



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

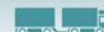
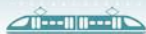


Kollektivtrafikken 2019-2023

Statusrapport for kollektivtrafikken

Jørgen Aarhaug, Fitwi Wolday

2061/2024



Tittel:	Kollektivtrafikken 2019-2023 - Statusrapport for kollektivtrafikken
Tittel engelsk:	Local Public transport in numbers 2019-2023
Forfatter:	Jørgen Aarhaug, Fitwi Wolday
Dato:	11.2024
TØI-rapport:	2061/2024
Antall sider:	56
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2291-6
Finansieringskilder:	Kollektivtrafikkforeningen
TØIs p.nr.:	5434 – Statusrapport kollektivtransport
Prosjektleder:	Jørgen Aarhaug
Kvalitetsansvarlig:	Nils Fearnley
Ferdigstilling:	Kamilla Flem Mathisen, Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Marked og styring
Emneord:	kollektivtransport, statistikk, skoleskyss, miljø

Kort sammendrag

Kollektivtrafikken har gjennomgått store endringer gjennom pandemien. Denne rapporten ser nærmere på utviklingen mellom 2019 og 2023 med fokus på hvordan kollektivtrafikken driver i 2023. Hovedbildet er at selv om antallet passasjerer er på et tilsvarende nivå i 2023 som i 2019, så er ikke økonomien tilbake. Billettinntektene har hatt en realprisnedgang, mens kostnadene ved å drifte kollektivtransporten har økt raskere enn inflasjonen. I 2023 var mellomlegget mellom disse i all hovedsak dekket gjennom økte fylkeskommunale bevilgninger.

Summary

Norwegian public transport has undergone changes during the covid-19 pandemic. This report presents statistics from the period 2019 to 2023. Our main reading of these data is that although the number of passengers has returned to pre-pandemic levels, the revenue has not. To compound this economic challenge, the operating costs of public transport has increased above inflation whereas the revenue has fallen way short of inflation. To maintain the level of service the regional authorities have increased their spending on public transport.

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.



Forord

Statistikk er viktig. Pålitelig statistikk om kollektivtransport er avgjørende av blant annet for å utforme informert og bærekraftig politikk. Denne rapporten er utarbeidet, blant annet, for å bidra til disse målene. Rapporten presenterer nøkkeltall for kollektivtransporten i perioden 2019-2023, og arbeidet fram mot disse tallene.

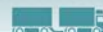
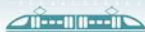
Bakgrunnen for prosjektet er en erkjennelse av at dataene som har vært tilgjengelig om fylkeskommunal kollektivtrafikk i Norge ikke har dekket bransjens behov for kunnskapsgrunnlag.

Prosjektet er utført for Kollektivtrafikkforeningen med Daniel Rees og Olov Grøtting som kontaktpersoner. På Transportøkonomisk institutt har Jørgen Aarhaug fungert som prosjektleder. Datainnsamling, kvalitetssikring, møteaktivitet og analyser har vært gjennomført av Fitwi Wolday og Jørgen Aarhaug i fellesskap.

Oslo, november 2024
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Silvia J. Olsen
Avdelingsleder



Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Formål.....	1
1.2	Bakgrunn.....	1
1.3	Avgrensning.....	1
1.4	Metode.....	2
1.5	Rapportstruktur.....	2
2	Kollektivtrafikken i 2024.....	3
2.1	Transport og kollektivtransport i Norge.....	3
2.2	Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi.....	8
3	Kollektivtransport i fylkene.....	21
3.1	Østfold.....	21
3.2	Oslo og Akershus.....	22
3.3	Innlandet.....	23
3.4	Buskerud.....	24
3.5	Vestfold og Telemark.....	25
3.6	Agder.....	26
3.7	Rogaland.....	27
3.8	Vestland.....	28
3.9	Møre og Romsdal.....	29
3.10	Trøndelag.....	30
3.11	Nordland.....	31
3.12	Troms.....	32
3.13	Finnmark.....	33
4	Forhold utenfor den fylkeskommunale kollektivtrafikken.....	34
4.1	Jernbane.....	34
4.2	Bil.....	36
4.3	Ferger.....	37
4.4	Inntekt og realinntekt.....	38
5	Analyse og nøkkeltall.....	40
5.1	Buss.....	43
	Referanser.....	47
	Vedlegg.....	48
	Vedlegg 1. Arbeidet med rapporten (metode).....	48
	Vedlegg 2. Valg av variabler og prioritering.....	49
	Vedlegg 3. Mulighet til utvidelser.....	56

Kollektivtrafikken 2019-2023

Statusrapport for kollektivtrafikken

TØI rapport 2061/2024 • Forfattere: Jørgen Aarhaug, Fitwi Wolday • Oslo 2024 • 56 sider

Kollektivtrafikken i 2023 er ulik kollektivtrafikken i 2019. Antall påstigende har kommet opp på samme nivå som før pandemien, men økonomien i kollektivtilbudet er vesentlig dårligere. Dette henger sammen med økte kostnader i produksjonen og i noen grad dreining i produksjon mot dyrere tjenester, som lukket skoleskyss og relativt dyre lavutslippsløsninger. Billettinntektene har ikke holdt følge med inflasjonen. Mellomlegget mellom de økte kostnadene og de relativt sett reduserte inntektene er dekket inn gjennom økte tilskudd, i hovedsak fra fylkeskommunenes budsjetter.

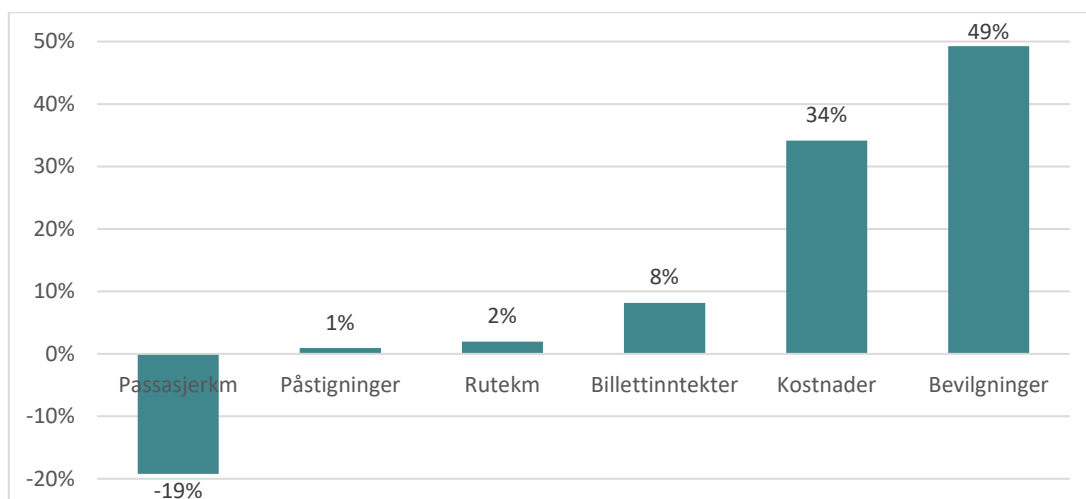
Bilen er det viktigste transportmidlet i Norge i 2023, både målt i antall reiser og transportarbeid (personkilometer). Etter bilen kommer kollektivtransport som det nest viktigste. Kollektivtransporten samlet utgjør om lag 13,5 prosent av alle reiser i Norge. Det utgjorde i 713 millioner enkeltreiser i 2023. De fleste kollektivreisene ble foretatt med buss.

Kollektivtransport drives både i kommersiell, statlig og fylkeskommunal regi. I 2023 foregikk 88 prosent av reisene med de fylkeskommunale tilbudene, 11 prosent med statlige tilbud (jernbane) og litt over 1 prosent med private kommersielle tilbud, i all hovedsak ekspressbusser og flybusser.

Denne rapporten beskriver kollektivtrafikken i Norge i 2023, og utviklingen mellom 2019 og 2023 med vekt på kollektivtransport som utføres i fylkeskommunal regi. Denne perioden er valgt for å kunne beskrive situasjonen før og etter pandemien.

Pandemien gjorde at reiseaktiviteten gikk ned. Det gjelder for alle transportmidler. Særlig var det redusert reiseaktivitet i 2020 og 2021. Imidlertid ble fallet i antall reiser med kollektivtransport og fly klart større enn med bil. I 2023 er det bare trafikk (personkilometere) på sjø (som inkluderer bilferger) som har en klar økning sammenlignet med 2019. Trafikken med personlige transportmidler og drosjer er på om lag samme nivå som før pandemien mens trafikkarbeidet med kollektivtransport og fly i 2023 fortsatt lå lavere enn i 2019, mens antall påstigninger i 2023 er på 2019-nivå.

Overordnet kan utviklingen for kollektivtrafikken i Norge mellom 2019 og 2023 oppsummeres i figur S.1.



Figur S.1: Utvikling i nøkkelparametre for fylkeskommunalkollektivtrafikk i perioden 2019-2023.

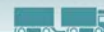
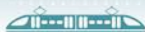
Figuren viser at i perioden 2019 til 2023 har antall passasjerkilometer falt med snaut 20 prosent. Antall påstigninger på fylkeskommunale ruter har økt med om lag én prosent. Produksjonen har økt med om lag to prosent. Passasjerbetalingen altså billettinntektene har økt med åtte prosent, i løpende priser, reelt sett har altså billettinntektene falt. Kostnadene ved å produsere kollektivtransporttjenestene har økt med 34 prosent (i løpende priser). Bevilgningene, i hovedsak fra fylkeskommunene, har økt med 49 prosent, i løpende priser. Hovedbildet er altså en rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte billettinntekter, men av økte offentlige bevilgninger, slik at bevilgningene ikke bare øker med økt produksjon, men bevilgningenes andel av de samlede kostnadene øker. Samtidig er det betydelig variasjon mellom fylkene (som ikke vises i figuren).

Kollektivtrafikken er i endring. Et viktig utviklingstrekk er at en stadig større andel av trafikken utføres med lav- og nullutslippskjøretøy. Flertallet av bussene som har blitt registrert på virksomheter som driver med lokal kollektivtransport har siden 2022 vært elektriske. Samtidig har ikke CO₂ utslippene fra lokal kollektivtrafikk falt lineært. Dette henger sammen med utfordringer med bussene på null- og lavutslippsteknologier, særlig i vintervær, og kostnader.

En betydelig andel av det fylkeskommunale kollektivtilbudet utenom de største byområdene, er bygd opp rundt behovet for skoleskyss. Hoveddelen av skoleskyssen utføres av det ordinære kollektivtilbudet, men dette tilbudet tilpasses skolens behov. I praksis betyr det at i grise-grendte strøk vil kollektivtilbudet bestå av en buss til skolen om morgenen og tilbake på ettermiddagen. På tross av at antall elever med rett på skoleskyss har holdt seg tilnærmet konstant i perioden, har kostnadene til skoleskyss økt. Dette henger sammen med en økning i andelen og antallet elever som benytter lukket skoleskyss. Dette er transport som ikke er åpent for allmennheten.

I hovedsak brukes de fylkeskommunale bevilgningene til kollektivtransport, og billettinntektene til drift av kollektivtransportsystemet, ikke til investeringer. Det sagt, så pågår det to større kollektivinfrastrukturprosjekt som i stor grad finansieres som fylkeskommunale investeringer, Fornebu-banen i Oslo og Bærum og Bybanen i Bergen. Investeringer i vei og havner ligger som en egen post i de fylkeskommunale regnskapene og er vanskelige å fordele mellom kollektivtransport og andre formål.

Det er betydelig variasjon mellom fylkene på nivå på og utformingen av kollektivtransporttilbudet. Samtidig er det en trend på tvers av fylker at utgiftene øker raskere enn inntektene, og at mellomlegget dekkes med økte tilskudd. Kollektivtransporttilbudet har i perioden 2019-2023 altså i større grad blitt skattefinansiert og i mindre grad brukerfinansiert.



