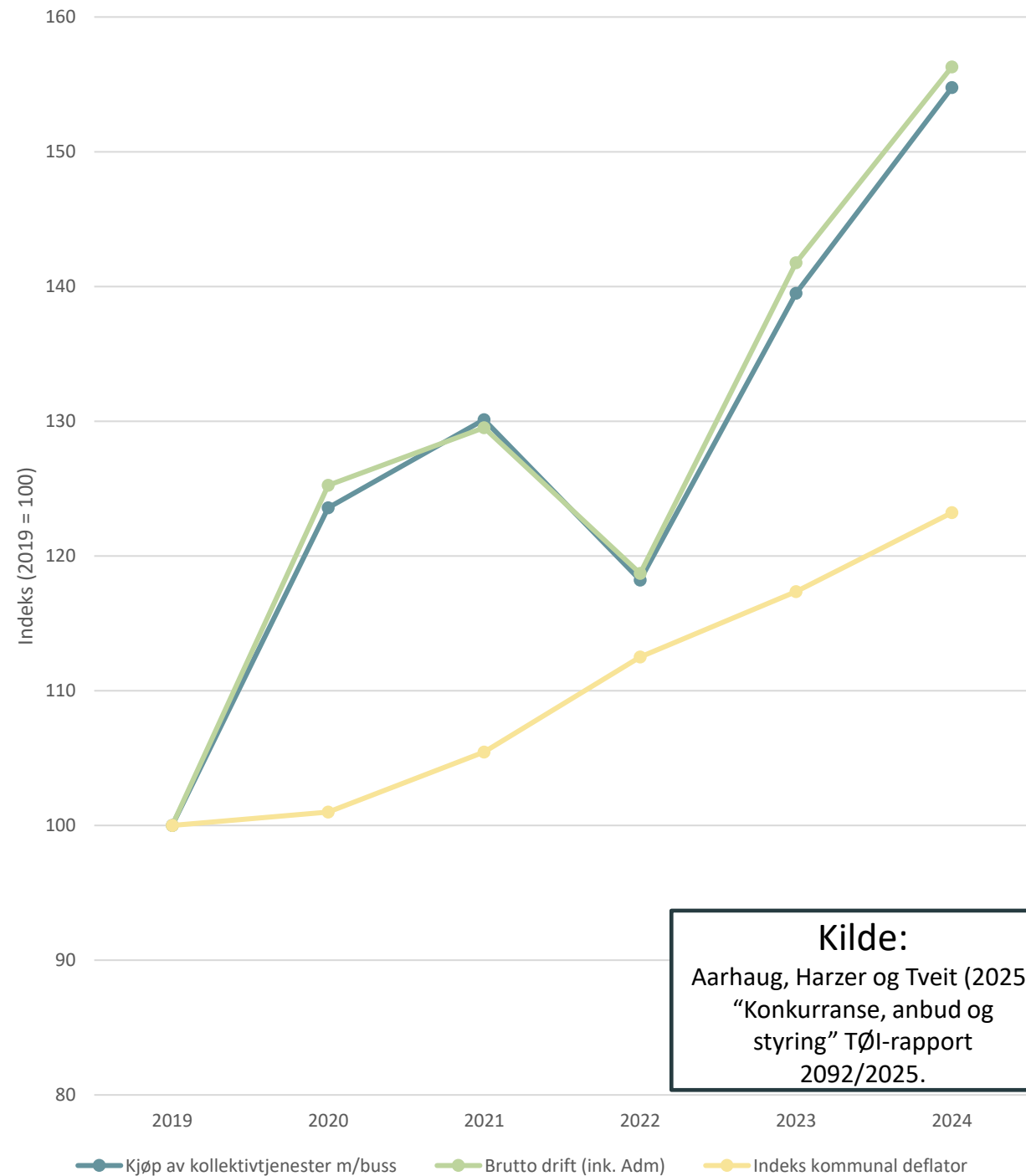
- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen



Elektrifisering

- Slår ulikt ut i ulike kontrakter
 - Høy kapasitetsutnyttelse → reduserte/uendrede kostnader
 - Lav kapasitetsutnyttelse → økte kostnader
- Driftskostnader er ikke alt
 - Økte kostnader til personell (lavere utnyttelsesgrad)
 - Litt mindre fleksibilitet i kjøringa
 - Økte krav til infrastruktur, særlig dyrt i distriktene

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen



Skoleskyss

- Mindre fleksibilitet hos kommunene gir høyere kostnad
- Tidligere funn
 - Skoleskyss øker kostnadene i anbud
- Sammenfallende med lav utnyttelsesgrad
 - økt kapitalkostnad, særlig vekst ved EL

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- **Skoletransport**
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen





