

Jørgen Aarhaug
Per Frøyland
Sari Wallberg
TØI rapport 1197/2012

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Kollektivtransport i fylkeskommunal regi

Kollektivtransport i fylkeskommunal regi

Jørgen Aarhaug, Per Frøyland og Sari Wallberg

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi

Title: County level public transport in Norway

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Per Frøyland
Sari Wallberg

Author(s): Jørgen Aarhaug
Per Frøyland
Sari Wallberg

Dato: 02.2012

Date: 02.2012

TØI rapport: 1197/2012

TØI report: 1197/2012

Sider 35

Pages 35

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1319-8

ISBN Electronic: 978-82-480-1319-8

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: NTP sekretariatet

Financed by: The Norwegian National Transport Plan committee

Prosjekt: 3766 - Fylkeskommunal kollektivtransport

Project: 3766

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Project manager: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: distrikt
Kollektivtransport
Nasjonal transportplan (NTP)

Key words: Public transport
Rural area

Sammendrag:

Rapporten er utarbeidet i tilknytning til arbeidet med nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Rapporten er en sammenstilling av statistikk og annen informasjon om ikke-statlig kollektivtrafikk. I hovedsak er dette sammenfallende med kollektivtrafikk drevet i fylkeskommunal regi.

Summary:

In Norway, most public transport is operated or commissioned by the county administration, which also subsidises public transport supply to an extent inversely related to the degree of urbanization. Since 2005, public transport use has been increasing, while fares have come slightly down in real terms. The report presents a collection of statistics and general information on public transport run by the various counties or operated commercially.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Som ledd i arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-23 har Transportøkonomisk institutt (TØI) og Vegdirektoratet (VD) utarbeidet denne rapporten som beskriver utfordringer og utvikling av den ikke-statlige kollektivtransporten (jf. retningslinje 2 fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet).

Et førsteutkast til den rapporten ble utarbeidet av Per Frøyland, Vegdirektoratet. TØIs arbeid med rapporten er gjort innenfor avrop 47, kvalitetssikring og ferdigstilling av rapporten. Arbeidet er utført i perioden desember 2011 til februar 2012.

Det tverretatlige NTP-sekretariatet er oppdragsgiver og Gyda Grendstad har vært ansvarlig for oppdraget. Jørgen Aarhaug har vært TØIs prosjektleder.

Arbeidet har hatt stor nytte av bidrag fra en referansegruppe bestående av Jørgen Blix, Åshild Pettersen, Jofri Lunde, Anne-Iren Fagerbakke, Erik Gundersen, Arne Naas, Per Frøyland og Sari Wallberg. Anders Sønstebo, Statistisk sentralbyrå har gjort spesialuttak fra kollektivtransportstatistikken, mens Liva Vågane og Petter Christiansen fra TØI har gjort spesialuttak fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009).

Kapitlene 1 og 8 er skrevet av Per Frøyland, Sari Wallberg og Gyda Grendstad ved Vegdirektoratet. De øvrige kapitlene er skrevet av Jørgen Aarhaug, TØI.

Oslo, februar 2012
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Ansvarsdeling i kollektivtransporten.....	1
2 Begreper og definisjoner	2
2.1 Kollektivtransport i fylkeskommunal regi og i distriktene	2
2.2 Datagrunnlag	2
2.3 Begrepsdefinisjoner	3
2.4 Stedsstørrelse	4
3 Utvikling i kollektivtransporten – fylker, storbyer, byer og øvrig.....	5
3.1 Produksjon av kollektivtransport	5
3.2 Utvikling i fylkene	5
3.3 Utvikling i byer	6
3.4 Kollektivreiser i mindre byer og spredtbygde strøk	7
3.5 Passasjerenes betaling per påstigning	8
3.6 Busspassasjerenes betaling per påstigning	10
3.7 Fylkeskommunens betaling (tilskudd) per reise, fylke	10
3.8 Bestillingstrafikk	12
3.9 Båt	12
3.10 Hovedutfordringer for kollektivtransporten.....	12
4 Kollektivtransportens andel av transportarbeidet	14
5 Fylkenes kostnader og inntekter til offentlig transport	20
6 Rammer for kollektivtransport i fylkeskommunal regi.....	24
6.1 Rammetilskuddet	24
6.2 Skoleskyss.....	24
6.3 Helsesektorens transporter	26
7 Langrute- / Ekspressbuss	27
8 Samordning mellom ulike forvaltningsnivåer.....	30
8.1 Bedre kollektivtransport krever samordning av fysiske tiltak og utvikling i arealbruk	30
8.2 Nasjonal reiseplanlegger og nasjonalt holdeplassregister	31
8.3 Elektronisk billettering	31
8.4 Planlegging i kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen	32
8.5 Indikatorer i Nasjonal transportplan og kollektivtransporten	32
Referanser.....	34

Sammendrag:

Kollektivtransport i fylkeskommunal regi

TØI rapport 1197/2012

Forfatter(e): Jørgen Aarhaug, Per Frøyland og Sari Wallberg
Oslo 2012, 35 sider

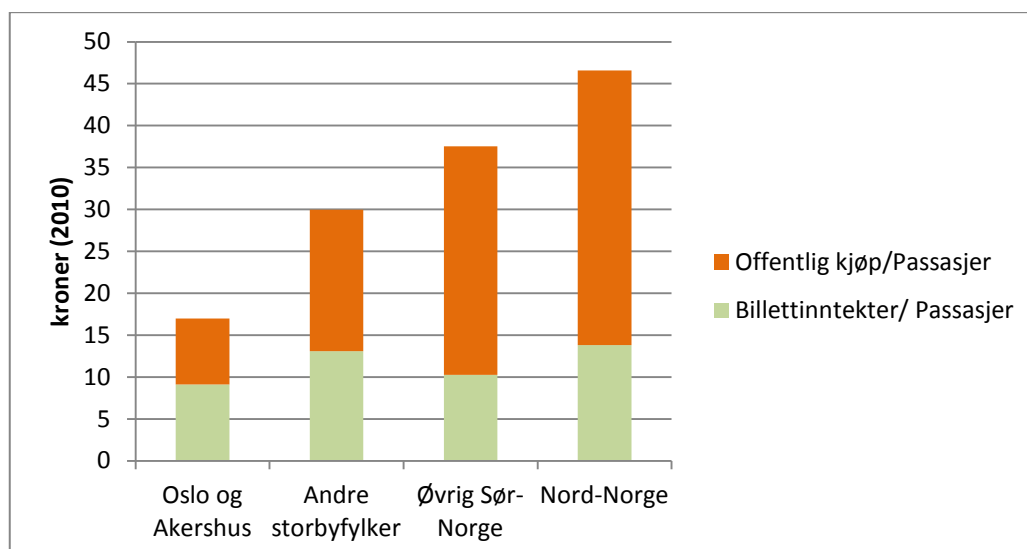
Kollektivtransporten i Norge har økt i omfang etter 2005. Hoveddelen av kollektivtransporten finner sted i de største byene. Prisen den gjennomsnittlige busspassasjerer betaler for en påstigning har gått noe ned siden 2005, sammenlignet med prisutviklingen i samfunnet for øvrig. Det er stor variasjon i det offentlige tilskuddet per passasjer. Høyest er dette i områder med spredt befolkning. Samtidig er det i de tettest bebygde områdene at bruken av kollektivtransport er størst. Det er et stort behov for samarbeid mellom, stat, fylkeskommuner og kommuner for å løse kollektivtransportens utfordringer på en god måte. Dette gjelder både i by og i spredtbygde områder. Temaer som det må samarbeides om inkluderer knutepunktutvikling, universell utforming og samordning av transport med ulike finansieringskilder og målgrupper.

Statens vegvesen har som en del av forberedelsen av NTP 2014-23, gitt TØI i oppdrag å utarbeide en oversikt over trafikkutvikling og utfordringer for kollektivtransport i fylkeskommunal regi, samt for transport med ekspressbuss/langrutebuss.

Bruken av kollektivtransport har økt de senere årene. Tall fra kollektivstatistikken (SSB, 2012) viser at det i 2010 ble registrert 505 millioner påstigninger totalt i rutetransport. Det er en økning på 14,3 prosent fra 2005. Datagrunnlaget er mangelfullt og har behov for forbedringer.

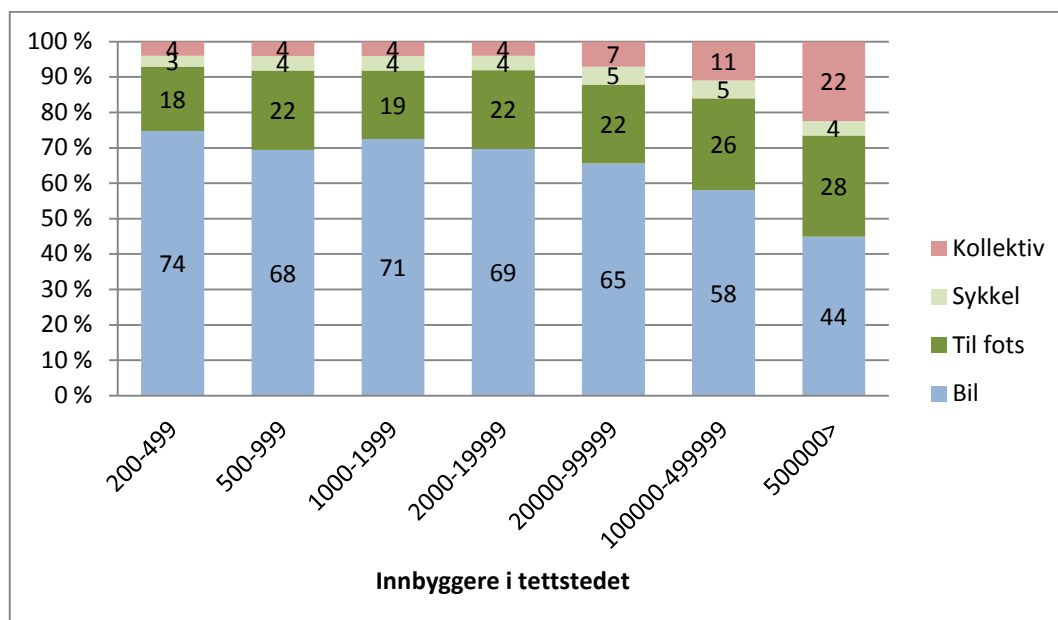
Hoveddelen av kollektivtransporten i Norge finner sted i Oslo og Akershus. Ser vi på den geografiske fordelingen av kollektivreiser fra RVU (2009), finner vi at 52 prosent av kollektivreisene starter i Oslo og Akershus. Legger man til de andre storbyfylkene, Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag, starter hele 75 prosent av kollektivreisene i disse fylkene. Hovedbildet er at kollektivbruken øker, både i og utenfor byområdene.

Den gjennomsnittlige busspassasjerer i Norge betalte 10,64 kr for en påstigning i 2010. Det er 9,2 prosent mer enn i 2005 (i løpende priser). Konsumprisveksten har vært på 11,9 prosent, så relativt sett har det blitt noe billigere. Det er geografisk sett stor forskjell på billettinntekter og offentlig kjøp per passasjer i 2010, se figur S1.



Figur S1: Billettinntekter og offentlig kjøp per passasjer i 2010, 2010-kroner. Hurtigbåt er ikke med. Andre storbyfylker viser til Rogaland, Hordaland og Sør- Trøndelag (SSB, Ruter, TØI).

Nasjonalt utgjør kollektivtransport 10 prosent av alle reiser, men det er store geografiske variasjoner. De største tettstedene (mer enn 100 000 innbyggere) har en høyere andel av reisene til fots og med kollektivtransport enn de mindre tettstedene. Andelen kollektivreiser og reiser til fots og med sykkel er klart høyere i de tetteste bebygde områdene i tettstedene. Det er liten variasjon i kollektivbruken mellom små tettsteder med ulik tetthet. Det er først når tettstedene har over 50 000 innbyggere at tett bebyggelse ser ut til å henge sammen med høyere kollektiv-andeler (Engebretsen og Christiansen, 2011).



Figur S2: Transportmiddelfordeling etter antall innbyggere i tettstedet der reisen starter. Prosent. RVU (2009).

Kostnadene for offentlig kjøp av rutegående kollektivtransport har økt med cirka 54 prosent mellom 2005 og 2010. Samtidig har fylkeskommunenes disponible midler økt med cirka 30 prosent (oppgavekorrigert) i samme periode.

I spredtbygde områder utgjør skolereisene hoveddelen av kollektivreisene. Og mens skoleskyssen finansieres av fylkeskommunene, blir beslutningene om skolelokalisering og sammenslåing tatt av kommunene.

Ekspress-/langrutebussene har vært i kraftig vekst de siste 15 årene. Hoveddelen av denne veksten har funnet sted i perioden fra og med 1998 til og med 2007. De siste årene har det vært en nedgang i antall passasjerer på cirka 5 prosent (Aarhaug mfl. 2011).

Det er stort behov for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer/vegholderansvar for å løse kollektivtransporten på en tilfredsstillende måte. Blant annet vil den nasjonale reiseplanleggeren som er under utvikling, kreve en betydelig felles innsats for å få på plass både nasjonal rutedatabank og nasjonalt holdeplassregister. Andre viktige tema for en samordnet innsats er bedre framkommelighet på stamruter for kollektivtransporten i byområder, utvikling av kollektivknutepunkter, universell utforming av reisekjeder og bedre samordning av skoleskyss og helsereiser. I spredtbygde områder finnes det behov for utvikling av bestillingstrafikk. I distriktene er dessuten kostnadene knyttet til drift av hurtigbåt en særlig utfordring.