Det viktigste statlige kollektivtilbudet, er jernbanen.¹ Trafikkutviklingen på jernbanen har i all hovedsak fulgt samme mønster som i den fylkeskommunale kollektivtrafikken, med et fall i bruk under pandemien. I 2023 var antall påstigende i praksis på samme nivå som i 2019, mens antall passasjerkilometer var lavere. Hoveddelen av de påstigende på jernbanen kommer på lokaltogstrekningene, mens transportarbeidet (personkilometer) er jevnere fordelt mellom lokaltog, intercitytog og fjerntrafikk.

Bilholdet i Norge er i praksis uendret i perioden 2019 til 2023. Antall registrerte biler har fulgt befolkningen. Det er fortsatt ca. 520 biler per 1 000 innbyggere.

¹ Antall påstigninger på jernbanen er vesentlig høyere enn antall påstigninger på innenlands fly og hurtigruten.

1 Innledning

1.1 Formål

Kollektivtrafikk er et viktig bidrag til mobiliteten i Norge og til det grønne skiftet. Kollektivtrafikken er i rask omstilling med innfasing av nye kjøretøy, produkter og tjenester. Dette er en omstilling som i begrenset grad blir fanget opp i nasjonal statistikk. Nasjonal statistikk fanger i øyeblikket godt opp produksjon og økonomi, men i mindre grad, og ikke like direkte, omstillingen.

Prosjektet «statusrapport for kollektivtrafikken» har som formål å sammenstille informasjon samlet inn av Kollektivtrafikkforeningen, SSB, og andre, for å gi et overblikk over status for kollektivtrafikken i Norge, med fokus på etterprøvbare og kvalitetssikret statistikk. Denne rapporten presenterer nøkkelinformasjon fra prosjektet.

1.2 Bakgrunn

«Statusrapport for kollektivtrafikken» springer ut av Kollektivtrafikkforeningens arbeid med datainnsamling fra fylkeskommunene. Dette er et arbeid som har pågått over lengre tid og har vært basert på BEST-rapporteringen som enkelte kollektivtrafikkselskaper² har vært tilknyttet.

Over tid har manglende arbeid med kvalitetssikring av disse dataene, og flere andre forhold, medført at datasettet som ble samlet inn i praksis ikke var av brukbar kvalitet. Det besto av størrelser som opplagt var inkonsistente og informasjonen ble derfor i liten grad brukt til formålet, som var kommunikasjon rundt utviklingen i fylkeskommunenes arbeid med kollektivtrafikk.

Denne rapporten er et resultat av en gjennomgang av variablene i Kollektivtrafikkforeningens datainnsamling. Arbeidet har bestått i å vurdere kvalitet på innrapportering, kutte variabler som ikke blir brukt og legge om innsamlingen slik at så få variabler som mulig må rapporteres inn flere steder av samme aktør. I tillegg er det lagt til variabler knyttet til forhold som miljø, skoleskyss og investeringer. Dette er forhold som det har vært et ønske fra Kollektivtrafikkforeningen, eller Kollektivtrafikkforeningens medlemmer, å få tydeligere fram. Vurderingene bak valgene i utvelgelse av variabler er nærmere beskrevet i vedleggene til denne rapporten og i arbeidsdokumentet «Metadata og vurderinger» (Aarhaug og Wolday, 2024)

1.3 Avgrensning

Denne rapporten fokuserer på kollektivtransport drevet i fylkeskommunal regi (gjørne omtalt som lokal kollektivtransport). Det vil si at kommersielle og statlige kollektivtilbud i hovedsak holdes utenom. For statlig kollektivtransport og andre transportmidler brukes kun andrehåndsdatabaser. Videre følger innrapporteringen i hovedsak kollektivtrafikkselskapenes geografiske inndeling, denne er ikke alltid fullt ut sammenfallende med rådende fylkesgrenser.

² I rapporten brukes kollektivtrafikkselskap/ administrasjonsselskap om offentlig eide selskap, eller avdelinger i fylkeskommunene som organiserer kollektivtransport, uavhengig av om selskapet selv klassifiserer seg som mobilitetsselskap, administrasjonsselskap, kollektivselskap el.a.. Operatørselskaper benyttes om selskaper som kjører.

1.4 Metode

Arbeidet med rapporten gjengis grundigere i vedlegg 1. Oppsummert har arbeidet fulgt følgende struktur:

- 1) En gjennomgang av eksisterende innsamling utført av kollektivtrafikkforeningen.
- 2) Møter med ulike utvalg i kollektivtrafikkforeningen, andre brukere av dataene som Statens vegvesen (SVV), andre kilder til kollektivstatistikk inkl. SSB, Entur, Jernbanedirektoratet, VD, mfl. for å avdekke bruken av ulike variabler, erfaring med disse og behovet for statistikk.
- 3) Møter med en prosjektgruppe bestående av representanter for utvalgte kollektivselskap for å se nærmere på utvalgte variabler og datakilder.
- 4) Innsamling av ny data i TØI-regi.
- 5) Kvalitetssikring av disse dataene med e-post, telefonkontakt og nettmøter med ulike innrapporterende enheter, og et plenumsmøte med representanter fra alle kollektivselskap for å adressere generelle utfordringer.
- 6) Utarbeidelse av et datasett, som blir gjort tilgjengelig på Kollektivtrafikkforeningens nettsider. Dette datasettet inneholder langt flere variabler enn det som presenteres i denne rapporten.
- 7) Utarbeidelse av denne rapporten. Statistikken som presenteres her er utvalgt basert på skjønn.
- 8) I rapporten bruker vi i hovedsak løpende priser i figurer. Dette er for at de presenterte tallene skal være likest mulig de innrapporterte tallene. I perioden 2019-2023 har inflasjonen vært på 16,9 prosent. Dette er ikke ubetydelig. Flere steder i rapporten diskuteres derfor inflasjon, og inflasjonsjusterte tall presenteres, i tillegg til verdiene i løpende priser.

1.5 Rapportstruktur

Kapittel 2 presenterer utvalgte nasjonale tall. Kapittel 3 presenterer utvalgte tall for utviklingen i kollektivtransport i hvert enkelt fylke. Kapittel 4 presenterer noen utvalgte nøkkeltall for øvrig, altså utvikling i samfunnet som har innvirkning på kollektivtrafikken. Kapittel 5 presenterer utvalgte analyser.

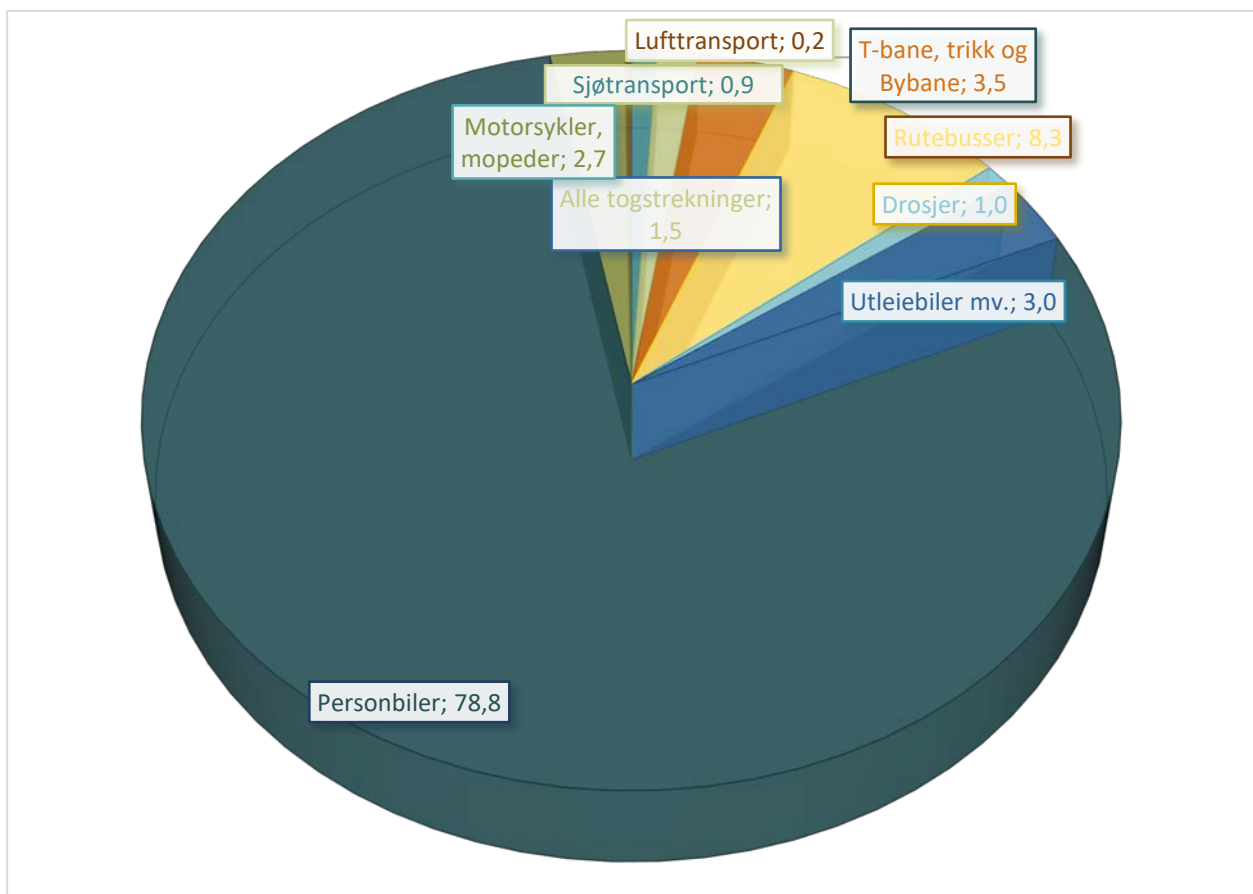
Videre har rapporten flere vedlegg som gir en fyldigere presentasjon av arbeidet med rapporten, metoder, bakgrunn for prioritering mellom ulike variabler, kilder, og forbedringspunkter som kan adresseres i senere arbeid med kollektivstatistikk.

2 Kollektivtrafikken i 2024

Med kollektivtransport forstår vi, i denne rapporten, rutegående transporttilbud som er åpne for allmenheten. Dette inkluderer flybusser og ekspressbusser, men ikke drosjer³. Fly holdes utenom. Ferger er utfordrende å håndtere, da disse både fungerer som en del av veien, og som et kollektivtilbud for passasjerer. I datainnsamlingen har ferger og passasjerbåter blitt behandlet separat. Denne rapporten fokuserer på kollektivtransport i fylkeskommunal regi, men gir en overordnet presentasjon av transport situasjonen generelt og annen kollektivtransport.

2.1 Transport og kollektivtransport i Norge

Det klart viktigste transportmidlet for reiser internt i Norge, er privatbilen. Det gjelder på tvers av reisemål og regioner, kollektivtransport kommer på andreplass (figur 2.1).