Nullvekstmål – MaaS mm

- Nullvekstmålet er krevende – kollektivtrafikken må øke sin markedsandel om målet skal nås
- Mer går til utvikling av nye tjenester og utvide mandat, kostnader til adm. av drift har ikke økt nevneverdig
- Stor variasjon mellom selskap i hva som gjøres
- Kostnad på kollektivselskap-nivå er fortsatt begrensede sett opp mot drift, men vokser i noen tilfeller raskere

Indekserte kostnader

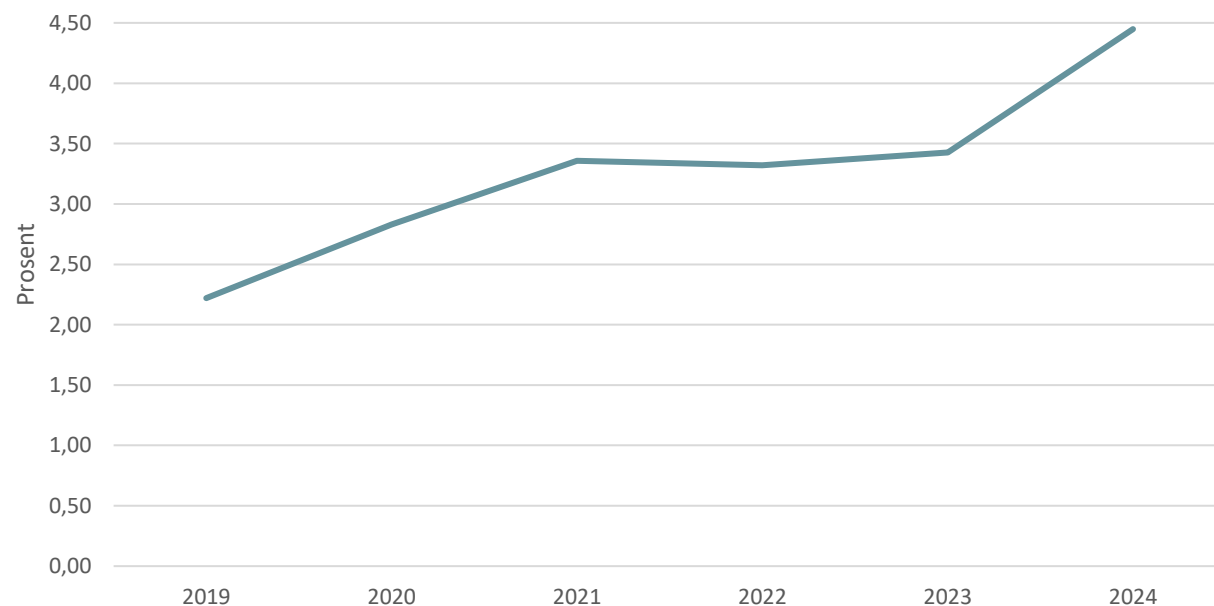
- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurranse





Sykefravær

- Økt sykefravær etter pandemien
 - 2,6 prosentpoeng høyere, nå 9,2% (!)
 - Dobbelt så rask økning som landssnittet
 - 215 000 tapte dagsverk => 320 000
 - Høyere andel av operatørenes utgifter
- Redusert tilgang på deltidsansatte
- Geografisk dimensjon?
 - Ikke noen entydig svar

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurranse





Overspesifisering fra administrasjonsselskapene

- Kontraktene blir for detaljerte til å bli effektive
 - Både knyttet til kjøring og busser
- Anekdotiske bevis fra intervjuer
- Anslag opp til 15 prosent
- Henger sammen med mye skoleskyss, og velmente tilleggskrav

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurranse



tøi Tidligere strategisk prising

- Perioden fra 2012/15 – 2020 preget av vekst i kjøp
- Enkelte selskap har lagt inn bud som ved ordinær drift går i minus i forventning om økt kontraktvolum. Dette har uteblitt.
- Nedtrekk har tilsvarende effekt, men krever ikke at originalkontrakten var feilpriset
- Noen tilbud har vært for optimistiske