Arealbruksutvikling og lokalisering av arbeidsplasser og publikumsrettet virksomhet er viktig for å kunne tilby et godt kollektivtilbud, hvor fleste mulig kan gå eller sykle til stoppestedet/knutepunktet. Både i byområder og i mer landlige strøk er en felles innsats nødvendig.

1 Ansvarsdeling i kollektivtransporten

Ansvar for kollektivtransporten er delt mellom mange aktører.

Staten har det overordnede ansvaret for den samlede transportpolitikken, herunder å utvikle og fastsette rammebetingelser for kollektivtransporten. Staten har et særskilt ansvar for jernbanens infrastruktur, kjøp av bedriftsøkonomiske ulønnsomme persontransporttjenester fra jernbane, luftfart og hurtigruta og infrastrukturtiltak på riksvegnettet for kollektivtransport med buss. Oppfølging av kollektivtransport på nasjonalt nivå ligger i Samferdselsdepartementet og deres underliggende etater. Disse er Jernbaneverket, Avinor AS, Kystverket og Statens vegvesen (SVV).

Ansvar for å tilrettelegge for regional og lokal kollektivtransport er delt mellom staten, fylkeskommunene (herunder også Oslo) og kommunene. Fylkeskommunene og kommunene har ansvar knyttet til å utvikle og drifte infrastruktur for kollektivtransport (veg, bane, havn, mm), tilrettelegge for løyver og drift av kollektivtransport både på land og sjø. Produksjonen utføres av private og offentlig eide selskaper.

Statens vegvesen har ansvar for å utvikle, drifte og vedlikeholde infrastruktur for kollektivtrafikk på riksveg og i nødvendig grad samhandle med kommuner, fylkeskommuner og andre aktører med ansvar for kollektivtransport. Statens vegvesen har i tillegg et delansvar for å framskaffe faglige underlag for utvikling og oppfølging av nasjonal politikk og nasjonale oppgaver (sektoroppgaver) innenfor kollektivtransporten.

Statens vegvesen hører under og er fylkeskommunens vegadministrasjon i fylkesvegsaker.

2 Begreper og definisjoner

2.1 Kollektivtransport i fylkeskommunal regi og i distriktene

Tema for utredningen er ikke-statlig kollektivtransport og dennes utvikling og utfordringer. Begrepet ikke-statlig kollektivtransport er ikke nærmere definert av departementet eller av NTP-sekretariatet. I denne rapporten legges følgende definisjon til grunn:

Med ikke-statlig kollektivtransport menes kollektivtransport i rute på veg i fylkeskommunal regi, bane og hurtigbåt finansiert av fylkeskommunen, samt rutetransport på veg som ikke er tilskuddsberettiget.

Definisjonen ivaretar lokal og regional busstransport, lokal banetransport (T-bane/sporvogn/bybane) og lokale båtruter. Definisjonen omfatter videre fylkesgrensekryssende ekspressbusstransport (langrutebuss).

Jernbane omtales ikke her da persontransport på jernbanen er organisert av staten.

2.2 Datagrunnlag

I Retningslinje 2¹ for etatenes og Avinors arbeid med nasjonal transportplan (R2) bes det om at det i statistikk og andre omtaler skilles mellom byer, tett befolkede områder og spredt bebygde strøk.

Fylker og kommuner er hvert år forpliktet til å rapportere alle hovedtall til databasen KOSTRA² hos Statistisk sentralbyrå (SSB). Disse dataene er fordelt på fylker eller kommuner, men er av varierende kvalitet.

Også kollektivselskapene rapporterer til SSB. Dette danner grunnlaget for ”kollektivtransportstatistikken”. Der dette er mulig innenfor SSBs regelverk om konfidensialitet blir disse tallene fordelt på fylker og transportkategorier. Der det ikke er mulig å opprettholde kravene til konfidensialitet, er data ikke presentert på det aktuelle nivået. Til denne rapporten har SSB bidratt med flere spesialkjøringer av sitt datamateriale. På denne måten kan regionale variasjoner belyses bedre.

Data om reisemiddelfordeling kartlegges gjennom reisevaneundersøkelser og tellinger. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er den mest omfattende av disse og blir gjennomført hvert fjerde år. Den siste undersøkelsen er fra 2009. Til arbeidet med denne rapporten har vi hentet ut data fra RVU 2009, men med

¹ http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/NTP/NTP_2014-2023/retningslinje_2_ntp_2014-2023.pdf

² KOrmmuneSTatRApportering

andre kategoriseringer enn det som har blitt gjort i nøkkelrapporten for RVU 2009 (Vågane mfl. 2011).

I første fase av prosjektet ble det vurdert å foreta en egen datainnsamling hos fylkeskommunene og operatørselskapene. Dette ble ikke gjort fordi det ble konkludert at det ikke ville gi et tilfredsstillende nytt materiale.

Denne rapporten er derfor basert på offentlig tilgjengelig statistikk, men tilpasset denne bruken ved egne uttak og kjøringer hos SSB og TØI.

2.3 Begrepsdefinisjoner

Flere begreper som benyttes i statistikken, i fagterminologien og i reisevaneundersøkelsene har en mer entydig definisjon i den faglige sammenhengen det er brukt enn i dagligtalen. I hovedsak blir begreper forklart første sted det brukes i rapporten. Et utvalg av definisjoner tas likevel opp i det følgende:

Reise, Påstigning og Passasjer: Brukes i SSBs statistikk som synonymt. Altså vil en person som bytter transportmiddel underveis gjennomføre to reiser. I RVU defineres *reise* ut fra formål og blir registrert med det transportmidlet som ble benyttet på hoveddelen av reisen. Det vil si at en reise fra hjem til arbeid, som ble gjennomført med sykkel- tog - buss – gange er registrert som én reise, med det transportmidlet som ble benyttet flest kilometer. I denne rapporten skiller vi mellom *reiser* slik som i RVU, mens vi bruker *påstigninger* og *passasjerer* synonymt med betydningen *påstigning* som hos SSB.

Tettsted: Blir definert som en hussamling hvor det bor minst 200 personer. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter, men områder som naturlig hører med i tettstedet kan tas med inntil en avstand av 400 meter fra tettstedskjernen. Denne definisjonen innebærer at tettstedene endres over tid avhengig av byggeaktivitet og befolkningsutvikling. Definisjonen er uavhengig av kommunegrenser.

By og byområde: Brukes med referanse til administrative områder, der det er snakk om et bestemt *byområde* defineres dette området (hvilke kommuner som inngår).

Offentlig kjøp: Er et begrep definert av SSB, som kostnader minus billettinntekter. Det vil si at det inkluderer både offentlig kjøp av transport (for eksempel skoletransport) og tilskudd (kompensasjon for tapt inntekt).

Tilskudd: Støtte til drift i hovedsak uavhengig av antall passasjer. Det er imidlertid enkelte kontrakter der det er noe mer uklart hva som er offentlig kjøp og hva som er tilskudd, disse må vurderes enkeltvis. I Rapporten brukes tilskudd i betydningen offentlige overføringer til operatørselskap minus kjøp av skoletransport med mer.

Statlig: I regi av staten / på kontrakt med Samferdselsdepartementet / Avinor.

Fylkeskommunal: I regi av den enkelte fylkeskommune eller selskap som opererer på fylkeskommunens vegne.

Langrutebuss / Ekspressbuss: *Langrutebuss* er termen som brukes i Statens vegvesens håndbøker (SVV 2009, 2011a), mens *ekspressbuss* er en betegnelse

som brukes av næringen selv og i dagligtale. I denne rapporten benyttes begge disse begrepene synonymt med betydningen: Fylkesgrensekryssende buss som opererer på løyve utstedt av Samferdselsdepartementet og drives helt eller delvis på kommersielt initiativ. Busser som har enten all på- eller avstigning tilknyttet ett enkelt reisemål (flyplass o.l.) inngår ikke i denne kategorien.

Flybuss: Buss hvor all på- eller avstigning skjer i tilknytning til en flyplass.

Turbuss: Buss som opererer på turvognløyve, holdes utenom her.

2.4 Stedsstørrelse

KOSTRA baseres på administrativ ansvarsfordeling, slik at tallene for kollektivtrafikk i hovedsak blir rapportert på fylkesnivå. Kollektivstatistikken dekker i tillegg et utvalg av større byer.

For byer og tettsteder over 50 000 innbyggere anser SSB datagrunnlaget til å være godt nok til å gi informasjon for hver enkelt by. SSBs statistikker kan derfor benyttes i beskrivelsen av slike byer.

For byer og tettsteder under 50 000 innbyggere opplyser SSB at datafangstene er så variable at det ikke er forsvarlig å presentere statistikk for hver enkelt by.

Det hadde vært ønskelig å frembringe kollektivstatistikk også for tettstedsområder mellom 25 000 og 50 000 innbyggere. Slike byer har kollektivtransport i dag, men det foreligger ikke systematiske data brutt ned på dette nivået.

I en rapport for Samferdselssjefskollegiet (Eiterjord, 2010) pekes det på at det er nødvendig med 15-20 000 innbyggere for det skal være økonomisk grunnlag for å opprette bussruter ut over den lovpålagte skolebarntransporten.

I mindre tettsteder og spredtbygde områder er det som oftest ikke grunnlag for kollektivtransport utover den lovpålagte skoleskyssen.

For å beskrive tettsteder under 50 000 innbyggere og spredtbygde områder brukes i denne rapporten data fra RVU.

3 Utvikling i kollektivtransporten – fylker, storbyer, byer og øvrig

3.1 Produksjon av kollektivtransport

Dette kapitlet beskriver utviklingen innenfor kollektivtransporten de senere år med fokus på lokale kollektivreiser. Med lokale kollektivreiser mener vi her fylkesinterne reiser. Reiser som ligger innenfor vår definisjon av lokale reiser, men foretas med tog, faller likevel utenom fordi dette er del av statlige kjøp.

Operasjonelle nøkkeltall om kollektivtransport i Norge samles i SSBs kollektivtransportstatistikk og KOSTRA-statistikk. Disse to kildene presenterer flere av de samme variablene, men er basert på ulike rapporteringer. Kollektivtransportstatistikken baserer seg på transportselskapenes og operatørenes innrapportering, mens KOSTRA tallene er, i denne sammenheng, basert på fylkeskommunal innrapportering. I flere tilfeller baseres begge på innrapportering fra de fylkeskommunale kollektivselskapene. Det er enkelte definisjonsmessige ulikheter mellom KOSTRA og kollektivtransportstatistikken, men disse er i hovedsak mindre og kan ikke alene forklare ulikhetene mellom tallene som blir presentert i de ulike statistikkene. En mulig forklaring på forskjellene kan være at KOSTRA-statistikken er bredere og blir rapportert av andre personer enn de som rapporterer til kollektivtransportstatistikken. Det virker også å være mer ”sedvane” i forhold til lokale tolkninger av definisjoner i KOSTRA, enn i kollektivtransportstatistikken. Fra SSB blir det pekt på³ at kollektivtransportstatistikken antagelig er noe mer nøyaktig, men at også den inkluderer enkelte feilrapporteringer.

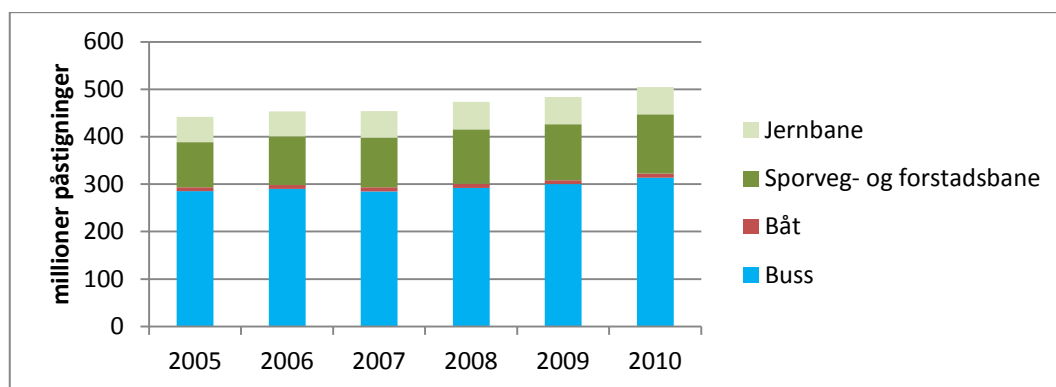
I dette kapitlet rettes oppmerksomheten mot påstigninger, offentlige kjøp og passasjerenes kostnader for lokale kollektivreiser, det vil si reiser foretatt fylkesinternt. Opplysningene presenteres fylkesvis og for utvalgte byer.

En annen kilde til kunnskap om folks reiser er den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009). Fra RVU kan en hente informasjon om individers hovedtransportmåte og reisemønster. I dette kapitlet presenteres en kort oversikt over andelen av reiser i de ulike fylkene, etter hovedtransportmåte på en reise.

3.2 Utvikling i fylkene

Bruken av kollektivtrafikk har økt de senere årene. Tall fra kollektivtransportstatistikken (SSB, 2012) viser at det i 2010 ble transportert 505 millioner påstigninger. Det er en økning på 14,3 prosent fra 2005 (Figur 3.1).