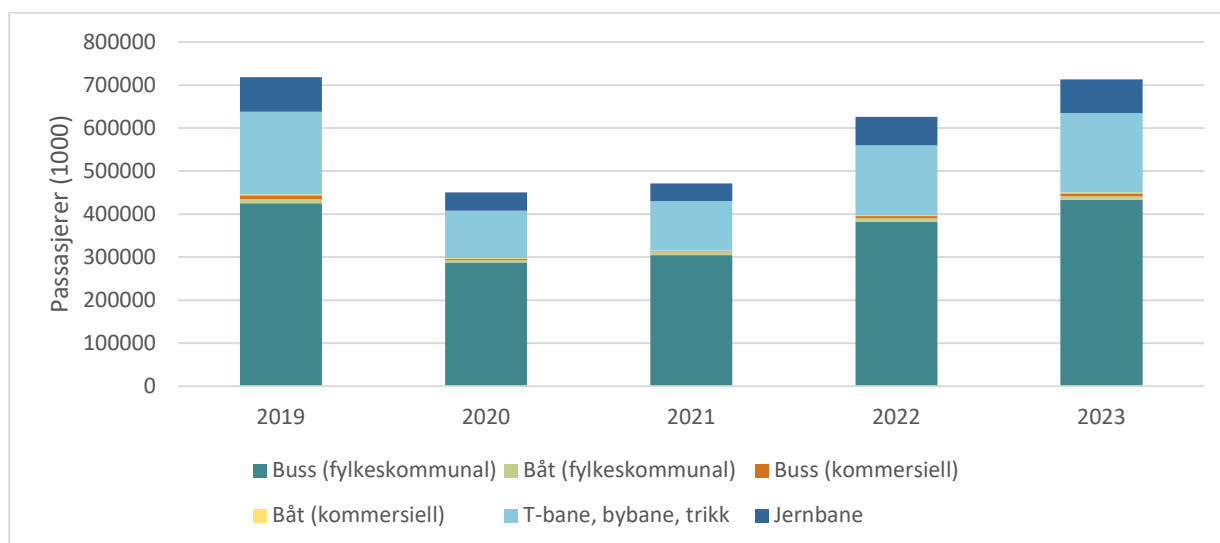


Figur 2.1: Andel trafikanter/passasjerer med ulike transportmidler (påstigende, prosent, SSB 03982).

Figur 2.1 viser andel passasjerer i prosent (målt som enkeltreiser/ påstigninger) med ulike transportmidler for innenlandske reiser i Norge i 2023. Figuren viser at flest reiser blir utført med bil, hele 79

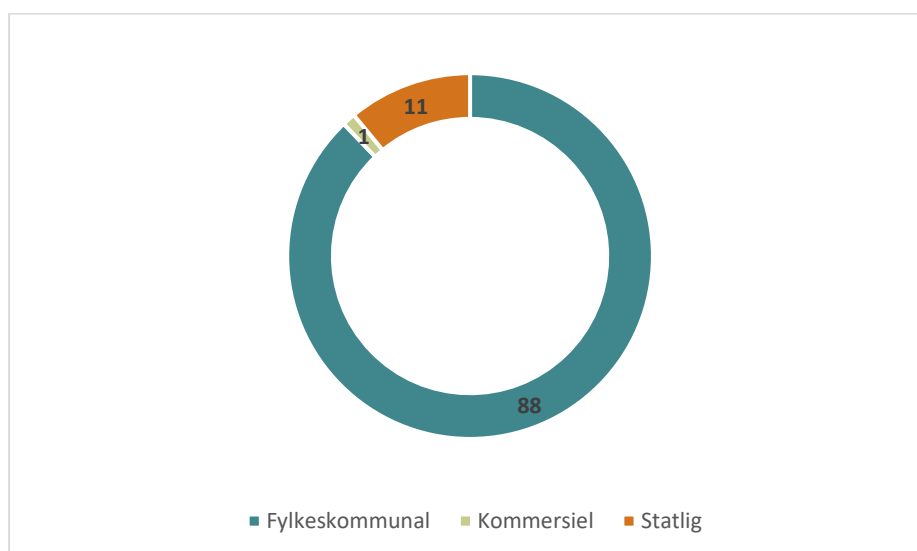
³ I praksis er imidlertid ikke skillet særlig knyttet til skoleskys hvor det utføres med drosjer som underleverandører til busselskap. Åpen skoleskys er i utgangspunktet kollektivtrafikk, mens lukket skoleskys ikke er det.

prosent. Samlet utgjør rutegående kollektivtransport 13,5 prosent av alle reiser. Dette utgjør 713 millioner enkeltreiser. Buss er transportmidlet som tar flest passasjerer (figur 2.2) i denne kategorien.



Figur 2.2: Passasjerer med ulike kollektive transportmidler (1000 passasjerer. SSB 11570).

Figur 2.2 Viser antall passasjerer med de ulike kollektivtransportmidlene i perioden 2019 til 2023. Det er klart flest påstigende på buss, fulgt av kategorien for t-bane, bybane og trikk. Videre følger jernbane. Båt utgjør et mindre antall passasjerer i det store bildet. Figuren viser at hoveddelen av trafikken foregår med kollektivtilbud drevet i offentlig regi. Samtidig viser den at det eksisterer private kollektivtilbud. Dette dreier seg om blant annet ekspressbusser, flybusser, turistbåter og busser som betjener enkeltdestinasjoner⁴. Fordeler vi trafikken på fylkeskommunal, kommersiell og statlig, fremgår det tydelig at kollektivtrafikken i hovedsak blir drevet i fylkeskommunal regi.

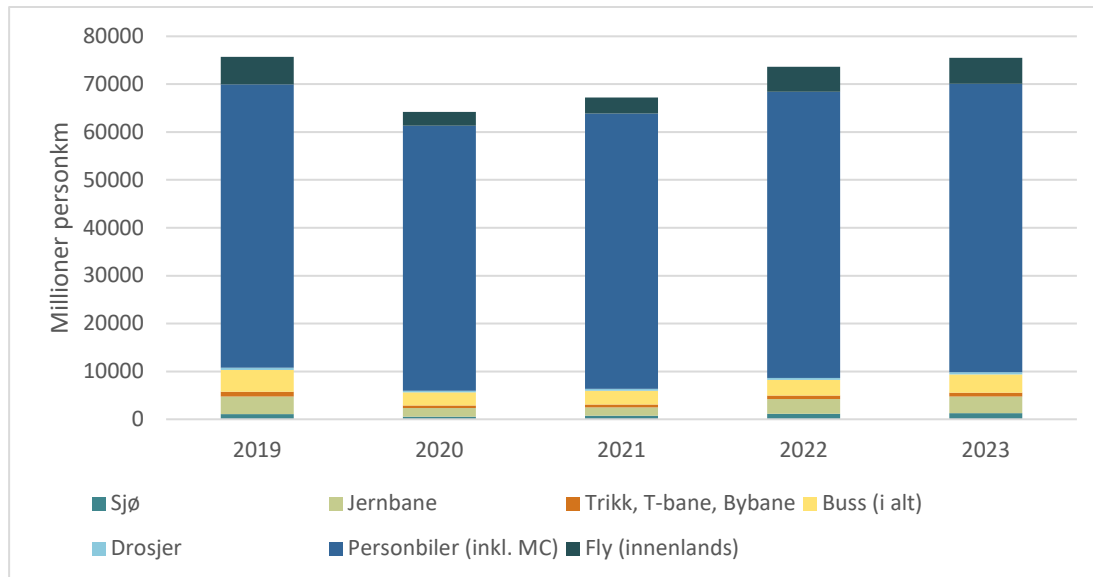


Figur 2.3: Andel fylkeskommunal, kommersiell og statlig (2023, passasjerer, prosent, SSB 11570).

⁴ Som IKEA-bussen.

Figur 2.3 viser at 88 prosent av påstigningene på kollektive transportmidler fant sted på fylkeskommunale tilbud. Litt over 1 prosent gikk på tilbud som drives på kommersielt initiativ mens 11 prosent av påstigningene skjedde på det nasjonale jernbanenettet som driftes i statlig regi, men i takstsamarbeid lokalt i flere byområder.

Kollektivtrafikken utgjør en ikke ubetydelig andel av transportarbeidet som utføres i Norge. Samtidig er mobiliteten i Norge klart dominert av bilbruk (figur 2.4).

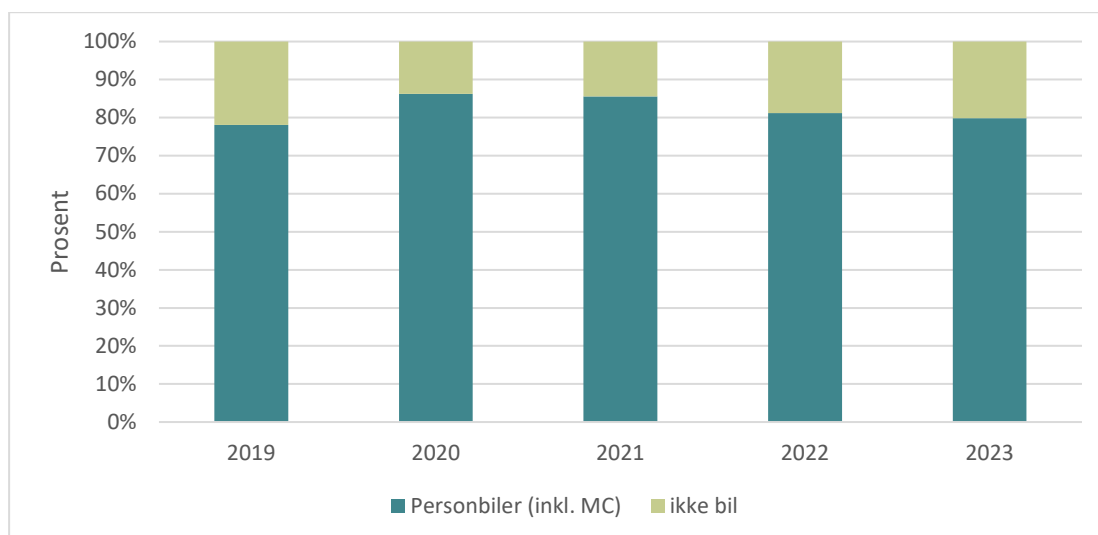


Figur 2.4: Innenlands transportarbeid ulike transportmidler (personkilometer).

Figur 2.4 viser sammenstilling av innenlands transportarbeid utført med ulike transportmidler, oppgitt i millioner personkilometer. Beregningen til figuren er utført med bakgrunn i metodene og data fra «transportytelser i Norge» (Flotve, 2024), men sammenstillingen er gjort for denne rapporten. Grupperingene av transportmidler som er gjort her er; sjø – alt på kjøll, både ferge, hurtigbåt og annen båt i innenlands trafikk; jernbane – all trafikk på det nasjonale jernbanenettet inkludert flytog; Trikk, T-bane, Bybane – trafikk på egne skinner i fylkeskommunal/kommunal regi på lokale nett (i Oslo og Akershus, Bergen og Trondheim). Buss – både fylkeskommunale og andre busser. Drosjer – biler på drosjeløyve. Personbiler – private biler, leiebiler, leasingbiler, inkludert motorsykler og mopeder. Fly – innenlands fly, både kommersielle og FOT-ruter⁵.

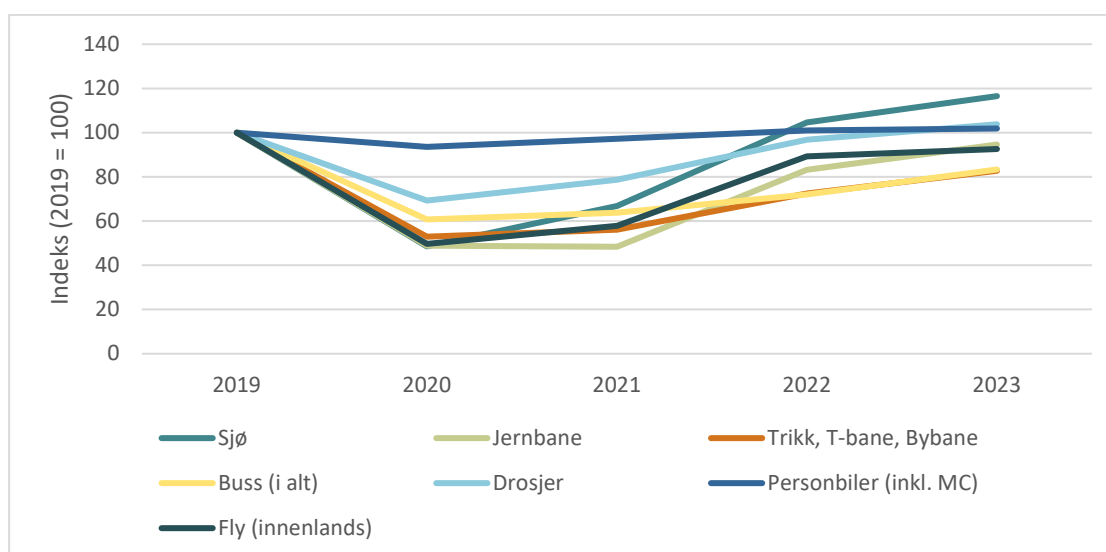
Som vist i figur 2.5, under, påvirket pandemien bruken av delte (kollektive) transportmidler mer enn bruken av privatbil. Den totale reisevirksomheten gikk ned under pandemien, men det fallet i biltrafikken var mindre, slik at bilens andel av trafikkarbeidet økte. Utviklingen snudde seg derimot fra 2022 og trendene flatet seg ut deretter.