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurransen

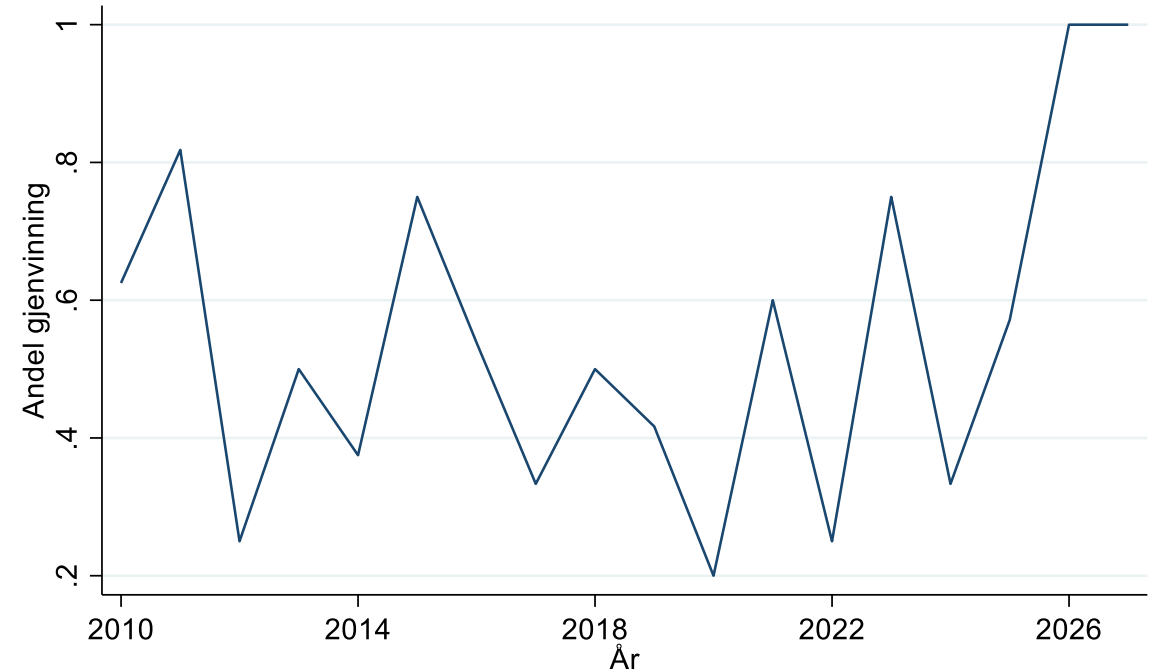




Manglende konkurranse

- Fallende antall tilbud til utlysningene
- Økning i differanse mellom vinner og nest best i NOK
 - Operatørenes forklaring – skyldes manglene risikovilje hos eierne, tap over tid
 - Alt forklaring – deler markedet mellom seg
- Vurdering
 - Antall aktører i markedet er tilnærmet uendret, støtter operatørenes forklaring
 - Kan ikke avvise markedsdeling heller (men det ser ikke ut til at noen henter ut “monopolfortjeneste”)
 - Avveining mellom best pris og andre kvaliteter (teknologi)
 - Samtidighet ser ut til å forekomme, og ha konsekvenser

Gjenvinning av anbud
2007-2027



Etter kontraktens oppstartsår. N=131.



Hovedfunn

- Det meste av kostnadsveksten kommer fra økt pris på de indeksregulerte kostnadene
- Endringer i tilbudet har bidratt til ytterligere kostnadsvekst
- Kostnadsveksten har ikke truffet jevnt over hele landet, noen er mye hardere rammet enn andre

Indekserte kostnader

- Valuta
- Rente
- Energipriser
- Lønnskostnader
- Kapitalpris og avskrivninger

Endret tjenestetilbud

- Elektrifisering
- Skoletransport
- Nullvekstmål, MaaS o.l.
- Kapitalbehov

Markedsforhold

- Sykefravær
- Rekruttering og stillingsutforming
- Samtidighet
- Kontraktsutforming
- Konkurranse





	Kostnadsendring, 2019-2024			
	Løpende kroner	KPI-justert	%	Komponentenes andel
Kostnader, totalt	5 106 709 495	4 054 727 339	50 %	
Lønn (sjøfør inkl. sykemeldinger og vikar)	2 279 721 198	1 810 098 631	45 %	45 %
Drivstoff	398 760 927	316 616 176	32 %	8 %
Vedlikehold	672 286 238	533 795 273	71 %	13 %
Administrasjon	338 541 773	268 802 168	45 %	7 %
Avskrivninger	414 951 303	329 471 335	65 %	8 %
Infrastrukturkostnader	201 440 609	159 943 844	133 %	4 %
Rente	345 806 794	274 570 594	330 %	7 %
Andre kostnader	455 200 653	361 429 318	37 %	9 %



Referanser

- Aarhaug, J, L Krehic, A K Tveit og F Wolday (2025) *Kostnadsutvikling i bussmarkedet – Årsaker og sammenhenger*, TØI-rapport 2103/2025.
- Aarhaug, J, C G Harzer og F Wolday (2025) *Kollektivtrafikken 2024*, TØI-rapport 2102/2025.
- Aarhaug, J, C G Harzer og A K Tveit (2025) *Konkurranse, anbud og styring – Er bussbransjen i endring?* TØI-rapport 2092/2025.
- **Kjøretøyregisteret, SSB, Kollektivselskapene, Operatørselskapene, informanter, NAV, mm.**



Jørgen Aarhaug (jaa@toi.no)

Lana Krehic (lkr@toi.no)

Andreas K Tveit (akt@toi.no)

Fiwi Wolday (fwo@toi.no)