³ Samtale med Anders Sønstebo i SSB 09.01.12



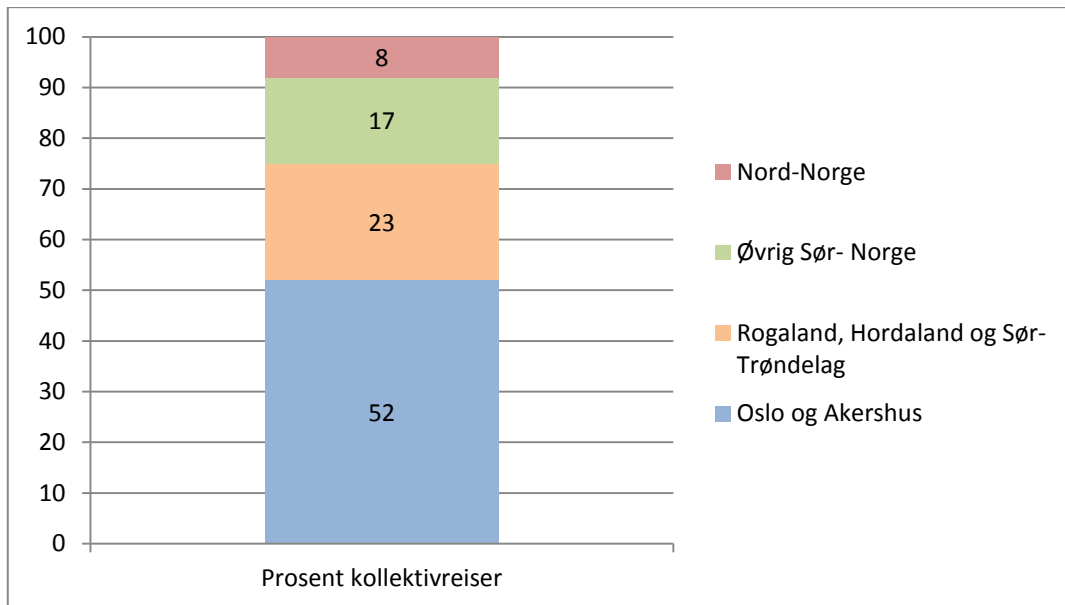
Figur 3.1. Millioner påstigninger på jernbane, sporvegs- og forstadsbaner, båt (passasjerbåter, minus hurtigruta og ferger) og buss (alle busslinjer). (SSB 2012, tabell 06256 og 08935)

Fra figur 3.1 ser vi at buss og bane har et større volum enn båt. Den kraftigste veksten har vært på skinnegående transport. Sporveg og forstadsbaner utgjør ca 30 prosent og annen jernbane ca 10 prosent. Derne følger buss med en vekst på 10 prosent fra 2005 til og med 2010. Dette viser imidlertid til total ruteproduksjon og ikke bare produksjon i fylkeskommunal regi. For å beskrive produksjonen som foregår i fylkeskommunal regi må en trekke ut fylkesinterne flybusser som er ca 5 millioner passasjerer og fylkesgrensekryssende busser som er cirka 9 millioner passasjerer i 2010 (SSB 2012). Dette kommer ikke fram i SSBs statistikk.

KOSTRA-tallene inneholder så mange feilrapporteringer at de ikke kan brukes til å korrigere tallene fra kollektivtransportstatistikken.

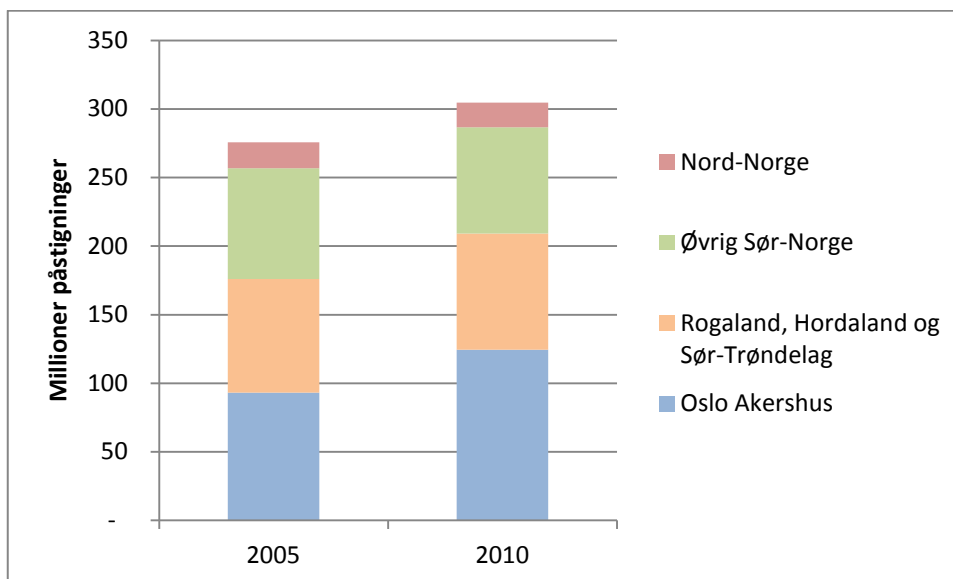
3.3 Utvikling i byer

Hoveddelen av kollektivtransporten i Norge finner sted i Oslo og Akershus. Ser vi på den geografiske fordelingen av kollektivreiser fra RVU (2009) finner vi at 52 prosent av kollektivreisene starter i Oslo og Akershus (figur 3.2). Nord-Norge og øvrige fylker i Sør-Norge sto til sammen for 25 prosent av kollektivreisene.



Figur 3.2 Kollektivreiser fordelt på startsted for reisen (RVU 2009).

Utviklingen siden 2005 peker i retning av at veksten i kollektivtrafikken er størst i Oslo og Akershus (figur 3.3).



Figur 3.3 Millioner påstigninger, buss, 2005 og 2010 (SSB 2012).

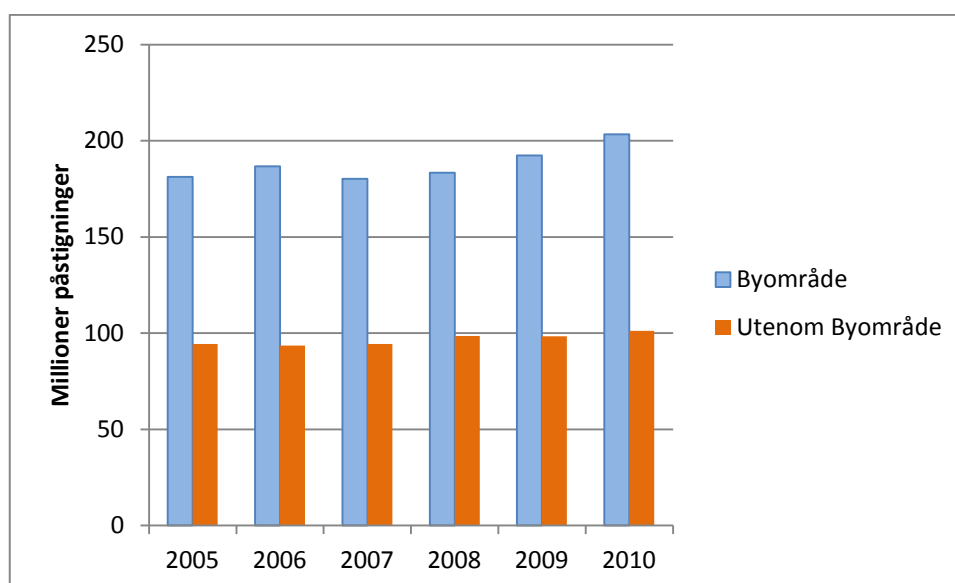
Figur 3.3 viser at selv om vi bare ser på bussreiser har veksten vært klart størst i Oslo og Akershus i perioden 2005 til 2010. Utviklingen i de store byområdene viser en klar vekst i kollektivtrafikken.

3.4 Kollektivreiser i mindre byer og spredtbygde strøk

Kollektivreiser i mindre byer og i spredtbygde strøk er vanskelig å beskrive godt statistisk. Dette skyldes dels dårlig og mangelfull rapportering, og dels at det er

uklart hvordan en skal trekke grensene for hva som er et byområde i de ulike tilfellene.

Kollektivtransportstatistikken opererer med to kategorier, fylkesintern trafikk og fylkesintern trafikk innenfor byområdet. Byområdene er da definert etter kommunegrensene (figur 3.4). Nedre Glomma (Sarpsborg og Fredrikstad), Oslo (Oslo, Asker, Bærum, Nittedal, Oppegård, Lørenskog, Skedsmo og Ski), Drammen (Drammen, Nedre Eiker og Lier), Tønsberg (Tønsberg og Nøtterøy), Grenland (Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan), Arendal (Arendal og Grimstad), Kristiansand (Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne), Nordre Jæren (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg), Bergen (Bergen, Askøy, Fjell og Os), Ålesund (Ålesund og Skodje), Trondheim (Trondheim, Klæbu og Malvik), Bodø og Tromsø.



Figur 3.4 Millioner påstigninger på fylkesintern buss, i og utenfor definerte byområder (SSB, kollektivtransportstatistikken 2012).

Figur 3.4 viser trafikk i og utenfor de definerte byområdene. I 2010 var det 203 millioner påstigninger versus 101 millioner påstigninger utenom byområdene. Når vi ser på figur 3.4 er imidlertid hovedbildet at kollektivbruken øker, både i og utenfor byområdene. Hovedveksten finner imidlertid sted i byområdene. En mulig forklaring på veksten utenom byområdene er at økningen finner sted i byregionene, men utenfor de definerte byområdene. Økningen i kollektivbruk utenom byområdene kommer i så fall som følge av byspredning, snarere enn mer kollektivbruk i spredtbygde områder.

3.5 Passasjerenes betaling per påstigning

I dette avsnittet presenterer vi en oversikt over prisnivået i kollektivtransporten i de siste årene. Der data gir grunnlag for det er de fordelt på et mer detaljert nivå. Med priser menes i denne sammenheng både passasjerenes og fylkeskommunens kostnader ved en kollektivreise. I statistisk sammenheng brukes reise synonymt

med påstigning og passasjer. En person som reiser fra hjem til jobb med ett bytte, blir derfor registrert som to passasjerer som følge av to påstigninger.

Det er ofte vanskelig å sammenligne priser på kollektivreiser mellom ulike områder. Varen som kjøpes er ikke den samme. Det gjelder både kvaliteten på kollektivsystemet, men også lengden på en kollektivreise. Betalingssystemene er ofte et resultat av lokale politiske prioriteringer. Eksempelvis ble høyere pris på billetter kjøpt hos buss- eller trikkefører i Oslo onnført som et virkemiddel for å oppnå færre transaksjoner og dermed redusert kjøretid, noe som igjen har til formål å gjøre kollektivtransportsystemet mer attraktivt. Prisen på en billett i Oslo vil ikke være sammenlignbar med en tilsvarende billett kjøpt i Bergen. Billetten i Oslo vil også dekke et større område, og flere driftsarter.

Dagens situasjon er at det er stor variasjon i hva som finnes dokumentert om kostnader og inntekter på mer detaljert nivå. Dette er tilfellet både når det gjelder geografiske og tidsmessige detaljer. Det er heller ikke opplagt hvordan skillet mellom drift og investeringer skal gjøres. Totalt sett skal offentlig kjøp og billettinntekter dekke kostnadene ved kollektivtilbudet.

Passasjerene betaler størst andel av de totale kostnadene ved reisen for bussreiser i de største byene. Samtidig er batreiser i spredtbygde områder og bussreiser i mindre byer og utenfor tettbebygde strøk, de reisene der passasjerene betaler en lavest andel av de totale kostnadene. Når det gjelder tallene for skinnegående transport er det litt vanskeligere å skille mellom ulike de områder. Tallene fra SSB og Ruter tyder på at skinnegående transport har høyere tilskuddsandel enn busstransport. Det er derfor rimelig å anta at passasjerene betaler en liten andel av de totale kostnadene for skinnebaserte kollektivtilbud i distriktene. Tallene for båt tyder også på at båttrafikken har høyere tilskuddsandel enn busstrafikken i et område der billettene er de samme (Strand 2011, Hanssen mfl. 2011).

I tillegg til den geografiske dimensjonen er tid på døgnet og i uka forhold som spiller inn på hva prisen er per påstigning. Årsaken til at dette påvirker er forhold som i hvilken grad passasjerene er nødt til å reise kollektivt, i hvilken grad passasjerene reiser på periodebilletter og hvordan passasjerstrømmen fordeles gjennom døgnet i det aktuelle kollektivtransportsystemet. Hvis det er mange betalende passasjerer, jevnt fordelt utover døgnet, kan en oppnå et godt tilbud og samtidig en relativt lav tilskuddsandel. Et tilbud med få betalende passasjerer, ujevnt fordelt gjennom døgnet, vil derimot kreve langt høyere tilskuddsandeler for at det skal bli oppfattet som like godt. Satt på spissen er de to dyreste passasjerene, den som sitter alene og den som gjør det nødvendig med en ekstra vogn. Dette blir diskutert nærmere i Hanssen mfl. (2011).

Oppsummert er det altså mange forhold som påvirker hvor mye et kollektivsystem koster, og dermed hvor mye passasjerene og fylkeskommunene må betale for å opprettholde systemet. Forhold som gir særlig høy kostnad for fylkeskommunene er tilbud med få betalende passasjerer, eller når det blir behov for kapasitetsøkninger eller infrastrukturinvesteringer. Dette har både strukturelle forklaringer (som pekt på over), og organisatoriske forklaringer (Hanssen mfl. 2011).

Et resultat av disse forholdene er at data på aggregert nivå (som fra SSB), i liten grad kan brukes til å si noe om en enkelt reise. Denne typen data kan i hovedsak brukes til å se på utviklingstrender over tid (kapittel 3.6 og 3.7).

3.6 Busspassasjerenes betaling per påstigning

Busspassasjerenes betaling per reise er i praksis brukerbetalingen av kollektivtransportsystemet.

Tabell 3.1 viser gjennomsnittlig billettbetaling for fylkesinterne kollektivreiser med buss i Norge. Reiser viser her til påstigninger.

Tabell 3.1 Billettbetaling per påstigning med fylkesintern buss, inkluderer ikke skolekort, Norge sett under ett (SSB 2012).