⁵ FOT betyr forpliktelser til offentlig tjenestetilbud, i praksis den delen av det innenlandske flyrutenettet som blir utført på anbud.



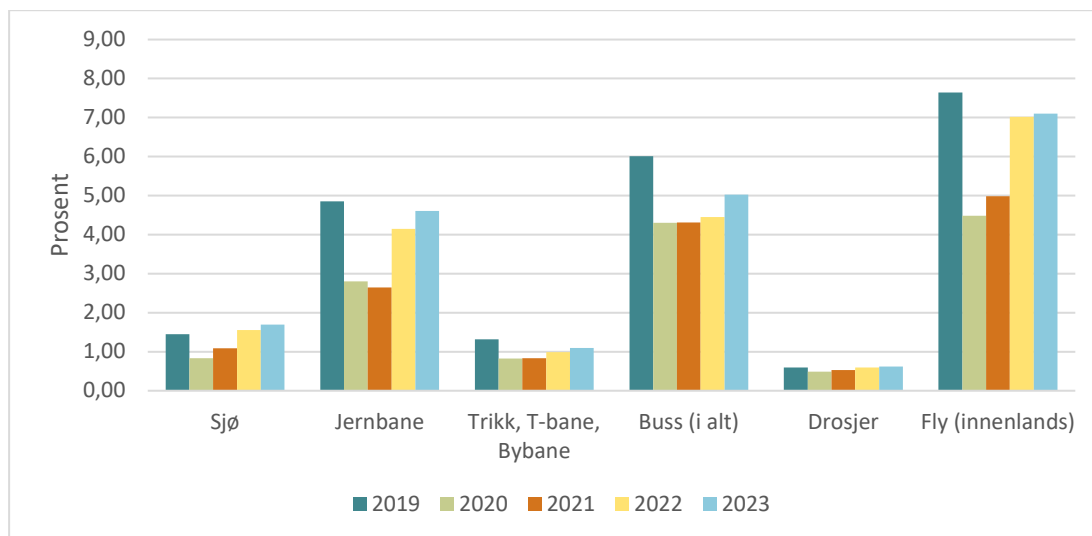
Figur 2.5: Andel samlet transportarbeid fordelt på personbil (bil, leiebil og MC) og andre transportmidler («ikke bil»).

Figur 2.5 viser andel av det totale innenlandske transportarbeidet som ble utført med bil og andre transportmidler. Dette økte under pandemien mest fordi bilbruken ble mindre påvirket enn de andre transportmidlene (figur 2.6).



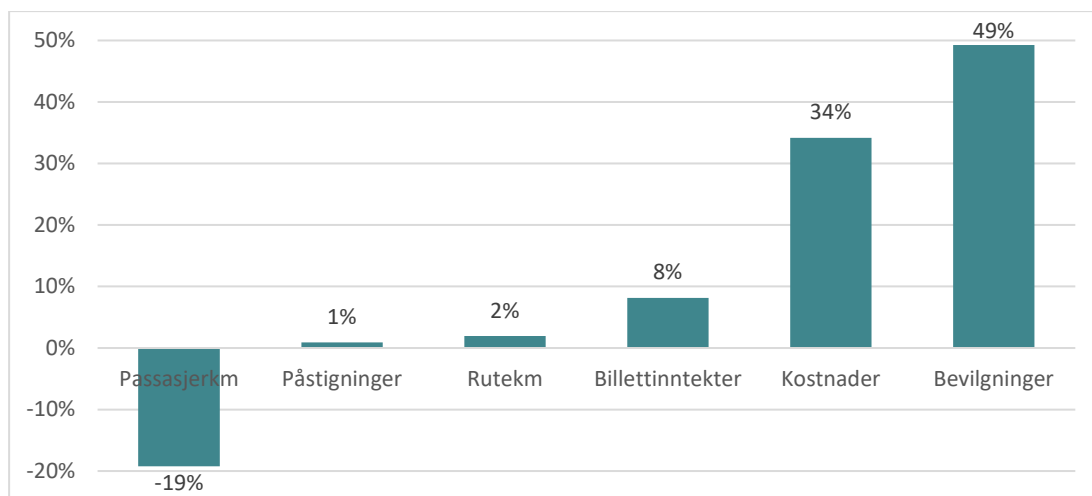
Figur 2.6: Utvikling i bruk av transportmidler (indeks 2019=100).

Figur 2.6 viser hvordan transportarbeidet med ulike transportmidler har endret seg i forhold til situasjonen i 2019. Ser vi nærmere på de ikke-personlige transportmidlene, ser vi at de her et sammenfallende mønster i endringen fra år til år (figur 2.7).



Figur 2.7: Andel av samlet transportarbeid (personkilometer) i Norge, andre transportmidler enn bil, 2019-2023.

Figur 2.7 viser utvikling i andel (i prosent) av samlet transportarbeid som utføres av de ulike ikke-personlige transportmidlene. Drosjer har holdt seg ganske stabilt gjennom pandemien, på tross av omreguleringen, mens buss og jernbane peker seg ut med svakere, eller tregere, innhenting etter pandemien.



Figur 2.8: Utvikling i nøkkelparametere for kollektivtrafikken i perioden 2019-2023⁶.

Figur 2.8 viser at i perioden 2019 til 2023 har antall passasjerkilometer falt med snaut 20 prosent. Antall påstigninger på fylkeskommunale ruter har økt med om lag én prosent. Produksjonen har økt med om lag to prosent. Passasjerbetalingen, altså billettinntektene, har økt med åtte prosent, i løpende priser. Reelt sett har billettinntektene falt fordi inflasjonen i perioden var 16,9 prosent. Kostnadene ved å produsere kollektivtransporttjenestene har økt med 34 prosent (i løpende priser), eller 14,7 prosent justert for inflasjon. Bevilgningene, i hovedsak fra fylkeskommunene, har økt med 49 prosent, i løpende

⁶ Passasjerkilometer, rutekilometer og påstigninger inkluderer ikke data fra Vestland; Billettinntekter inkluderer ikke data fra Finnmark, Vestland, Vestfold & Telemark; Totale kostnader og bevilgninger inkluderer ikke data fra Vestland, Vestfold & Telemark.

priser. Hovedbildet er altså en rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte inntekter, men av økte offentlige bevilgninger, slik at bevilgningene ikke bare øker med økt produksjon, men også som andel av den samlede finansieringen.

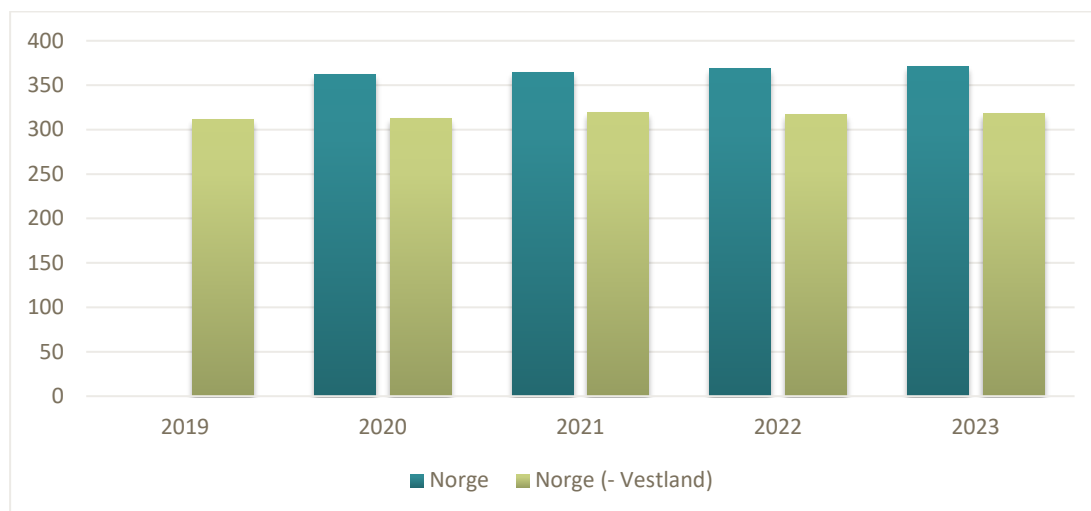
2.2 Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi

I denne sammenstillingen benytter vi tall direkte innsamlet fra fylkeskommunene og tall innrapportert til SSB. En gjennomgående utfordring er knyttet til tidsseriebruddet som kom i forbindelse med kommune-reformen som treddet i kraft 1. januar 2020. I den forbindelse ble nye rapporterende enheter opprettet i flere fylker. Tilgangen til data for det geografiske området som er sammenfallende med de nye ansvars-områdene, har vært varierende. Samtidig kom pandemien i 2020, slik at tallene for 2020 i liten grad er egnet som et «nullpunkt» for framtidig statistikk. For å løse dette har vi delt de nasjonale tallene i to serier, én serie som går fra 2020, med faktisk nivå for alle fylker, og én tidsserie for fylkene som også har data fra 2019. Denne serien viser utviklingstrenden tilbake til før pandemien.

Sammenstillingen her baserer seg på buss, trikk, t-bane og fylkeskommunale båtruter. Bilferger og transport på det nasjonale tognettet, dette gjelder også togtransport hvor billettene er subsidiert av fylkeskommunen, holdes altså utenom.

2.2.1 Produksjon

Kollektivtrafikken har i hovedsak opprettholdt ruteproduksjonen gjennom pandemien og nådd tilbake på samme antall påstigninger som før pandemien.



Figur 2.9: Rutekilometer (millioner kilometer⁷).

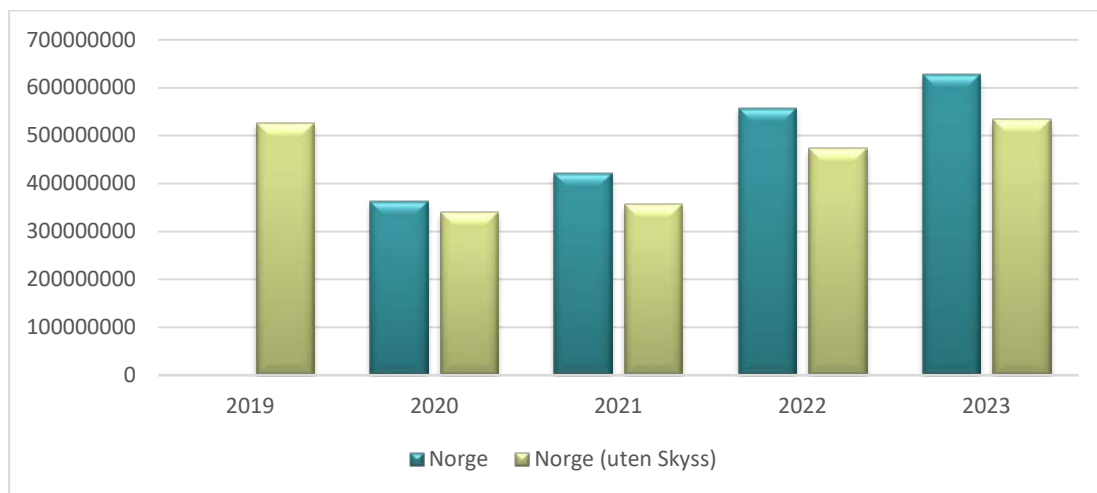
Figur 2.9 viser utviklingen i fysisk produksjon av kollektivtransport, målt som antall kilometer kjørt i rute. Figuren viser at produksjonsvolumet har vært opprettholdt igjennom hele perioden, med mindre endringer. Det er en jevn vekst i produksjonen på nasjonalt nivå, gjennom hele perioden. Det er noe variasjon i utviklingen (ikke vist i figuren). Noen fylker har en marginal nedgang i produksjonen, mens de fleste har en liten vekst (tabell 2.1).