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gjennomsnittlig pris per påstigning (kr)	9,74	10,01	10,55	10,57	10,76	10,64
Billettpris (indeks 2005 = 100)	100,0	102,7	108,3	108,5	110,5	109,2
KPI (2005 = 100)	100,0	102,3	103,0	107,0	109,2	111,9

Tabell 3.1 viser at den gjennomsnittlige busspassasjer med fylkesintern busstrafikk i Norge betalte 10,64 kroner for en påstigning i 2010. Det er 9,2 prosent mer enn i 2005 (i løpende priser). Samtidig har konsumprisveksten vært på 11,9 prosent. Relativt sett har altså kollektivreisen blitt noe billigere for passasjerene i denne perioden. At den reisende med lokal kollektivtransport i gjennomsnitt betaler 10,64 kroner per påstigning virker intuitivt lavt. Det er flere forhold som bidrar til dette. Ett er et stort innslag av periodekort, et annet at hver reise i mange områder inkluderer flere påstigninger, et tredje er at fullpris enkeltbilletter utgjør en relativt liten andel av samlet billettsalg fordi en stor andel av de reisende har krav på ulike former for rabatter.

3.7 Fylkeskommunens betaling (tilskudd) per reise, fylke

Fylkeskommunene må betale den delen av det fylkesinterne kollektivtilbudet som ikke blir betalt av passasjerene. Hvor mye dette dreier seg om per reise varierer betydelig fra linje til linje, men også fylke til fylke. Høyest fylkeskommunal betaling per reise finner vi i fylker med lav befolkningstetthet og lave kollektivandeler.

Fra Ruters årsrapport (Ruter 2011) finner vi at den fylkeskommunale betalingen per reise varierer fra i overkant av 4 kroner per reise med bybusser til drøyt 20 kroner per reise med båt i Akershus. Videre kan vi lese og utlede fra Ruters årsrapport at tilskuddet per påstigning i Oslo og Akershus var henholdsvis 8,74 kroner og brukerbetalingen 10,43 kroner i 2010 (kommersiell busstrafikk og tilskudd til tog holdt utenom). Kollektivtrafikkselskapene i de andre storbyområdene publiserer ikke like detaljert statistikk. Det er dermed vanskelig å finne et godt sammenligningsgrunnlag. Tall fra kollektivstatistikken og KOSTRA peker i retning av betydelig høyere fylkeskommunal betaling per passasjer utenfor storbyområdene.

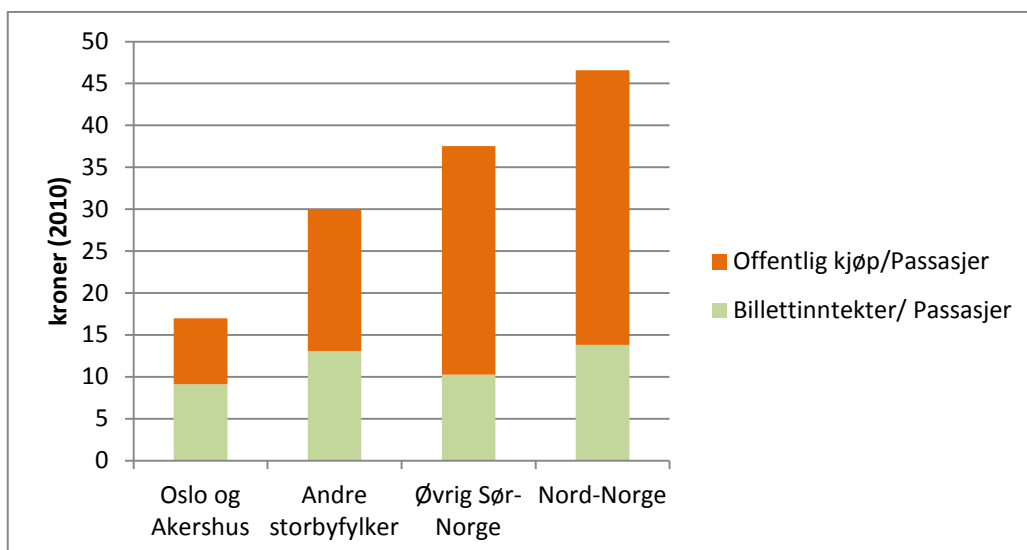
For å sammenligne tilskuddsnivåer på en enhetlig måte må vi ty til et spesialuttak fra SSBs kollektivtransportstatistikk for buss, og kombinere denne med andre

kilder for øvrige transportmidler. Bakgrunnen for dette er at disse tallene av konfidensialitetshensyn (bane), eller innrapporteringshensyn (hurtigbåt), ikke lar seg bryte ned på hensiktsmessig måte.

For Oslo og Akershus er SSBs tall tilsvarende de tallene en får når en summerer de ulike driftsartene hos Ruter. Altså er tog og Ruters ikke-fordelte billettinntekter og tilskudd holdt utenom. Dette er fordi SSBs statistikk kun skal vise drifts-inntekter og driftsutgifter⁴.

I tillegg til trafikk i Ruters regi, inkluderer SSBs tall flybusser og fylkesintern trafikk med ekspressbusser. Dette har imidlertid liten betydning for prisen per påstigning.

For å få mest mulig konsistente og sammenlignbare tall i en figur er altså SSBs definisjoner lagt til grunn, jf. figur 3.5. Det betyr at tog konsekvent holdes utenfor, mens kommersielle busser inkluderes. For Oslo og Akershus er tallene fra SSB supplert med tall fra Ruters (2011) årsrapport for trikk, T-bane og båt. For øvrige storbyfylker, er SSB-tallene supplert med tall for banetrafikk. Tall for hurtigbåttrafikk har foreløpig bare latt seg fremskaffe for ett fylke, Finnmark. Derfor holdes hurtigbåt utenfor.



Figur 3.5 Billettinntekter og offentlig kjøp per passasjer i 2010, 2010-kroner. Hurtigbåt er ikke med. Andre storbyfylker viser til Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag (SSB, Ruter, TØI).

Figur 3.5 viser sammensetningen av offentlig kjøp og billettinntekter for kollektivtransport fordelt på fire ulike kategorier.

Figur 3.5 illustrerer en situasjon der offentlig kjøp per passasjer er henholdsvis 7,86 kroner i Oslo og Akershus, 16,87 kroner for Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag. For resten av fylkene i Sør-Norge er det gjennomsnittlige kjøpet på 27,28 kroner per påstigning og for fylkene i Nord-Norge er det kjøpet på 32,79 kroner per påstigning. Billettinntektene er 9,12 kroner for Oslo og Akershus, 13,10 kroner for Rogaland, Hordaland og Sør-Trøndelag, 10,26 kroner for øvrig Sør-Norge og 13,81 kroner for Nord-Norge per passasjer. En medvirkende årsak

⁴ SSB 2012 (e-post 10.01.12).

til at beløpene per påstigning er høyere i Nord-Norge og ”øvrig Sør-Norge” er at gjennomsnittlig reiselengde for kollektivreisene er lenger, i ”resten av landet” enn i sentrum av de største byene (Vågane mfl 2011).

For ”øvrig Sør-Norge” og ”Nord-Norge” gjelder tallene bare trafikk med buss. Regnestykket som gir dette resultatet, inkluderer all fylkesintern busstrafikk (SSB), all T-bane og trikk (Ruter, SSB og TØI), lokal båttrafikk i Oslo og Akershus (Ruter), mens all togtrafikk er holdt utenom. For Oslo og Akershus er skolebilletter lagt til offentlig kjøp og snikegebyrer til billettinntekter. Båttrafikk i Oslo og Akershus utgjør under 2 prosent av trafikken og slår derfor lite ut på gjennomsnittstallene. Hvis datamaterialet for båttrafikk kunne inkluderes, ville det resultert i betydelig høyere offentlig kjøp per passasjer der hvor hurtigbåt inngår i kollektivtilbudet.

3.8 Bestillingstrafikk

Nielsen og Lange (2007) mener at bestillingstrafikk er den mest egnede form for kollektivtransport i de spredtbygde delene av landet. Bestillingstrafikk er betegnelsen på offentlig transport utenfor rute (transport tjenester for bevegelseshemmede, spesialskyss for skoleelever og anropsstyrt trafikk for ordinære reisende). Deler av trafikken kan være tilbringertransport til rutetrafikk og erstatning for rutetrafikk med dårlig kundebelegg. Det offentlige står gjerne for 80-90 prosent av de samlede kostnadene for bestillingstransport i distriktene (Nielsen og Lange 2007). Det er en utfordring for fylker og lokale aktører å samordne systemer og transportressurser slik at produksjonen og effekten blir så god som mulig. KID-prosjektene i Lillehammerregionen og Tolga er eksempler på hvordan dette kan løses.

3.9 Båt

Kostnadene knyttet til drift av hurtigbåt er en særlig utfordring for de distriktene som har denne typen transport. Sammenlignet med buss og taxibaserte bestillingstilbud blir kostnadene per kjøretøykilometer svært stor (jf kapittel 5, Nielsen 2011). Dette resulterer i høye priser per passasjer, særlig der passasjergrunnlaget er lite, men sjøforholdene gjør at en relativt stor båt er nødvendig.

3.10 Hovedutfordringer for kollektivtransporten

3.10.1 Distriktene

En hovedutfordring for kollektivtransporten i distriktene er lavt passasjergrunnlag. Den lovpålagte skolebartransporten er hovedgrunnlaget for kollektivtilbudet i mange fylker med spredt bosetning. Eiterjord mfl (2010) peker på at kostnadene for å gjennomføre den lovpålagte transporten er økende, og at dagens

inntektssystem for fylkeskommunene ikke kompenserer godt nok for den kostnaden det lovpålagte tilbudet medfører.

3.10.2 Byene

Også i byene er det utfordringer knyttet til å etablere og drifte et høykvalitets kollektivtilbud. For at kollektivtransportsystemet skal kunne betegnes å ha høy kvalitet og være attraktivt, må det ha god framkommelighet, høy frekvens og et prisnivå som kan konkurrere med bilen. Å etablere et slikt system krever betydelige investeringer i egne traseer og godt materiell og betydelige tilskudd til drift (Strand mfl. 2010).

4 Kollektivtransportens andel av transportarbeidet

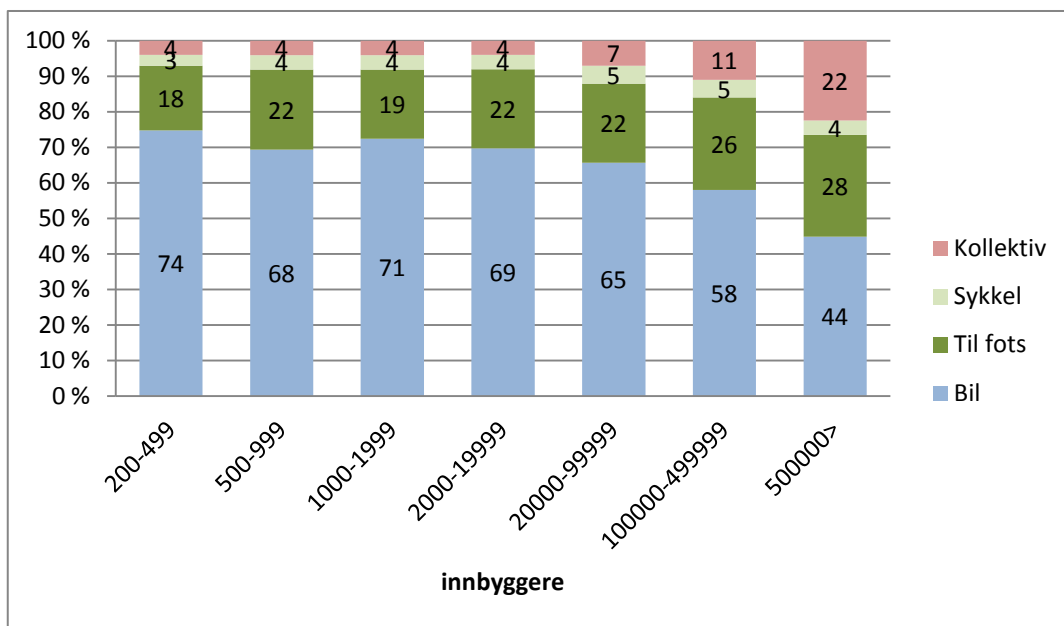
Samferdselsdepartementet har i R2 bedt om en framstilling av reisemiddelfordelingen for områder med forskjellig befolkningstetthet. Dette kan beskrives ved hjelp av den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) blir gjennomført hvert fjerde år, siste gang i 2009 (Vågane mfl. 2011). Den består av et nasjonalt utvalg på cirka 10 000 personer og diverse regionale tilleggsutvalg. Totalt inneholder undersøkelsen omtrent 29 000 intervjuer med personer fra 13 år og oppover. Formålet er blant annet å kartlegge omfanget av befolkningens reiser, reisens formål og hvilke transportmidler som brukes.

I RVU 2009 er de fleste start- og endepunkter, bosteder og arbeidsplasser (fast oppmøtested) i tettstedene stedfestet til grunnkrets og adressekoordinater. Det gir grunnlag for påkoding av geografiske data fra andre kilder. Vi kan derfor få fram likheter og ulikheter i reisemiddelvalget som følge av ulike geografiske faktorer som befolkningstetthet, tettstedsstørrelse osv. I områdene med tilleggsutvalg kan disse analysene også gjøres på lavere geografisk nivå. Det betyr at disse analysene kan gjøres helt ned på bydelsnivå. I dette kapitlet benytter vi i hovedsak spesialuttak fra RVU materialet, basert på arbeidet som ble gjort i forbindelse med Engebretsen og Christiansen (2011).

På nasjonalt nivå vet vi fra RVU 2009 at en gjennomsnittsperson reiser 3,3 reiser per dag, de fleste reisene er korte, gjennomsnittlig reiselengde per dag er 41,2 km og en gjennomsnittsperson bruker 76 minutter på å reise. Til sammen 63 prosent av reisene skjer med bil og 10 prosent kollektivt (Vågane mfl. 2011).

Det er imidlertid ikke slik at transportmiddelfordelingen er den samme over hele landet (figur 4.1).

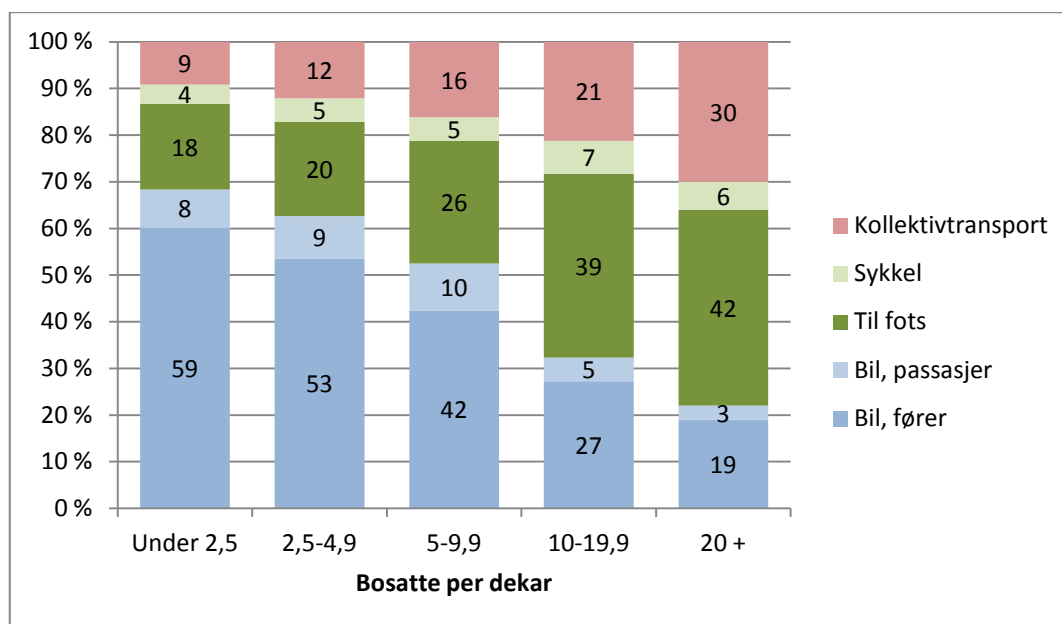


Figur 4.1 Transportmiddelfordeling etter antall innbyggere i tettstedet der reisen starter. Prosent. Kategorien annet, inkludert fly, er strøket fra denne framstillingen. Den utgjør mindre enn 2 prosent av reisene i alle kategorier (RVU 2009).

Fra figur 4.1 kan vi lese at de største tettstedene (mer enn 100 000 innbyggere) har en høyere andel av reisene til fots og med kollektivtransport enn de mindre tettstedene. Vi kan også se at det er små forskjeller i reisemiddelfordelingen mellom de minste tettstedene (200 – 499 innbyggere) og de mellomstore tettstedene (til og med 19 999 innbyggere).

Den høyere andelen reiser til fots og med kollektivtransport i store tettsteder har sammenheng med et større tilbud av arbeidsplasser, handel, annen service og kultur som i gjennomsnitt gir kortere avstander og større mulighet for å nå ulike gjøremål til fots. De store tettstedene gir dessuten markedsgrunnlag for et konkurransedyktig kollektivtilbud (Engebretsen og Christiansen 2011).

Det er en klar sammenheng mellom befolkningstetthet innad i tettstedene og reisemiddelfordelingen (figur 4.2). Jo høyere befolkningstetthet det er i boligområdene, jo mer områdene er omgitt av arbeidsplasser og servicetilbud og jo nærmere sentrum områdene ligger, desto flere velger å gå eller reise kollektivt i forbindelse med daglige gjøremål. Dette fører til færre bilturer og større markedsgrunnlag for kollektivtransporten (Engebretsen og Christiansen 2011).

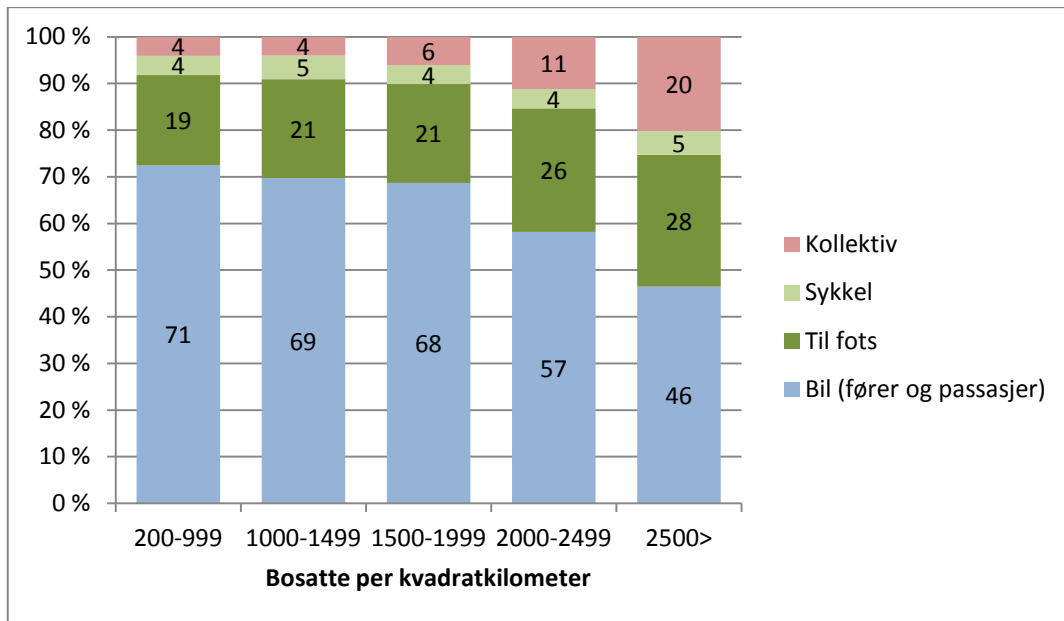


Figur 4.2 Reisemåte fra/til eget hjem i tettsteder med minst 50 000 innbyggere etter befolkningstetthet ved bostedet. Personer over 17 år. Prosent. (RVU 2009).

Det finnes mange mål for befolkningstetthet. Figur 4.2 er oppgitt i bosatte per dekar, det vil si antall bosatte innenfor en rute på 10 ganger 100 meter (et mål). Denne tettheten er regnet ut i fra en studie som er gjort ved å plassere observasjonene på et nettverk av 100 ganger 100 meters ruter. Enkelttettsteder må ha minst 1200 intervjuer for å kunne deles inn på denne måten. Tilnærmingen er den samme som er benyttet i forbindelse med (Engebretsen og Christiansen 2011).

Figur 4.2 viser at andelen kollektivreiser, og reiser til fots og med sykkel er klart høyere i de tettest bebygde områdene i tettstedene. I praksis er det bare Oslo som har større områder med mer en 20 personer per dekar. Det vil si 20 000 personer per kvadratkilometer.

For de mindre tettstedene gir ikke RVU 2009 et like godt datagrunnlag. Men hovedbildet fra figur 4.2. bekreftes også når vi ser på alle tettsteder og hele tettsteder (figur 4.3).



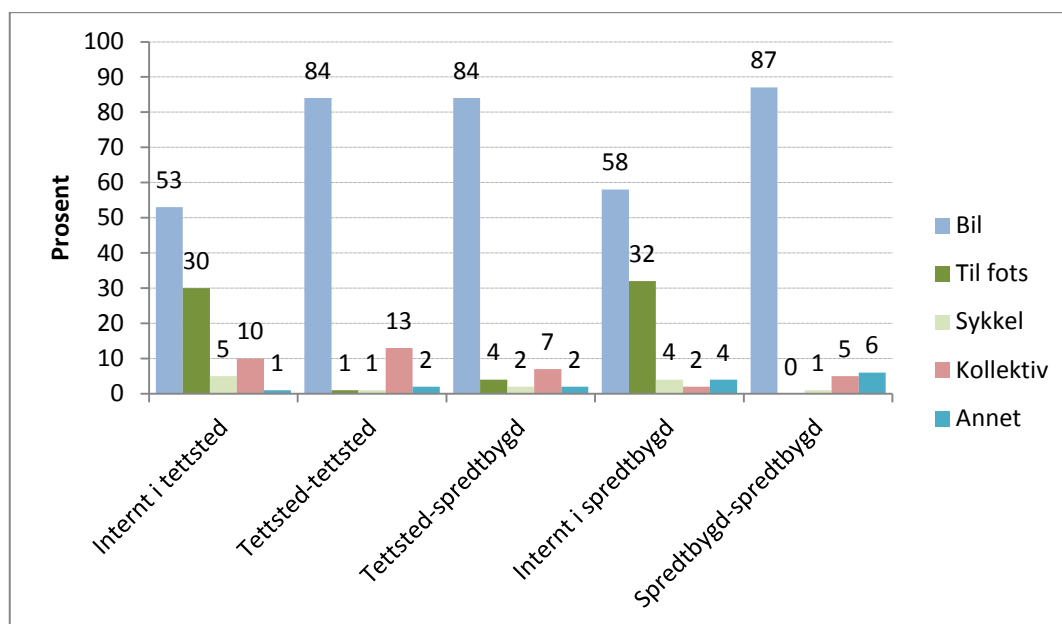
Figur 4.3 Transportmiddelfordeling etter tettstedenes tetthet. Reisestart, alle tettsteder. Prosent. (RVU 2009).

Figur 4.3. har samme tolkning som figur 4.2, men her ser vi på tettstedets befolkningstetthet i stedet for boligområdets befolkningstetthet. Enheten er bosatte per kvadratkilometer ikke per dekar. Vi ser at kollektivbruken er lavest i de minst tette tettstedene. Det er liten forskjell mellom de tre gruppene tettsteder som har lavere tetthet enn 2000 innbyggere per kvadratkilometer.

Tilsvarende finner vi at andelen bilreiser er høyest for reiser mellom to spredtbygde områder og lavest for reiser som foregår innenfor samme tettsted (figur 4.4).

Figur 4.4 viser at kollektivandelen er svært lav på reiser mellom spredtbygde områder innenfor samme kommune. For reiser mellom to spredtbygde områder i ulike kommuner, er kollektivandelen noe høyere. Tilsvarende er kollektivandelen høyere for reiser mellom to tettsteder enn internt i samme tettsted. Reiser internt i tettsteder kjennetegnes av at gang- og sykkelandelen er høy. En forklaring på dette er at reisene innad i samme tettsted og innad i samme spredtbygde område er betydelig kortere, slik at gang- og sykkel blir mer attraktivt. Ser vi bare på motoriserte reiser, er kollektivandelen høyere internt i tettstedene og mellom tettsteder enn når én ende er i et spredtbygde område.

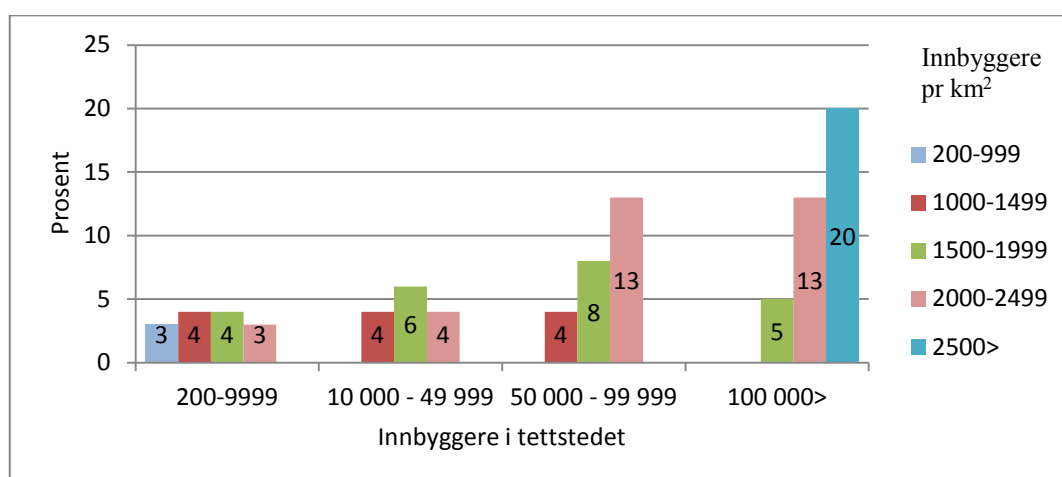
Kollektivandelen påvirkes av innbyggertall og befolkningstetthet (i tettstedet). Det er nødvendig med et relativt stort befolkningsgrunnlag for å kunne ha et attraktivt kollektivsystem.



Figur 4.4 Transportmiddelfordeling etter reisestart og reisende. Prosent. (RVU 2009).

Kategorien annet i figur 4.4 inkluderer fly, båt, drosje med mer. Reiser som starter og ender i samme spredtbygde strøk er definert etter kommune. Med andre ord må start og endepunkt for reisen være i samme kommune og begge punktene må defineres som spredtbygd. Reiser som starter og ender i forskjellige spredtbygde strøk er definert etter samme prinsipp. Start og endepunkt for reisen må være i ulike kommuner og begge punktene defineres som spredtbygd.