⁷ Figuren har to dataserier, fordi vi ikke har tall for det som senere blir Vestland fylke fra 2019. Serien Norge – Vestland viser utviklingstrekkene. Mens Norge viser nasjonale tall, der tallgrunnlaget er komplett.

Tabell 2.1: Ruteproduksjon i millioner kilometer fordelt på fylke og år. «:» betyr at data mangler.

	2019	2020	2021	2022	2023
Oslo og Akershus (Ruter)	122	124	129	129	127
Finnmark	6	6	6	6	5
Innlandet	22	20	21	21	22
Østfold (ØKT)	12	12	10	10	11
Vestfold og Telemark	20	20	20	20	20
Buskerud (Brakar)	13	13	13	13	12
Rogaland (Kolumbus)	22	23	24	24	25
Vestland (Skyss)	:	48	44	50	51
Trøndelag (AtB)	29	30	31	31	31
Agder	19	19	20	19	19
Møre & Romsdal	18	18	18	18	17
Norland	16	15	14	14	14
Troms	13	13	14	13	14
Norge	:	362	365	369	371
Norge (- Vestland)	311	313	319	317	318

Selv om tilbudsnivået på kollektivtransport i hovedsak har ligget stabilt, har bruken hatt et betydelig fall knyttet til pandemien. Dette kan synliggjøres med utviklingen i påstigninger figur 2.10 og utført transportarbeid figur 2.11.

Figur 2.10: Antall påstigninger, nasjonale tall⁸.

Etter en betraktelig fall (mellom 17% og 40%) i 2020 sammenliknet med 2019, er antall påstigende på fylkeskommunal kollektivtransport i 2023 på vei tilbake til nivået som før pandemien. Dette betyr ikke det samme nivået som kollektivtrafikken ville vært på i en kontrafaktisk virkelighet uten pandemi. Fram mot 2020 var det en betydelig vekstperiode for kollektivtrafikken. Nivået i 2023 ligger betydelig bak der det ville vært ved en ekstrapolering av denne veksttenden. Dessuten var det kun fire fylker som hadde registrert høyere antall påstigninger i 2023 sammenliknet med 2019.

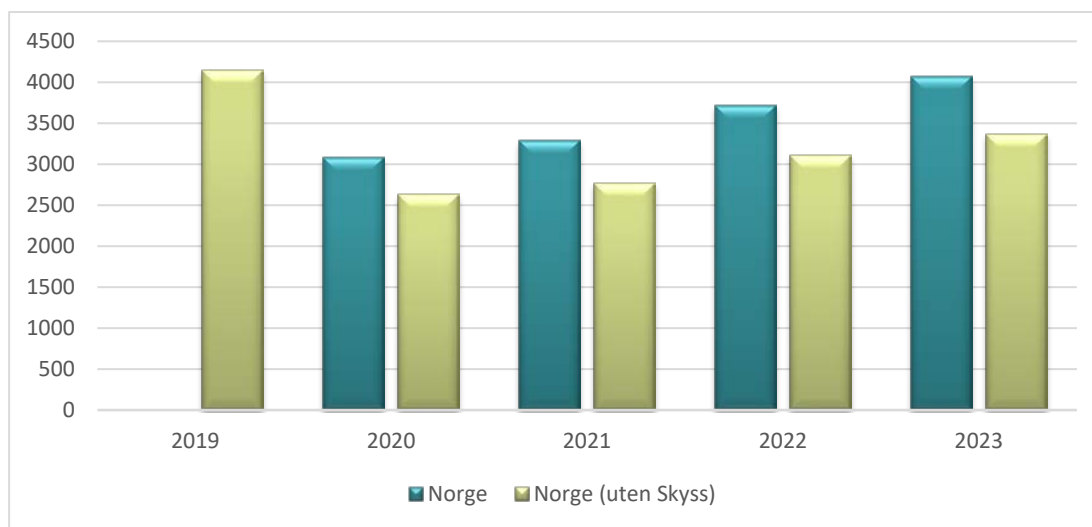
Tabell 2.2 viser tallene bak denne figuren.

⁸ Her er det en serie uten tall for Skyss' ansvarsområde som viser utviklingen fra 2019, og en serie med alle fylker som går fra 2020.

Tabell 2.2: Antall påstigninger, nasjonale tall med fordeling på fylke og år.

	2019	2020	2021	2022	2023
Oslo og Akershus (Ruter)	356 225 082	216 826 905	223 177 422	304 810 583	343 274 250
Finnmark	16 51 721	1 255 973	927 953	1 036 625	1 576 489
Innlandet	11 299 106	7 529 929	8 417 101	9 764 547	10 717 629
Østfold (ØKT)	10 192 372	7 041 519	6 741 987	7 362 125	8 837 379
Vestfold og Telemark	16 640 161	11 881 819	11 489 997	14 496 271	16 316 074
Buskerud (Brakar)	12 625 254	8 832 030	9 125 123	11 222 273	12 054 762
Rogaland (Kolumbus)	28 077 222	21 156 061	24 334 968	30 305 195	35 900 588
Vestland (Skyss)	:	17 593 600	60 886 000	78 523 000	89 121 000
Trøndelag (AtB)	42 563 894	30 025 672	34 571 926	42 840 505	48 905 148
Agder	19 041 103	14 445 095	14 852 422	18 373 665	20 899 662
Møre & Romsdal	6 512 523	4 464 151	4 295 612	5 190 958	6 807 993
Nordland	8 502 272	5 894 474	6 179 008	6 829 656	7 846 224
Troms	13 073 587	10 876 357	12 342 405	15 254 066	18 077 840
Norge	:	357 823 585	417 341 924	546 009 469	620 335 038
<i>Norge (uten Skyss)</i>	<i>526 404 297</i>	<i>340 229 985</i>	<i>356 455 924</i>	<i>467 486 469</i>	<i>531 214 038</i>

Transportarbeidet utført av kollektivtransport virker ikke å ha kommet tilbake på samme nivå som før pandemien. Dette er vist i figur 2.11.



Figur 2.11: Transportvolum (passasjerkilometer).

Figur 2.11 viser utviklingen i transportvolum nasjonalt. Figuren viser et fall til 2020 knyttet til pandemien, og en påfølgende vekst. Denne veksten når imidlertid ikke samme nivå som volumet i 2019. Det kan være flere årsaker til dette, som 1) at gjennomsnittlig reiselengde med kollektivtransport har falt, 2) at datakvaliteten har økt i perioden, og at passasjerkilometer historisk har vært overestimert⁹. Den største enkeltendringen har funnet sted i Oslo og Akershus. Dette påvirker de nasjonale tallene betydelig.

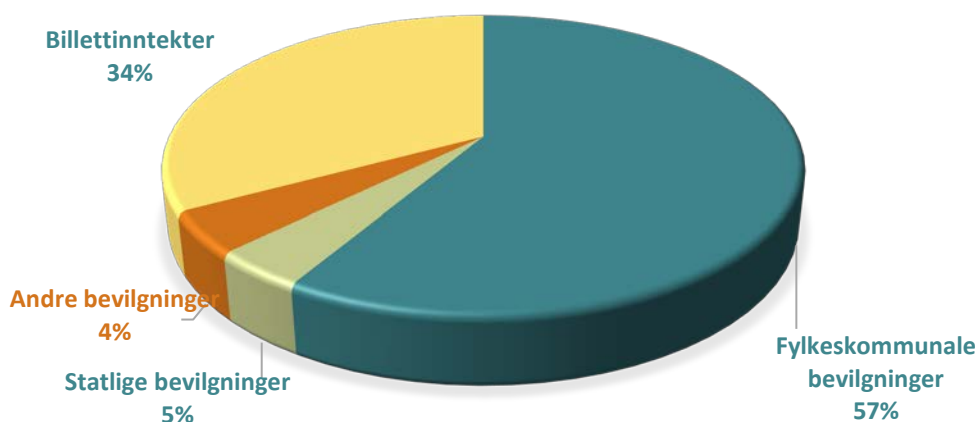
⁹ Passasjerkilometer er en størrelse som har vært svært vanskelig å beregne historisk. Det er først med automatiske tellinger med høy nøyaktighet det er mulig å gi presise estimat.

Tabell 2.3: Transportvolum, passasjerkilometer fylkesfordelt (mill. km.)

	2019	2020	2021	2022	2023
Oslo og Akershus (Ruter)	2365	1313	1398	1422	1562
Finnmark	49	36	30	33	36
Innlandet	182	82	91	105	115
Østfold (ØKT)	69	57	55	67	70
Vestfold og Telemark	167	117	112	143	162
Buskerud (Brakar)	145	125	125	139	138
Rogaland (Kolumbus)	169	163	158	193	211
Vestland (Skyss)	:	419	488	574	667
Trøndelag (AtB)	483	339	387	354	545
Agder	177	136	139	173	190
Møre & Romsdal	63	43	41	49	63
Nordland	103	75	77	82	94
Troms	181	147	153	156	170
Norge		3084	3293	3717	4068
<i>Norge (uten Skyss)</i>	4152	2632	2767	3107	3370

2.2.2 Økonomi

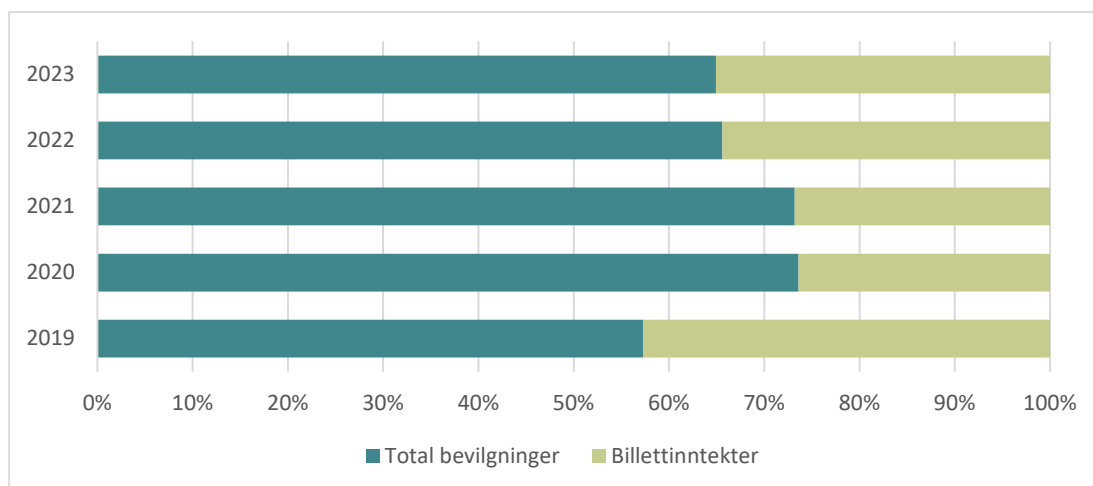
Den fylkeskommunale kollektivtrafikken finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes budsjetter og gjennom billettinntekter. I tillegg kommer (relativt sett) mindre beløp fra andre kilder. Dette inkluderer statlige bidrag i byvekstavgifter og bompenger.