Figur 4.5 viser at det er liten variasjon i kollektivbruken mellom små tettsteder med ulik tetthet. Det er først når tettstedene er over 50 000 innbyggere at tett bebyggelse ser ut til å henge sammen med høyere kollektivandeler.



Figur 4.5 Kollektivandel på reiser som starter i tettsted, etter tettstedenes innbyggertall og tetthet. Reiser under 100 km. Prosent. (RVU 2009).

Fra reisevaneundersøkelsen (2009) kan vi lese at kollektivandelene varierer med befolkningsstørrelse og befolkningstetthet. I områder utenfor tettbebygde strøk, er kollektivandelen lavere enn i tettsteder. Det er også en klar sammenheng mellom størrelsene på tettstedene og kollektivandelene. Kollektivandelen er tilnærmet lik

(cirka 4 prosent) av alle reiser i alle tettsteder med mindre enn 50 000 innbyggere. I de større tettstedene ser vi også en sammenheng mellom befolkningstetthet og kollektivandeler. Jo høyere befolkningstetthet desto høyere kollektivandel.

5 Fylkenes kostnader og inntekter til offentlig transport

Kapittel 5 beskriver utviklingen i fylkeskommunale kostnader og inntekter til offentlig transport basert på data fra ulike kilder. Kildene avviker til dels betydelig fra hverandre. Dette er et problem, men det er likevel mulig å få fram hovedtrekk i utviklingen over tid.

Kildene som er benyttet, er SSBs to databaser KOSTRA samferdsel og Kollektivtransportstatistikken. I tillegg er tidligere utredninger benyttet i noen grad. Det overordnede bildet er at fylkeskommunenes kostnader til kollektivtrafikk har økt gjennom 2000-tallet (tabell 5.1).

Tabell 5.1 Fylkeskommunenes tilskudd til rutetrafikk totalt, millioner norske kroner, løpende priser (SSB KOSTRA, 2012).

År	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bilruter	2518	2863	2984	3334	3895	4262	4622
Fylkesvegferger	120	238	252	263	299	332	1251
Båtruter	436	699	608	704	735	775	861
Sporveier og forstadsbaner ⁵	634	940	869	934	1239	1435	1462
Totalt	3708	4741	4714	5236	6168	6805	8196

Tabell 5.1 viser utviklingen i fylkeskommunens samlede kostnader til rutetrafikk over en periode på 10 år, slik de fremgår av data fra KOSTRA. Fra 2001 har tilskuddene til bussruter (Bilruter i SSBs terminologi) økt med vel 2 milliarder kroner. Hoveddelen av denne endringen har skjedd fra og med 2006.

Denne statistikken har en svakhet som skyldes måten KOSTRA-tallene blir samlet inn på. Ved en overgang fra netto- til bruttokontrakter oppstår det et brudd i innrapporteringen av kostnader fra fylkeskommunene. I flere tilfeller øker de innrapporterte kostnadene mer enn den antatt reelle kostnadsøkningen ved denne overgangen. At så vidt mange fylkeskommuner har gått over fra netto- til bruttokontrakter i den undersøkte perioden (jf. Longva og Osland, 2008 og NHO Transport⁶), påvirker datagrunnlaget. Forskjellen mellom en netto- og en bruttokontrakt, er hvem som har ansvaret for billettinntektene. I en nettokontrakt er det operatørselskapet, i en bruttokontrakt, er det fylkeskommunen. Den store økningen fra 2009 til 2010 for fylkesvegferger har sammenheng med overføringen av ”det øvrige riksvegnettet” fra staten til fylkeskommunene fra 1. januar 2010.

⁵ Bilruter i Oslo føres etter sedvane som sporveier og forstadsbaner i KOSTRA (telefon m/ Jan Monsrud, SSB).

⁶ <http://www.transport.no/anbudsoversikt/status-for-anbud-i-rutebilnaeringen-article2619-532.html>

Dette påvirker ikke i seg selv kostnadene per fergestrekning, men medfører at det er blitt betydelig flere fylkesvegferger, enn det var før 1.januar 2010.

Kollektivtransporten er også beskrevet i en egen statistikk hos SSB. Her er kilden de ulike kollektivtransportselskapene, ikke fylkeskommunene (tabell 5.2). Disse tallene skal i utgangspunktet være lik tall i KOSTRA-statistikken (tabell 5.1), men det er enkelte forskjeller i definisjonene som kan gi små ulikheter. Tallmaterialet fra kollektivtransportstatistikken inkluderer ikke ferger på fylkesvegnettet. Båt viser her til bare til båter i persontrafikk, det vil si hurtigbåter og lignende.

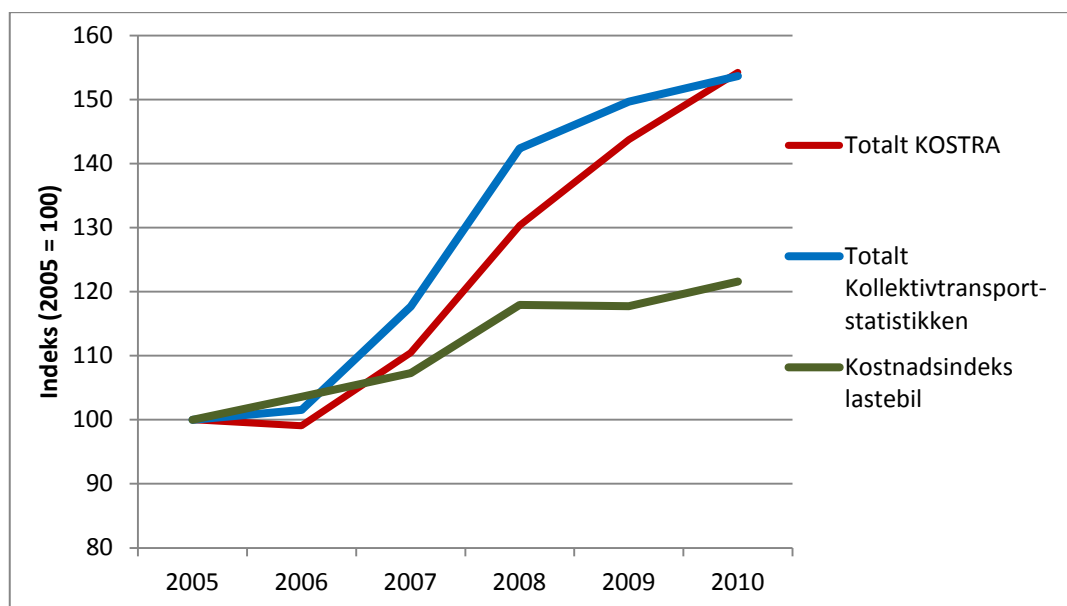
Tabell 5.2 Offentlig kjøp av rutegående kollektivtransport, millioner norske kroner, løpende priser. (SSB Kollektivtransportstatistikken 2012).

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Buss, fylkesintern	3263	3320	3983	4664	4862	4932
Sporveis og forstadsbane	467	469	468	772	848	889
Båt	697	707	760	867	918	982
Totalt	4427	4496	5211	6303	6627	6803

Tabell 5.2 viser i likhet med tabell 5.1 at kostnadene har økt i perioden. Samtidig illustrerer tabellene sammen, at det er store forskjeller i datamaterialet. Særlig er det usikkerhet knyttet til tallene for sporvei- og forstadsbaner, mye av dette henger sammen med at Ruter ble opprettet 1.januar 2008, hvilket medførte nye innrapporteringsrutiner. En viktig feilkilde er her ulik tolkning av i hvilken grad et gitt beløp er tilskudd til drift eller investeringer. Driftstilskuddet skal med i denne statistikken, mens investeringstilskuddet ikke skal med. At dette blir rapportert ulikt kan være årsaken til at det er et sprik på 573 millioner mellom *tilskudd* til sporveis og forstadsbane i KOSTRA-statistikken og *offentlig kjøp* i kollektivtransportstatistikken.

Det er ikke utviklet en egen offentlig kostnadsindeks for kollektivtrafikken, men SSB utarbeider en kostnadsindeks for lastebilnæringen, som kan gi en indikasjon på kostnadsutviklingen i bussnæringen, selv om den ikke er heldekkende. Denne viser en kostnadsøkning på om lag 22 prosent⁷ fra 2005 til 2010. Det samlede bildet er at både tilskuddene til drift og driftsutgiftene for kollektivtrafikken har økt fra år 2000 og utover. Figur 5.1 viser et utvalg kostnadsutviklinger fra tabell 5.1 og 5.2 indeksert med 2005 = 100 og lastebilkostnadsindeksen.

⁷ Totalindeks lastebilkost, gir 121,6 for 2010, når 2005 er satt =100, tilsvarende gir Asplan Viaks (2011) kostnadsindeks for rutebil 122,6 i 2010, med 2005 =100.



Figur 5.1 Indeksert tilskudd, offentlige kjøp og kostnadsindeks (2005 = 100), (SSB 2012 KOSTRA, kollektivtransportstatistikken og vegtransportstatistikken, løpende priser).

Figur 5.1 viser at fylkeskommunenes kostnader knyttet til offentlig kjøp av transporttjenester har økt raskere enn kostnadsutviklingen i bussnæringen. Fra tabell 5.1 og 5.2 ser vi at tilskuddet til busstrafikken utgjør den største delen av de offentlige driftsutgiftene til kollektivtrafikken (72,5 prosent i 2010). I figur 5.1 viser "totalt KOSTRA" til summen av bilruter, sporveier og forstadsbaner og båttruter. Fylkesvegfergene er holdt utenom denne totalen.

Tilsvarende har summen av inntekter tilgjengelig for fylkeskommunene til kollektivtransport (Kap 1330 post 60, 1320 post 60 i statsbudsjettet og rammetilskudd) økt med om lag 30 prosent fra 2005 til 2010⁸. Dette er noe høyere enn kostnadsindeksen (22 prosent), men betydelig lavere enn tilskuddsøkningen som er på cirka 54 prosent⁹ i samme periode. Det er altså god grunn til å tro at tilskuddene til kollektivtrafikken har økt raskere enn kostnadene ved å drifte tilbudet. En forklaring på dette er at billettinntektene ikke har økt like raskt som kostnadene, slik at tilskuddets andel av samlede kostnader øker.

Denne sammenhengen kan beskrives ved at tilskuddsbehovet er svært følsomt for andelen trafikkinntekt. Det betyr igjen at trafikktilbudet er svært følsomt for endringer i billettinntektene i områdene hvor disse utgjør en stor del av det økonomiske grunnlaget for driften. I slike områder vil en prisreduksjon enten gi en tilbudsreduksjon eller større press på fylkene. Denne utviklingen illustreres i tabell 5.3.

⁸ Utregning med bakgrunn i "Grønt hefte", [Grønt hefte - regjeringen.no](http://gront-hefte-regjeringen.no)

⁹ KOSTRA-statistikken gir en økning på 54, 2 prosent mens kollektivstatistikken gir en økning på 53,7 prosent. Begge deler er i løpende priser.

Tabell 5.3 Nøkkeltall produksjon 2010, som endring i prosent av 2005, pengebeløpene er i 2010 kroner¹⁰. (SSB- Kollektivtransportstatistikken 2012, Norges Bank).

	Buss	Båt	Bane
Produksjon (setekilometer)	+ 2	- 17	+ 5
Trafikk (passasjerer)	+10	+ 8	+29
Kostnader (driftskostnader)	+13	+ 4	Ikke tilgjengelig
Billettinntekter	+ 2	- 7	Ikke tilgjengelig
Offentlig kjøp	+33	+24	+68

I tabell 5.3 viser ”buss” til fylkesintern trafikk (tabell 06670), ”båt” til kollektivtransport med båt (tabell 06259) og ”bane” til sporveis- og forstadsbane (tabell 08934). Tabellen leses slik at 2 betyr at produksjonen i 2010 var 2 prosent høyere enn produksjonen i 2005.

Det blir altså produsert flere setekilometer på buss og bane i 2010, enn det ble i 2005. Trafikken har også økt betydelig. Det har også de rapporterte driftskostnadene. Billettinntektene har økt for buss, men ikke like mye som kostnadene. For båt har både produksjonen og billettinntektene falt. Det er knyttet usikkerhet til de økonomiske tallene som rapporteres for bane, særlig for tall eldre enn 2008. Dette gjør at disse ikke kan sammenlignes på samme måte som tallene for buss og båt.

¹⁰ <http://www.norges-bank.no/no/prisstabilitet/inflasjon/priskalkulator/> .

6 Rammer for kollektivtransport i fylkeskommunal regi

Som beskrevet i kapittel 5 består fylkeskommunenes frie inntekter av skatteinntekter og rammetilskudd. Disse utgjør om lag 76 prosent av kommunesektorens inntekter og kan disponeres fritt innenfor gjeldende lover og regelverk.

6.1 Rammetilskuddet

Rammetilskuddet er basert på et komplisert utregningssystem som har som mål å gi de ulike fylkeskommunene mulighet til å gi et likeverdig tilbud til sine innbyggere. Dette inkluderer en komponent for rutetilbud til sjøs og et storbytillegg (Grønt hefte, 2011).

Gjennom yrkestransportlovens kapittel 5 (§ 22) er fylkeskommunene tillagt ansvaret for lokal kollektivtransport¹¹. I henhold til loven skal fylkeskommunen yte tilskudd til ordinær kollektivtrafikk, i det omfanget fylkeskommunen selv definerer. Midler til lokal kollektivtransport hentes fra fylkeskommunenes frie inntekter.

6.2 Skoleskyss

Fylkeskommunen står i henhold til yrkestransportloven fritt til å tilby det den måtte ønske av kollektivtilbud. Likevel har fylkeskommunen hovedansvaret for skoleskyss (jf opplæringsloven § 7 og § 13-4¹²). Dette ansvaret gjelder både for elever i grunnskole og i videregående skole, og innebærer samhandling med skolesektorene i kommunene for praktisk gjennomføring.

Hoveddelen av skoleskyssen foregår med buss i rutetrafikk tilpasset skoleelevens behov. Transporten er normalt åpen for andre reisende, men utgjør mange steder det eneste kollektivtransporttilbudet (Hjorthol mfl. 2009). I mange tilfeller er også skoleskyssen dimensjonerende for kollektivtilbudet. I flere distriktsområder utgjør skolereisene hoveddelen av kollektivreisene (tabell 6.1).

¹¹ [LOV 2002-06-21 nr 45: Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy \(yrkestransportlova\).](#)

¹² [LOV 1998-07-17 nr 61: Lov om grunnskolen og den videregående opplæringa \(opplæringslova\).](#)

Tabell 6.1 Skolereiser i prosent av alle bussreiser, (bilruter) (SSB KOSTRA, 2012).

Fylke	Skolereiser i prosent av alle reiser med buss
	2010
Østfold	50,6
Akershus	23,6
Oslo	0,4
Hedmark	59,9
Oppland	62,0
Buskerud	21,7
Vestfold	23,3
Telemark	39,7
Aust-Agder	47,2
Vest-Agder	24,7
Rogaland	32,7
Hordaland	19,4
Sogn og Fjordane	62,4
Møre og Romsdal	45,7
Sør-Trøndelag	19,6
Nord-Trøndelag	81,5
Nordland	52,2
Troms	27,0
Finnmark	58,5

Tabell 6.1 viser at det er stor variasjon mellom fylkene med hensyn på hvor stor andel av kollektivreisene med buss som utgjøres av skolereiser. Høyest er andelen i Nord-Trøndelag hvor skolereisene utgjør mer enn fire av fem kollektivreiser. Lavest er den i Oslo hvor andelen er nærmere en av to hundre.

Tilsvarende tabell kan settes opp for båttransport (tabell 6.2).

Tabell 6.2. Skolereiser i prosent av alle båtreiser, båtruter (SSB KOSTRA, 2012)

Fylke	Skolereiser i prosent av alle reiser med båt
	2010
Østfold	8,6
Akershus	0,8
Vestfold	12,2
Telemark	13,2
Sogn og Fjordane	9,4
Møre og Romsdal	18,3
Sør-Trøndelag	1,9
Nordland	3,7
Troms	0,4
Finnmark	3,2

Tabell 6.2 viser som tabell 6.1 at andelen skolereisende av totalt antall passasjerer varierer stort fra fylke til fylke. For båtruter er imidlertid andelen betydelig lavere av totalen enn for bussruter. Det betyr imidlertid ikke at det ikke finnes enkelte båtruter som i hovedsak er drevet med bakgrunn i skoletransporten. Tabell 6.2 viser til reiser med rutegående båter, som ikke er ferger.

En utfordring som blir nevnt av flere fylkeskommuner, er at kommuner i flere tilfeller slår sammen skoler for å spare penger. Dette medfører lengre skolereiser og større bruk av skoleskyss, som betales av fylkeskommunene. Fra fylkeskommunene blir det ytret et ønske om at kommunene også inkluderer transportkostnader i sin vurdering av kostnadene ved å slå sammen skoler (Eiterjord mfl. 2010).

6.3 Helsesektorens transporter

Sammen med ansvaret for sykehusene ble ansvaret for pasienttransport overført fra fylkeskommunene til helseforetakene i forbindelse med sykehusreformen i 2004. Argumentasjonen for denne overføringen var at en anså at de regionale helseforetakene utløste anslagsvis 80 prosent av utgiftene til pasienttransporten og at en skulle følge prinsippet om at den som utløser en utgift i størst mulig grad bør ha ansvar for utgiftsdekningen (Ot.prp. nr. 66 (2002-2003))¹³. I hovedsak har dette blitt gjennomført ved at helseforetakene har opprettet egne pasienttransportkontor. Helseforetakene er også kontraktspart i pasienttransporten, mens de regionale helseforetakene har et overordnet ansvar. Et unntak er en forsøksordning mellom 2004 og 2008. Da hadde Sykehuset innlandet HF felles kjørekontor med Oppland fylkeskommune og Hedmark Trafikk FKF (Osland mfl. 2010).

I hovedsak gjennomføres transporten for helseforetakene ved hjelp av drosjer eller turvogner. Osland mfl. (2010) peker på at den primære motivasjonen for valg av transportløsninger for helseforetakene, virker å være kontroll over totalkostnadene til transport. Dette medfører at helseforetakene i liten grad samarbeider med fylkeskommunene om felles transport i distriktene, noe som kan medføre en overføring av kostnader fra helseforetakene til fylkeskommunene. Ved at helseforetakene kjøper sin transport på anbud minimeres de bedriftsøkonomiske kostnadene, mens fylkeskommunen i større grad må ta samfunnshensyn og dermed sørge for det pålagte tilbudet til den kostnaden som påløper.

¹³

<http://www.regjeringen.no/Rpub/OTP/20022003/066/PDFS/OTP200220030066000DDDPDFS.pdf>

7 Langrute- / Ekspressbuss

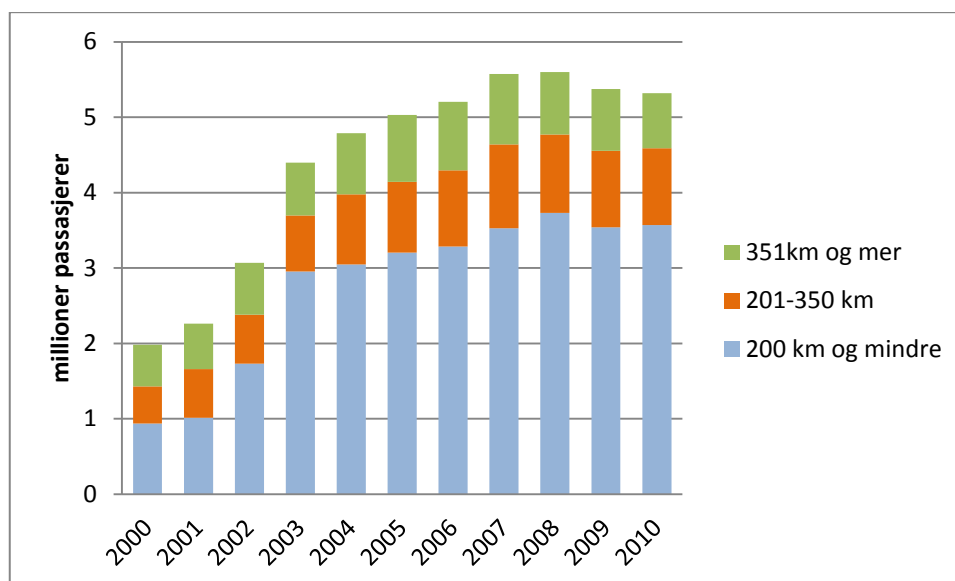
Langrute- / ekspressbussene inngår som en viktig del av kollektivtilbudet i store deler av landet og bidrar til flere samferdselspolitiske mål. Samtidig skiller disse bussene seg i stor grad fra annen kollektivtransport i Norge, ved at de i hovedsak blir drevet på kommersielt initiativ, i prinsippet uten tilskudd.

Videre i dette kapitlet benytter vi definisjonen av ekspressbusser som blir benyttet i Aarhaug mfl. (2011a): *Fylkesgrensekryssende busstransport som i hovedsak drives på kommersielt initiativ, med unntak av linjer hvor all av- eller påstigning skjer på en flyplass.*

Det er mange begreper som benyttes om fylkesgrensekryssende busstransport som i hovedsak blir drevet på kommersielt initiativ. Ekspressbuss er en betegnelse som bransjen selv har introdusert for disse bussene. Dette må ikke forveksles med ekspressruter som enkelte byer opererer med i lokal transport. I SSBs kollektivtransportstatistikk figurerer en nært beslektet kategori, fylkesgrensekryssende trafikk. Dette viser til busser som opererer fylkesgrensekryssende, uavhengig av om de drives innenfor eller utenfor det ordinære, fylkeskommunale tilbudet. I tillegg finnes flybusser som i stor grad havner utenom begge disse definisjonene. De er i mange tilfeller kommersielle og i stor grad fylkesinterne. I Statens vegvesens håndbøker omtales ekspressbussruter som langruter for å unngå forveksling med regionale/lokale ekspressruter. Her blir det viktig å være nøye på skillet mellom lange bussruter drevet på fylkeskommunalt initiativ og langbussruter som blir drevet kommersielt.

Ekspressbussnæringen har vært i en kraftig vekst de siste 15 årene. Hoveddelen av denne veksten har funnet sted i perioden fra og med 1998 til og med 2007. (Leiren mfl. 2007, Aarhaug mfl. 2011a). Mye av veksten har kommet som direkte følge av deregulering av markedet og adgang til å opprette fylkesgrensekryssende ruter, også på korridorer som innebærer konkurranse med jernbanen.

I tillegg til en kraftig vekst, har det skjedd en dreining av tilbudet fra lengre mot kortere linjer. Forklaringer som blir gitt på dette, er økt konkurranse fra fly på de lengste linjene og introduksjon av høyfrekvente kortere linjer som timeekspresskonseptet. Det er også en klar tendens til at passasjerene på de lengste linjene ikke reiser hele strekningen, men snarere deler av den. Dette er i kontrast til Sverige hvor endepunkt til endepunktsreiser dominerer (Aarhaug mfl. 2011b). I 2010 var antall passasjerer var snaut 5,5 millioner, sammenlignet med cirka 2 millioner i 2000. Hovedøkningen har kommet på de kortere linjene (figur 7.1)



Figur 7.1 Millioner passasjerer på ekspressbusser fordelt på linjelengde, (Aarhaug mfl. 2011a)¹⁴.

Figur 7.1 viser antallet passasjerer på ekspressbusslinjene i Norge i perioden 2000 – 2010. Tallene for perioden 2000 – 2005 er noe usikre. Fra figuren kan vi se at de siste årene har vært en nedgang i antall passasjerer på ekspressbusslinjene, på cirka fem prosent. Det meste av denne reduksjonen har funnet sted på linjer som er 351 kilometer eller lengre.

Fylkeskommunene benytter seg i varierende grad av ekspressbusstilbudet som del av et lokalt kollektivtilbud. Det ser ikke ut til å ha vært store endringer i denne bruken fra mellom 2005 og 2010. Men det er eksempler på at hele eller deler av enkelte linjer som tidligere har blitt drevet kommersielt har blitt inkludert i fylkeskommunale anbud, som i Troms. En konsekvens av dette er at omfanget av tilbudet på kommersielt initiativ reduseres.

Fra fylkeskommunene som benytter ekspressbusstilbudet til lokaltransport, blir det pekt på at tilskuddet de gir til disse bussene er billigere enn alternativet, som vil være å opprette egne ruter, eller ikke ha noe tilbud i det hele tatt.

Det er imidlertid ikke alltid smertefritt å samordne det kommersielle ekspressbusstilbudet med det lokale tilbudet. Her oppstår det enkelte interessekonflikter som både ekspressbusselskapene og fylkeskommunene synes å erkjenne. Fylkeskommunene synes ofte det er vanskelig å få ekspressbussene til å tilpasse seg deres krav til samordning, mens ekspressbusselskapene ofte peker på at fylkeskommunenes ønsker sjelden samsvarer med selskapenes egne interesser.

Figur 7.2 viser den geografiske fordelingen av ekspressbusstilbudet i februar 2012. På dette tidspunktet var det ikke et ekspressbusstilbud i Nord-Norge, med denne rapportens definisjon av ekspressbusser.

¹⁴ Tallmateriale for Nord-Norge mangler i figuren

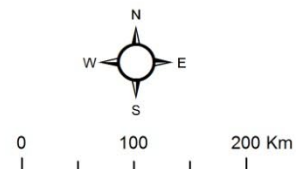
Ekspressbuss- linjer i Norge

- Nasjonalt knutepunkt
- Regionalt knutepunkt
- Lokalt knutepunkt
- Knutepunkt
- + Flyplass
- Jernbane
- - - Hurtigruta
- Veg
- - - Bilferje



Kilder:
www.nor-way.no
www.nettbuss.no
www.lavprisekspressen.no
www.gobybus.se
www.boreal.no
www.jernbaneverket.no
www.avinor.no

Februar 2012



Figur 7.2 Kart over ekspressbusslinjene i Norge per februar 2012. I februar 2012 var det ikke et ekspressbusstilbud i Nord- Norge, etter denne rapportens definisjon. Kartet er utarbeidet av Kaare Gilhus, SVV.

8 Samordning mellom ulike forvaltningsnivåer

Samferdselsdepartementet har bedt om en beskrivelse av dagens samarbeidsarenaer på kollektivtransportområdet og en vurdering av samordningsbehovet. Dette kapitlet søker å dekke begge deler. Følgende forståelse er lagt til grunn for arbeid med oppgaven:

Med samarbeidsarenaer på kollektivtransportområdet forstås viktige oppgaver innenfor kollektivtransportområdet der det er behov for samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og/eller vegeiere for å løse oppgaven på en tilfredsstillende måte.

Dette innebærer at samarbeidsarenaer brukes om noen viktige oppgaver.

8.1 Bedre kollektivtransport krever samordning av fysiske tiltak og utvikling i arealbruk

Ansvar for kollektivtransporten er delt på mange aktører. Dette er beskrevet nærmere i kap.1. Fylkeskommunene eier fra 2010 om lag 50 prosent av det offentlige vegnettet, kommunene 40 prosent og staten 10 prosent. De aller fleste knutepunkter for kollektivtrafikken ligger utenom riksvegnettet. Samtidig eier og forvalter staten det mest høytrafikkerte vegnettet.