Figur 2.12: Fordeling av finansiering etter kilde i 2023 (prosent).

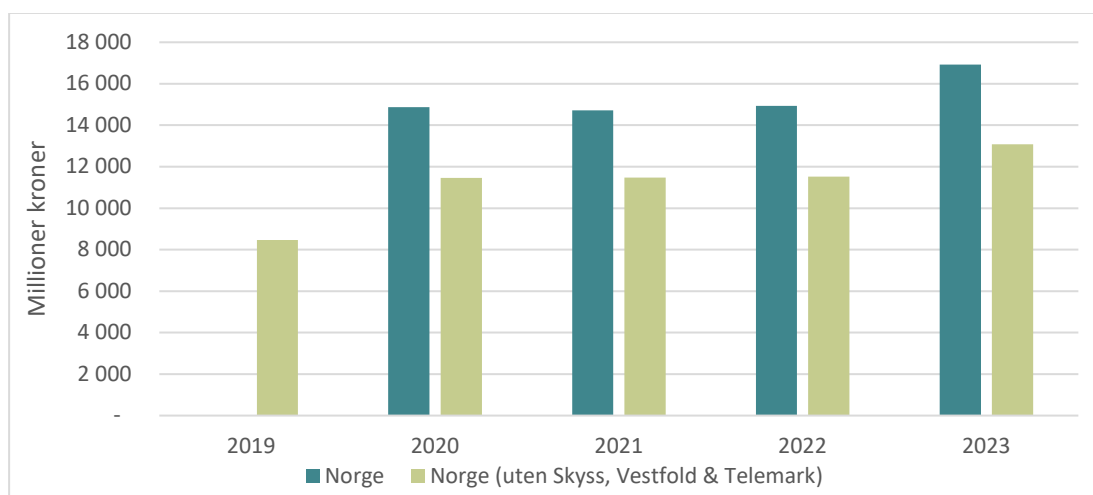
Figur 2.12 viser at hoveddelen av kollektivtrafikken finansieres over fylkeskommunenes budsjett og av brukerne i form av billettinntekter. I tillegg kommer det noen tilskudd fra andre finansieringskilder, i hovedsak statlige bevilgninger knyttet til byvekstavgifter og bompenger. Andelen av finansieringen som kommer direkte fra brukerne har økt noe siden pandemien, men er på et lavere nivå enn før pandemien.

figur 2.13). På landsbasis (minus Vestland og Telemark og Vestfold fylker, som vi mangler data for i 2019) betydde dette at ca. hver fjerde krone av finansieringskilden for kollektiv drift kom fra billettinntekter mens tilsvarende tall for 2019 og 2023 var henholdsvis på 43 og 35 prosent.



Figur 2.13: Fordeling mellom billettinntekter og bevilgninger (prosent)¹⁰.

I absolutte tall har de fylkeskommunale bevilgningene økt, særlig fra 2019 til 2020 og fra 2022 til 2023.



Figur 2.14: Fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport. Løpende priser.

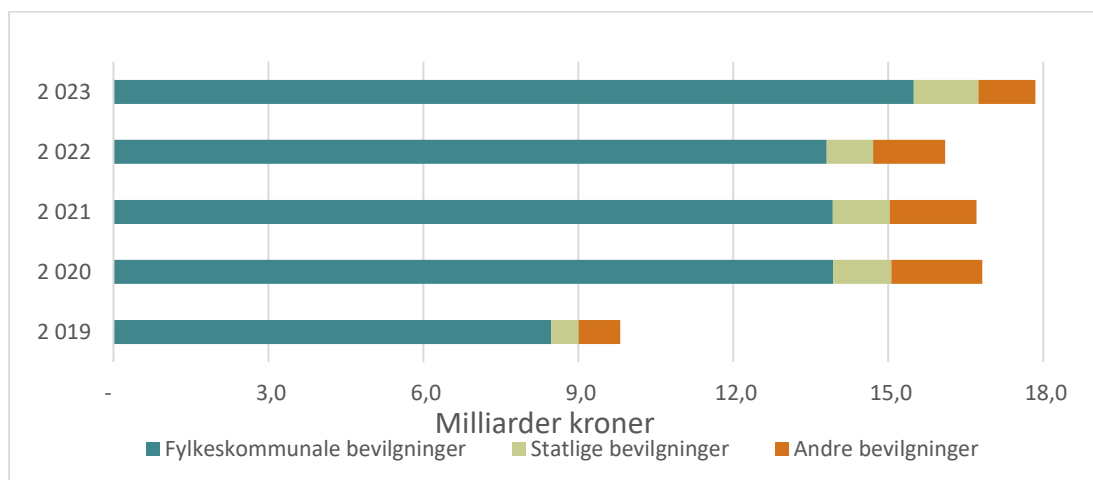
Figur 2.14 viser at fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport, altså bevilgninger over fylkeskommunenes budsjetter har økt i perioden 2019-2023. Den største økningen kom i forbindelse med pandemien. Utviklingen er tilsvarende i de fleste fylker (tabell 2.4).

¹⁰ Nasjonale tall, minus Vestland og Telemark og Vestfold fylker.

Tabell 2.4: Fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport per fylke

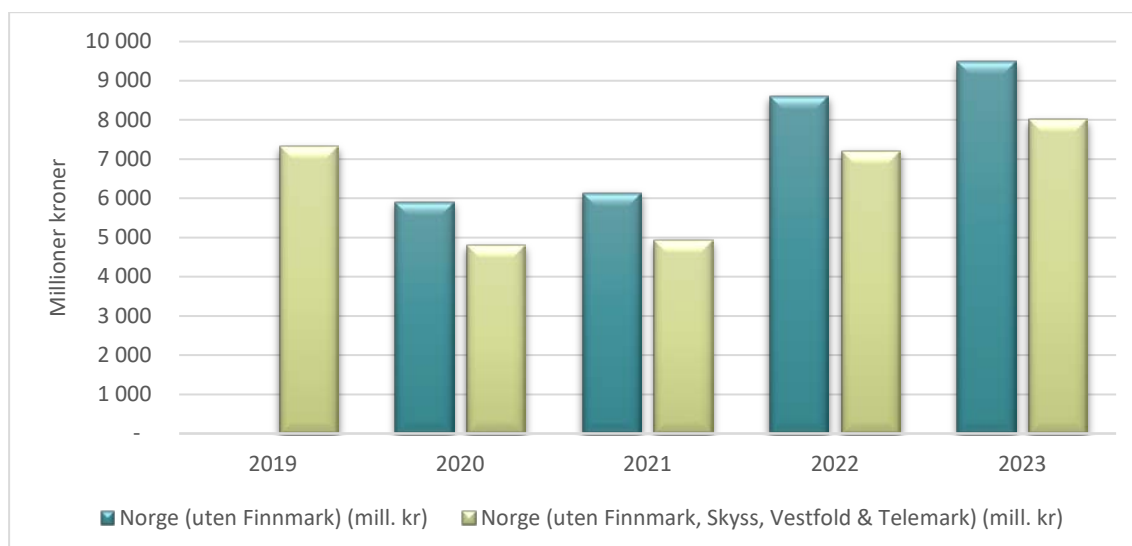
	2019	2020	2021	2022	2023
Oslo og Akershus (Ruter)	2953	5244	5244	4561	5101
Finnmark	230	418	427	537	535
Innlandet	710	704	700	804	858
Østfold (ØKT)	410	451	422	486	558
Vestfold og Telemark	:	619	613	641	652
Buskerud (Brakar)	434	456	462	472	581
Rogaland (Kolumbus)	887	1047	1138	1242	1326
Vestland (Skyss)	:	1857	1842	1843	2081
Trøndelag (AtB)	797	851	862	896	1099
Agder	441	471	466	489	564
Møre & Romsdal	505	627	558	605	629
Norland	756	823	823	845	970
Troms	349	363	369	388	537
Norge	:	14873	14717	14933	16929
<i>Norge (uten Skyss, Vestfold & Telemark)</i>	<i>8471</i>	<i>11455</i>	<i>11470</i>	<i>11528</i>	<i>13079</i>

Den offentlige finansieringen av kollektivtrafikken kommer fra flere kilder. I figur 2.15 har vi gruppert det i tre. Først fylkeskommunale bevilgninger, som går fra fylkeskommunenes rammetilskudd. Deretter statlige bevilgninger, gjerne knyttet til byvekstavtaler, og til slutt sekkeposten andre, som inkluderer korona-kompensasjon, bompenger og andre kilder.



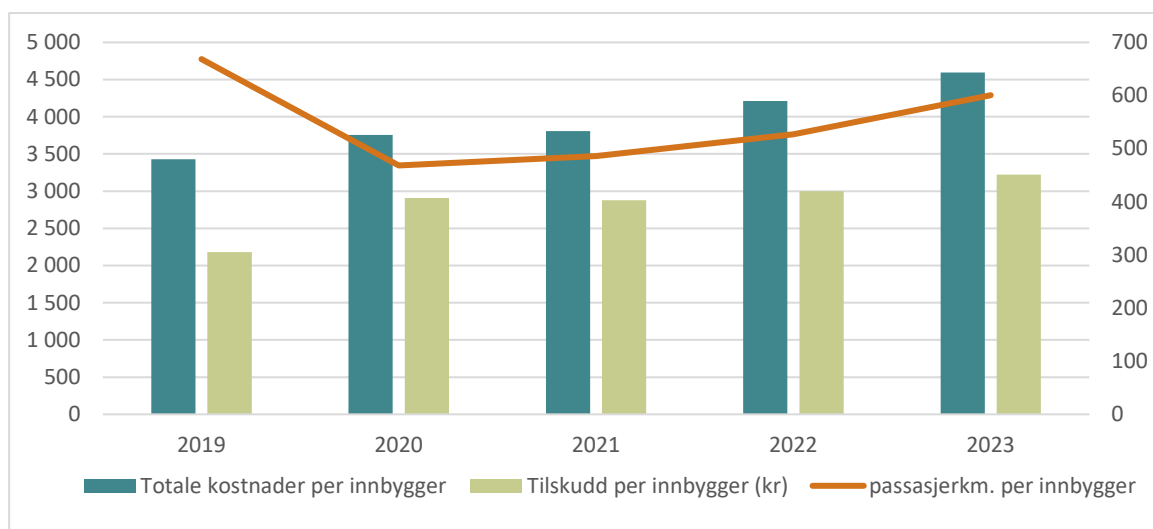
Figur 2.15: Bevilgninger til fylkeskommunal kollektivtrafikk fra offentlige budsjetter – fordelt på kilde og år (løpende priser).

I 2023 bidro billettinntekter med over 9 milliarder kroner til driften av kollektivtilbudet. Dette er en økning sett opp mot alle tidligere år (figur 2.16). Billettinntektene har vist stadig vekst siden korona-pandemien i 2020. I 2023 utgjorde billettinntekter overkant av 35 prosent av finansieringen for kollektivdrift.



Figur 2.16: Billetttinntekter (millioner kroner)¹¹. Løpende priser.

Figur 2.16 viser utvikling i billetttinntekter fra 2019 til 2023, i løpende priser. Fra 2019 til 2020 var det et betydelig fall i billetttinntektene, i forbindelse med pandemien. Billetttinntektene har økt betydelig etter pandemien, i løpende priser. Som andel av total kostnader derimot, ligger den lavere enn før pandemien, 40 prosent i 2019 mot 33 prosent i 2023.



Figur 2.17: Nøkkeltall, nasjonalt (løpende priser).

Figur 2.17 viser utviklingen i kostnader, tilskudd og passasjerkilometer per innbygger i Norge. Figuren viser at kostnadene og tilskuddene per innbygger har økt betydelig fra 2019 av. I hovedsak virker tilskuddsnivået som ble introdusert i forbindelse med pandemien å ha blitt opprettholdt etter pandemien og justert med inflasjon, mens volumet bruk (i passasjerkilometer) ikke nådde 2019 nivå i 2023.

¹¹ Finnmark er holdt utenfor figuren da vi kun har billetttinntekter fra 2023 for Finnmark. Dette er grunnet kontraktsforhold. For Vestland, Vestfold og Telemark mangler også tall for 2019. Vi har ingen grunn til å anta at utviklingen der har fulgt et annet mønster.

2.2.3 Miljø

I denne sammenstillingen trekker vi fram to mål på miljø. Den ene er utslipp av CO₂ og den andre er overgangen til miljøvennlige teknologier i kjøretøyparken. Begge variablene viser at utviklingen er sammensatt. I noen fylker var lav- til nullutslipp i praksis innført allerede i 2019, noe som gir svært lave CO₂-utslipp i hele perioden. Andre fylker, som Agder, har økt andelen lavutslipp betraktelig i løpet av tidsperioden. Flere fylker har også erstattet biodiesel med fossil diesel i perioden grunnet utfordringer med driften med biodiesel, noe som har bidratt til økte utslipp. Det er dessverre noen mangler i innrapporterte tall, slik at vi ikke kan sette opp en samlet nasjonal oversikt¹². Tabell 2.5, tabell 2.6 og tabell 2.7 viser utviklingen for CO₂-utslipp i forhold til passasjerkilometere, påstigninger og rutekilometere på fylkesnivå. Disse beregningene følger fylkeskommunenes standard beregningsmetodikk. Slik at tallene for hvert enkelt fylke skal være samsvarende med det fylket rapporterer andre steder.

Tabell 2.5: Gram CO₂ per passasjerkilometer per fylke.

	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Rogaland	:	:	:	:	:
Oslo & Akershus	20	20	10	40	30
Østfold	60	60	80	60	60
Vestfold & Telemark	:	90	110	80	70
Innlandet	50	90	90	70	70
Buskerud	20	80	110	100	90
Agder	100	140	110	90	80
Trøndelag	90	120	120	100	90
Vestland	:	160	120	110	120
Troms	:	150	160	170	150
Finnmark	300	410	500	460	420
Møre & Romsdal	410	610	590	500	380
Nordland	470	620	630	630	580

Tabell 2.6: Gram CO₂ per påstigning per fylke.

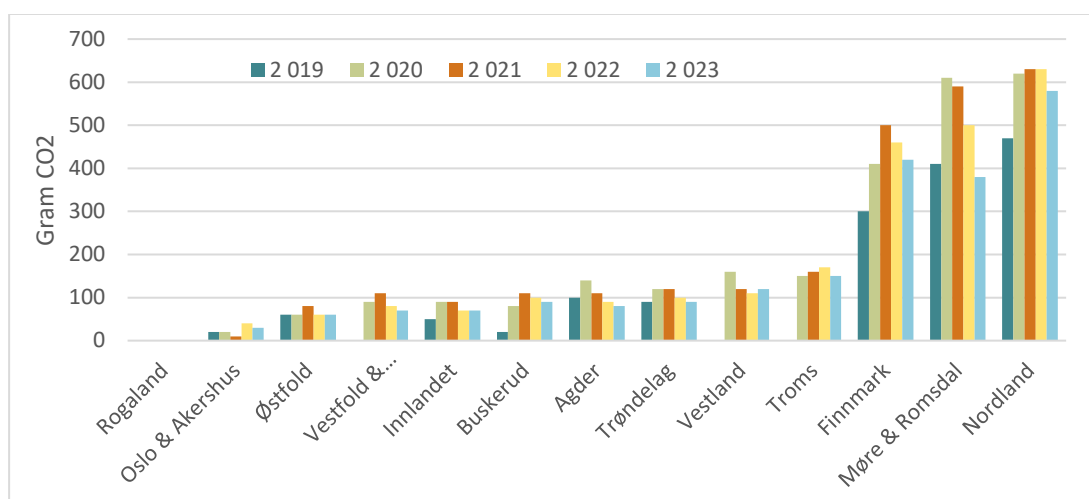
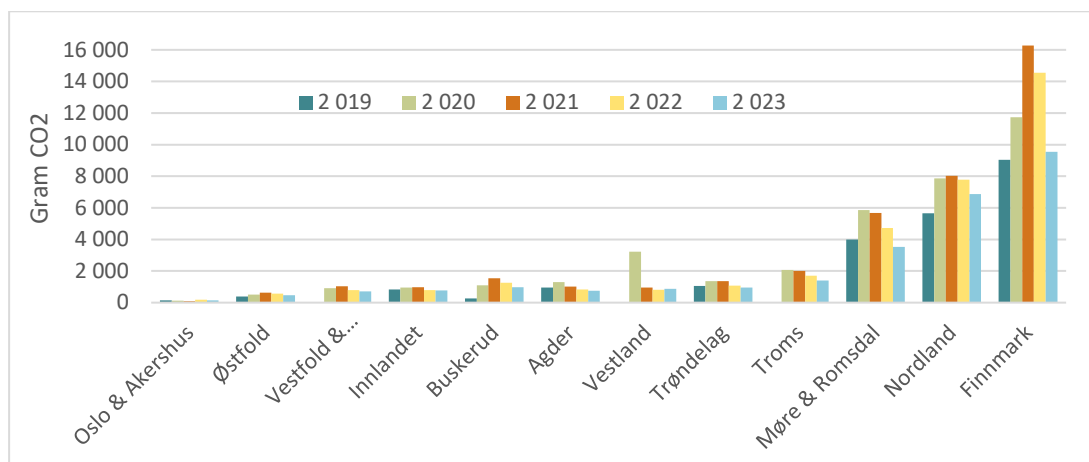
	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Rogaland	:	:	:	:	:
Oslo & Akershus	140	130	90	180	150
Østfold	390	510	640	560	460
Vestfold & Telemark	:	910	1040	790	720
Innlandet	830	960	970	800	770
Buskerud	270	1100	1550	1260	970
Agder	950	1290	1010	840	760
Vestland	:	3220	950	820	880
Trøndelag	1050	1350	1360	1070	960
Troms	:	2070	2010	1710	1400
Finnmark	9030	11 730	16 270	14 550	9540
Møre & Romsdal	4000	5850	5680	4720	3530
Nordland	5660	7860	8030	7790	6870

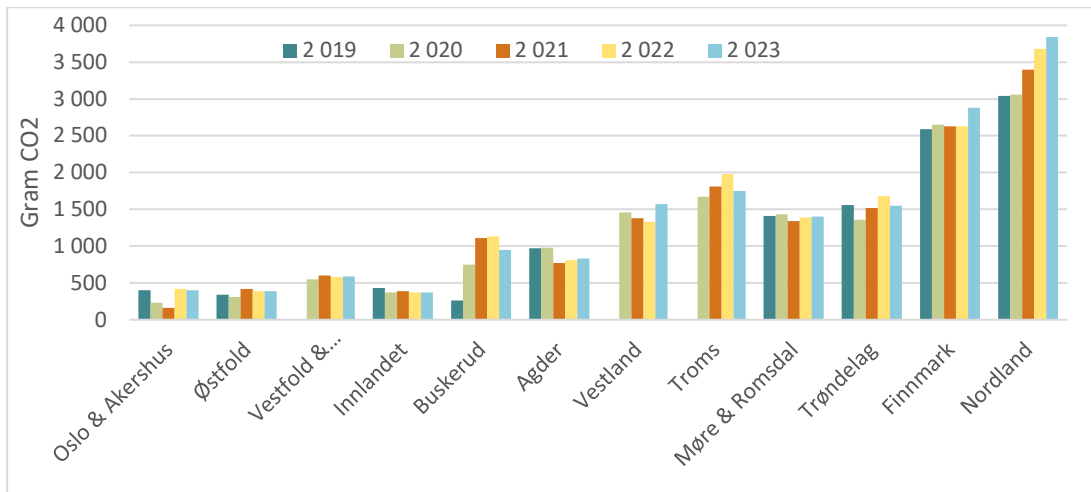
¹² Utfordringen ligger delvis i at tall ikke er tilgjengelige, og delvis i at tallene ikke er dekomponert på samme måte, slik at vi ikke kan lage en oversikt over fylkeskommunal kollektivtrafikk uten å inkludere bilferger.

Tabell 2.7: Gram CO₂ per rutekilometer per fylke.

	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
Rogaland	:	:	:	:	:
Oslo & Akershus	400	230	160	420	400
Østfold	340	310	420	390	390
Vestfold & Telemark	:	550	600	580	590
Innlandet	430	370	390	370	370
Buskerud	260	750	1110	1130	950
Agder	970	980	770	810	830
Vestland	:	1460	1380	1330	1570
Trøndelag	1560	1360	1520	1680	1550
Troms	:	1670	1810	1980	1750
Finnmark	2590	2650	2630	2630	2880
Møre & Romsdal	1410	1430	1340	1390	1400
Nordland	3040	3060	3400	3680	3840

Figur 2.18 viser samme informasjon grafisk og illustrerer både at fylkene bruker ulike teknologier på buss og hurtigbåttransport, at belegget og rutemønsteret er ulikt og at utviklingen ikke er entydig.

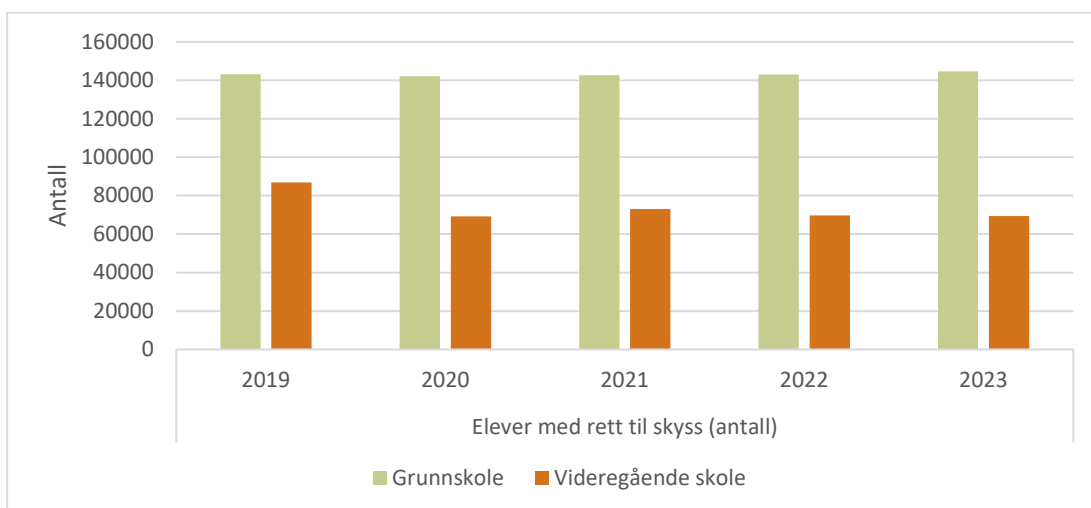
Figur 2.18: Gram CO₂ per passasjerkilometer per fylke og år.Figur 2.19: Gram CO₂ per påstigninger per fylke og år.



Figur 2.20: Gram CO₂ per rutekilometer per fylke og år.