Stamruter for buss trafikkerer alle deler av vegnettet uansett vegeier. I de største og i andre store byområder er det ønskelig med et gjennomgående stamrutenett med høy framkommelighet for å sikre et attraktivt tilbud med god punktlighet og regularitet. Per i dag måles framkommelighet på stamrutenettet i de fire største byene. Det er aktuelt å definere stamruter for en felles satsing på bedre framføringshastighet for kollektivtrafikken også i byområdene Skien/Porsgrunn, Drammen/Kongsberg, Fredrikstad/Sarpsborg, Kristiansand, Tromsø, Haugesund med flere.

Det er viktig at investerings- og driftstiltak på stamrutene samordnes, uavhengig av administrative grenser. Dette krever samarbeid mellom vegmyndighetene. Målet bør være å etablere et sømløst transporttilbud med enkle overganger. Det betyr blant annet at rutene må tilrettelegges i tråd med prinsippene for universell utforming. For å sikre høy kollektivandel til lufthavner er det også aktuelt med en lignende satsing for utvalgte flybussruter.

Ansvar for knutepunkter er delt på mange aktører, men fylkeskommunene er tildelt en koordinerende rolle i dette arbeidet. Utvikling av gode knutepunkter krever at alle berørte instanser blir involvert tidlig i plan – og utviklingsprosessen – også eventuelle private interesser. Alle involverte parter må ”spille på lag”. I hovedrapporten fra utredningsfasen til NTP 2014 til 2023 foreslår transportetatene

at fylkeskommunen, som regional utviklingsaktør og ansvarlig for lokalt og regionalt kollektivtilbud, tar initiativ til videre utvikling av knutepunkter (SVV 2011c).

8.2 Nasjonal reiseplanlegger og nasjonalt holdeplassregister

Nasjonalt holdeplassregister er et viktig grunnlag for etablering av en Nasjonal Reiseplanlegger og inngår som en del av Nasjonal vegdatabank (NVDB). Data leveres fra fylkeskommunene, Statens vegvesen, Jernbaneverket og NSB. Registeret er langt på veg komplett, men datakvaliteten varierer sterkt, og det mangler data fra Oslo og Akershus. Et fullstendig holdeplassregister til nytte for de reisende krever en betydelig innsats fra vegholdere og administrasjonsselskaper. Som ledd i arbeidet med å etablere en nasjonal rutedatabase for all kollektivtrafikk blir det sett på hvordan dette kan organiseres mest mulig effektivt.

Det er et transportpolitisk mål å få etablert et landsdekkende, konkurransenøytralt informasjonssystem med reiseplanlegging for alle typer rutegående kollektivtransport. Ansvaret for å få på plass en nasjonal rutedatabase hvor den nasjonale reiseplanleggeren og andre informasjonstjenester kan hente rutedata fra, er delegert til Statens vegvesen.

Dette innebærer å forestå tilrettelegging av innrapportering av rutedata fra all kollektivtrafikk i Norge. Det skal utarbeides en nasjonal spesifisering for hvilke data som skal innhentes, hvilket nivå de skal være på og på hvilken form de skal leveres. Holdeplassdata hører naturlig til som en del av den nasjonale rutedatabasen. En prosjektgruppe for rutedatabasen er etablert og den består av representanter for Samferdselsdepartementet, to representanter fra Samferdselssjefskollegiet, to fra kollektivtrafikkforeningen, NHO-Transport, Jernbaneverket, NSB, Norsk Reiseinformasjon, Trafikanten, Interoperabilitetstjenester (IO), Ruter og Vegdirektoratet. Arbeidet med å få til nasjonal organisering, eierskap og finansiering skjer i regi av en egen arbeidsgruppe som er ledet av Samferdselsdepartementet.

8.3 Elektronisk billettering

Statens vegvesen har fått i oppgave fra Samferdselsdepartementet å koordinere arbeidet med elektronisk billettering for kollektivtrafikken. Dette er en forutsetning for å bruke elektroniske billettsystem på tvers av kollektivselskapene.

Statens vegvesen har ansvaret for Håndbok 206 Elektronisk billettering (SVV 2011a). Håndboken er en standard som alle aktører i kollektivtransport med løyve for persontransport i rute, må rette seg etter. Ferjekortet som er innført i mange av landets fylker er også basert på Håndbok 206. Statens vegvesen arbeider nå med å videreutvikle håndboken til også å omfatte bruk av mobiltelefon i forbindelse med billettering. Mobilbillettering er et stort prosjekt som involverer kollektiv-, bank- og telebransjen, samt utstyrsleverandører.

Det samarbeides nært med Interoperabilitetstjenester, fylkene og Samferdselsdepartementet i arbeidet med å etablere et nasjonalt selskap for administrasjon og avregning for elektronisk billettering.

I regi av prosjektgruppen for Håndbok 206 er det, etter ønske fra Samferdselsdepartementet, tatt initiativ til å samordne takstsystemene i Norge, et prosjekt som involverer alle fylker og flere nivåer i fylkene.

8.4 Planlegging i kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen

Arealplanleggingen er grunnleggende for å kunne legge til rette for et mer kompakt arealbruksmønster med korte reiseavstander hvor flest mulig reiser kan gjennomføres til fots eller med sykkel, og hvor arealbruken bygger opp under kollektivtrafikksystemet. En mer samordnet areal- og transportplanlegging kan bidra til å redusere biltransportomfang og øke gåing, sykling og kollektivbruken. Kommunene har ansvar for arealplanlegging og utbyggingsmønster lokalt gjennom plan- og bygningsloven. Fylkeskommunene har også et ansvar for arealplanlegging etter plan- og bygningsloven gjennom regional planstrategi og regionale planer. Statlige etater har et ansvar for å medvirke i lokale og regionale arealplanprosesser. Staten ved fylkesmannen har innsigelsesrett for å ivareta de rikspolitiske retningslinjene.

Staten, fylkene og kommunene er vegholdere og tilrettelegger for kollektivtransport på sine anlegg. Statens vegvesen har viktige oppgaver for fylkeskommunene gjennom sams vegadministrasjon.

8.5 Indikatorer i Nasjonal transportplan og kollektivtransporten

Mål- og resultatstyringssystemet i Statens vegvesen er basert på en rekke indikatorer. En del av disse krever samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, og nevnes kort under. Særlig stort er samordningsbehovet i by- og tettstedsområder:

8.5.1 Framkommelighet

Høy frekvens, regularitet og pålitelighet er viktige forutsetninger for å nå målet om å overføre persontransport fra personbil til kollektive transportmidler. Som en indikator på utvikling av reisetid måles *Hastigheten for kollektivtransport i de fire største byene i rushtiden*. Hastigheten måles på et stamrutenett som ligger delvis langs riksveg og delvis langs fylkeskommunal og kommunal veg.

Indikatoren *Antall km. kollektivfelt langs riksveg* videreføres i NTP 2014-23.

Kjøretidsforholdet for kollektivtrafikken sammenlignet med personbiltrafikken i rush er viktig for kollektivtrafikkens konkurransekraft. En indikator som fanger opp dette forholdet på viktige transportruter er under utvikling i de største byområdene regi av Statens vegvesen og i samråd med aktuell fylkeskommune og

kommune. I de største byområdene bør det helst gå raskere å reise kollektivt enn å kjøre bil. En indikator som fanger kjøretidsforholdet vil kreve samarbeide mellom forvaltningsnivåer, og vil kunne brukes til oppfølging av felles innsats.

Ønsket om tilrettelegging for en god og effektiv *Dør til dør transport* krever samarbeid på tvers av vegholderansvar der også tilrettelegging for gange og sykkel er sentralt til holdeplasser og knutepunkter (SVV 2011b). Utviklingen av hovednett for sykkeltrafikken følges opp av Statens vegvesen i samråd med fylkeskommuner og kommuner for utvalgte sykkelbyer i perioden 2010-2013, i alt 27.

8.5.2 Universell utforming

Stambussruter og store knutepunkter for kollektivtransporten ligger delvis langs riksveg og delvis langs fylkeskommunal og kommunal veg. Under hovedmålet *universell utforming* er det tidligere utført kartlegging og rapportering på de 10 største knutepunktene i hver region. Knutepunktene ble valgt ut i fra størrelse og strategisk verdi for transporten/regional funksjon. Etter forvaltningsreformen ligger få av knutepunktene langs riksveg. Forvaltningsreformen og endringene knyttet til denne, tilsier at det er behov for en ny gjennomgang av hva som er de viktigste knutepunktene. Velfungerende knutepunkter stiller krav om god tilgjengelighet og framkommelighet på vegnettet inn til punktene slik at omstigning til andre transportmidler kan skje uten store tidstap.

Et virkemiddel for å nå målet om en universelt utformet reisekjede er standardisering. Arbeid pågår med å utvikle registreringsopplegg for *holdeplasser* som kan brukes på tvers av vegholder. Dette vil kreve nært samarbeid mellom alle vegholdere.

Referanser

Asplan Viak 2011: *Kollektivtrafikkens rammebetingelser 2004-2011*, Asplan Viak 2001-03-18

Eiterjord, G. mfl. 2010: *"Kollektivtrafikk – et viktig virkemiddel for bærekraftig samfunnsutvikling"*, Samferdselskollegiet.

Engebretsen, Ø. og P. Christiansen 2011: *"Bystruktur og transport, en studie av personreiser i byer og tettsteder"*, TØI-rapport 1178/2011.

Grønt hefte 2011: *"Inntektssystemet for kommuner og fylkeskommuner. Grønt hefte"*. [Grønt hefte - regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

Hanssen J.U., Fearnley, N. og J. Aarhaug 2011: *"Styrking av beslutningsgrunnlaget for en mulig økning av midler til kollektivtrafikk"*, NTP 2014.2023 Avrop nr.37, TØI-rapport 1169/2011 (upublisert), arb.dok OI/2117/2011.

Hjorthol, R., Longva, F., Skollerud, K., og L Vågane 2009: *"Transportløsninger for eldre i distriktene"*. TØI-rapport 1043/2009.

Kommunenes sentralforbund (2011): *Faktaark*, KS 20.aug 2011

Leiren M.D., Samstad, H., Fearnley, N., og H. Minken 2007: *"Ekspressbussruter – et sammensatt marked"* TØI-rapport 904/2007.

Longva, F og O. Osland 2008: *"Anbud på Norsk"*, TØI-rapport 982/2008.

Nielsen, G. 2011: *"Bestillingstransport i Østfold – en gjennomgang med innspill til videre utvikling"*. Gustav Nielsen Consulting.

Nielsen, G. og T. Lange 2007: *"Bedre kollektivtransport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i districts- og småbyregioner"*, TØI-rapport 887/2007.

Norges Bank 2012: <http://www.norges-bank.no/no/prisstabilitet/inflasjon/priskalkulator/> lest jan 2012.

Oppland fylkeskommune 2011: FT-sak 31/11.

Osland, O., Aarhaug, J. og F. Longva 2010: *"Drosjetilbudet i distriktene etter omleggingen av pasienttransporten"*. TØI-rapport 1086/2010.

Ruter 2011: *"Årsrapport 2010"*, Ruter.

SSB KOSTRA 2012: http://www.ssb.no/emner/10/12/samf_kostr/ lest jan 2012, inkl samtaler med Jan Monsrud.

SSB Kollektivstatistikken 2012: <http://www.ssb.no/emner/10/12/kolltrans/> lest jan 2012 inkl samtaler med Anders Sønstebo.

Statens vegvesen (2011a): *"Håndbok 206 Elektronisk billettering"*. [Håndbøker - vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

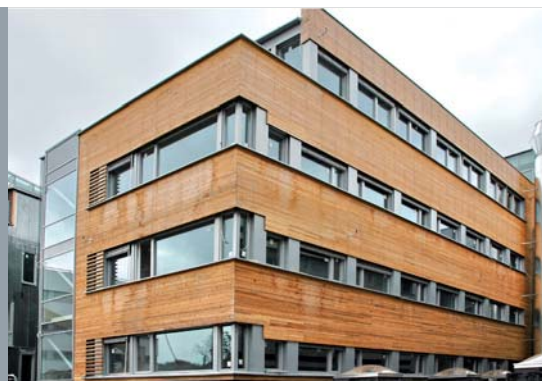
- Statens vegvesen (2011b): "*Nasjonal Gåstrategi*". VD Rapport 2011.
- Statens vegvesen (2011c): "*Nasjonal transportplan 2014-23. Utrekningsfasen. Hovedrapport*".
- Statens vegvesen (2009): "*Håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg*". [Håndbøker - vegvesen.no](http://handboker-vegvesen.no)
- Strand, A. 2011: "*Kollektivtilskudd i Framtidens byer. En betenkning til Miljøverndepartementet*" TØI arbeidsdokument OI/2111/2011.
- Strand, A, Aarhaug, J., Fearnley, N., Loftsgarden T. og J.U. Hanssen 2010: "*Høykvalitets kollektivtransport i landets fire største byområder*", TØI-rapport 1099/2010.
- Vågane, L., Brechan I. og R. Hjorthol 2011: "*Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*". TØI-rapport 1130/2011.
- Aarhaug, J. Alexandersson, G., Fearnley, N. og S. Hultén 2011b. "Ownership, integration and customer orientation in Norwegian and Swedish long-distance passenger coach transport". Paper publisert i *Proceedings from the international conference on competition and ownership in land passenger transport, Thredbo 12*.
- Aarhaug, J., Christiansen, P. og N. Fearnley 2011a: "*Statusrapport for ekspressbussnæringen*" TØI-rapport 1167/2011.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (TØI)**
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningssenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.