2.2.4 Skoleskyss

I mange deler av landet utgjør lovpålagt skoleskyss hoveddelen av kollektivtilbudet. I hovedsak er det to ulike grupper skoleskyss: åpen og lukket. Åpen skoleskyss er i praksis busslinjer som er åpne for alle passasjerer, men også dekker skolens behov. Lukket skoleskyss er skoleskyss hvor elevene transporteres uten at tjenesten er tilgjengelig for andre. I praksis utføres mye av dette med drosjer eller minibusser på egne kontrakter (eller som underkontrakter av bredere kollektivtilbud). Det er i praksis vanskelig å fastslå hvor mange passasjerer og passasjerkilometere som åpen skoleskyss utgjør, fordi det i liten grad fanges opp om de påstigende er skoleelever eller ordinære passasjerer. Imidlertid finnes det en god oversikt over antall elever med rett på skoleskyss i grunnskolen, i hovedsak grunnet avstand til skolen eller farlig skolevei (Figur 2.21). For antallet på videregående skole, er tallene mer usikre, grunnet varierende definisjoner mellom fylkene¹³.

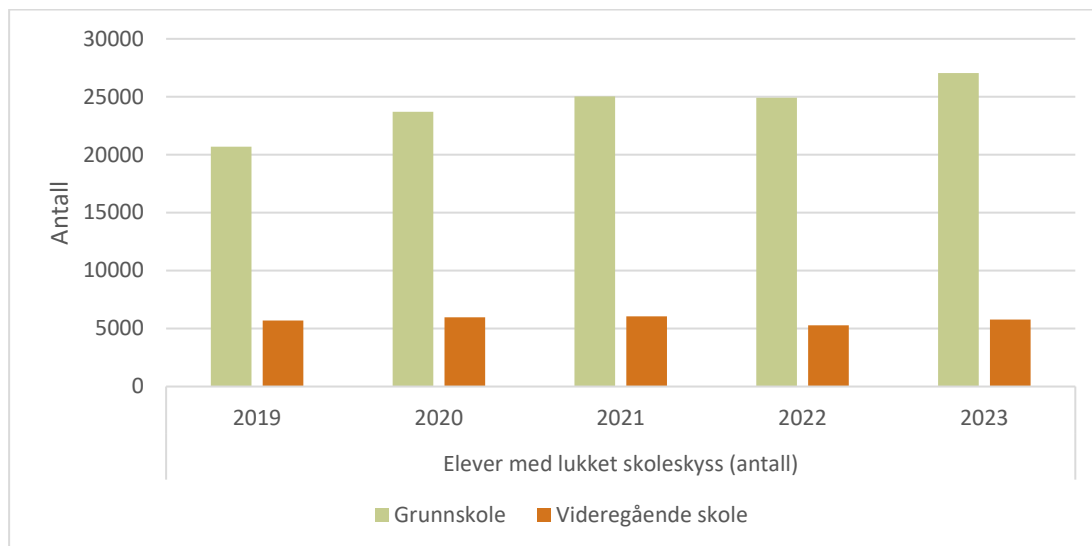


Figur 2.21: Antall elever med rett til skoleskyss (SSB, KOSTRA).

¹³ Eksempelvis har Rogaland rapportert inn antall utstedte ungdomskort, uavhengig av om disse har rett på skoleskyss, til Kostra.

Antall elever med rett til skoleskyss har holdt seg relativt uendret på grunnskolen på mellom 142 og 144 tusen, men falt med om lag 15 000 elever på videregående skole til rett under 70.000 i 2023.

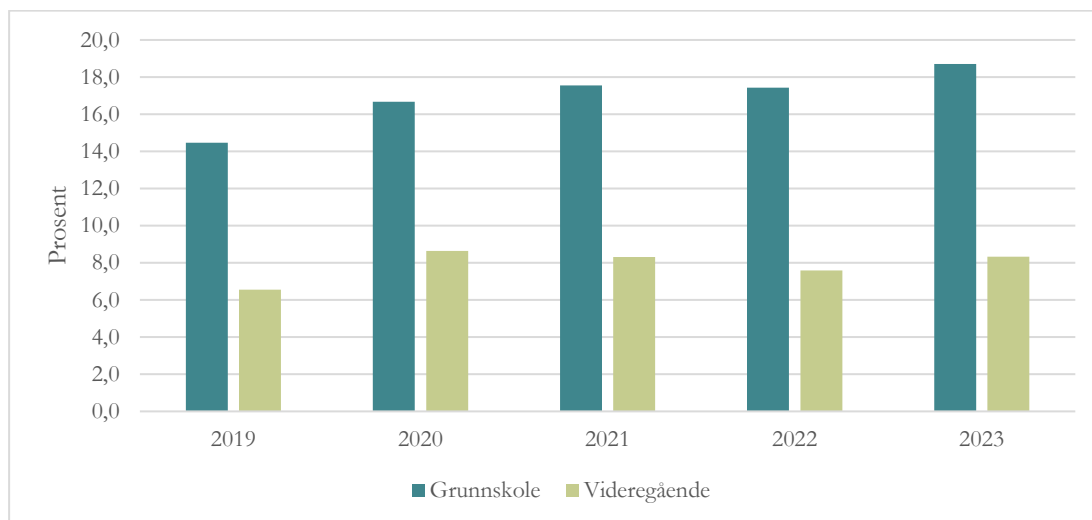
En tydelig trend er imidlertid at antall grunnskoleelever med lukket skoleskyss har økt.



Figur 2.22: Antall elever med lukket skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Figur 2.22 viser utviklingen i antall elever med lukket skoleskyss. Dette har økt fra 20 695 i 2019 til 27 042 i 2023.

Dette betyr at andelen med lukket skoleskyss har økt betydelig i perioden.



Figur 2.23: Andel elever med lukket skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Andelen elever med lukket skoleskyss (av antall elever med rett på skoleskyss) er tydelig økende, fra 14,5 prosent på grunnskolen i 2019 til 18,7 prosent i 2023 (Figur 2.23). På videregående har andelen økt

fra 6,6 prosent til 8,3 prosent i samme tidsrom, men her var toppåret 2020¹⁴. Samtidig som antall elever med rett på lukket skoleskyss har økt, har kostnadene ved å tilby dette økt som vist i tabell 2.8.

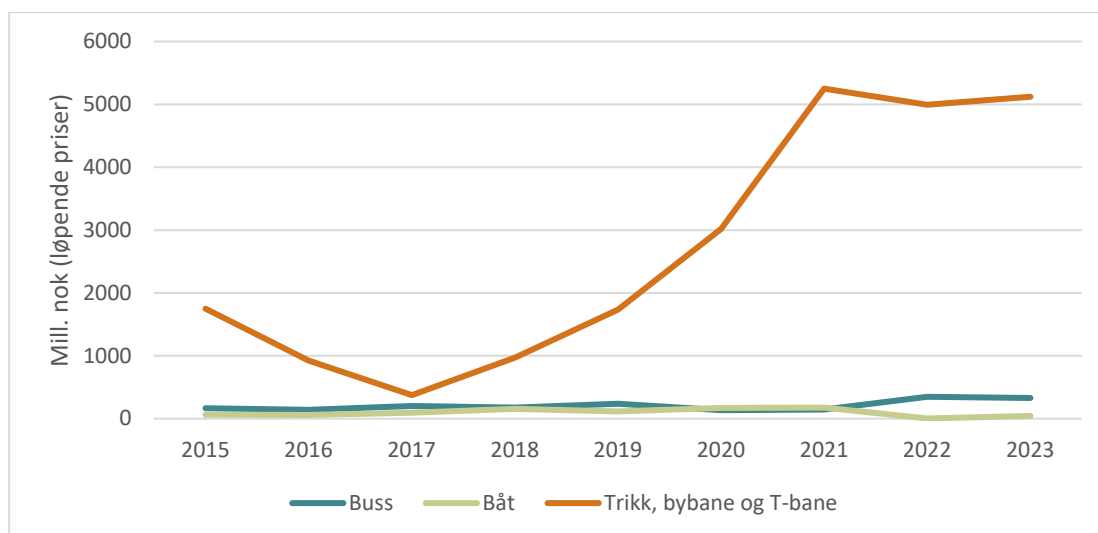
Tabell 2.8: Kostnader til lukket skoleskyss (løpende priser)

	2019	2020	2021	2022	2023
Ruter	220	242	243	236	262
Finnmark					
Innlandet	:	189	192	198	222
Østfold	86	94	101	125	148
Vestfold og Telemark	:	114	127	131	134
Buskerud	81	63	69	79	77
Rogaland	82	79	98	103	110
Vestland	:	177	213	245	283
Trøndelag	131	111	133	132	206
Agder	48	47	57	98	127
Møre & Romsdal	27	23	30	36	40
Nordland					
Troms	44	43	49	53	71
Totalt (Uten Finnmark og Nordland)		1181	1311	1436	1681

2.2.5 Investeringer i kollektivtransport

For fylkeskommunene er hovedutgiftene til kollektivtransport knyttet til drift. Imidlertid er det et ikke ubetydelig beløp som blir investert i kollektivinfrastruktur hvert år. Den viktigste enkeltkomponenten i dette er infrastruktur knyttet til skinnegående kollektivtransport, og da særlig utbyggingen av Fornebu-banen i Oslo og Akershus/Viken, og Bybanen i Bergen. Infrastrukturinvesteringer knyttet til buss blir i hovedsak ført som veiinvesteringer i regnskapene, fordi infrastrukturen brukes både av buss og privatbil. En vesentlig del av veinettet er også statlig, slik at kollektivtilpassninger på dette ikke kommer på fylkeskommunenes regnskaper.

¹⁴ Tallene for skoleskyss på videregående skolenivå i Kostra virker ikke konsistente. Det er derfor heftet en del usikkerhet til disse. Enkelte fylker rapporterer inn antall personer med «ungdomsbillett» og ikke skyssberettigede grunnet avstand til skole, som flertallet av fylker virker å rapportere. Tallene for grunnskoleelever virker derimot konsistente på tvers av datakilder.



Figur 2.24: Fylkeskommunale investeringer i kollektivtransport, i praksis dedikert infrastruktur, (SSB 12163).

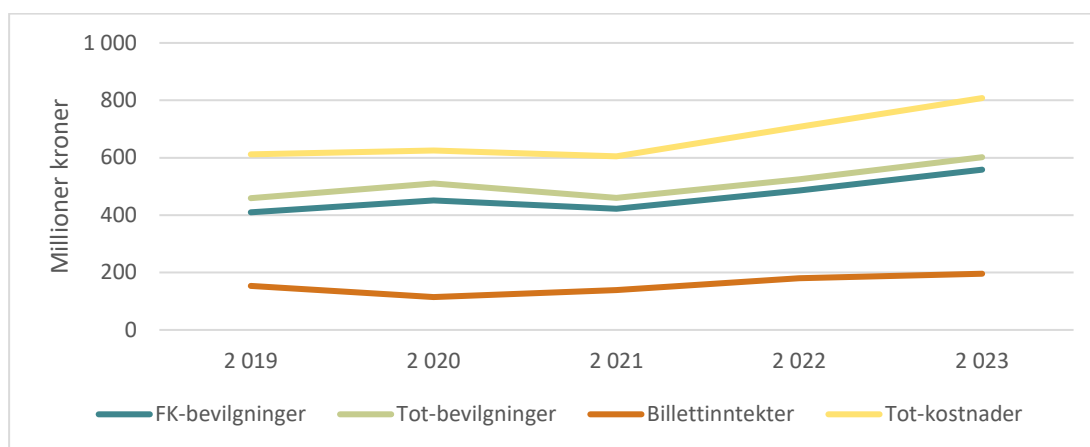
Figur 2.24 viser årlige investeringer knyttet til regnskapskodene for kollektivtransport (730, 732 og 734¹⁵) i fylkeskommunale regnskap (inkl. Oslo), summert på nasjonalt nivå. I figuren kommer det tydelig fram at det er investeringer til skinnegående transport som utgjør hoveddelen av disse investeringene. Dette forklares delvis av at investeringer i skinnegående infrastruktur er utelukkende rettet mot kollektivtransport, mens investeringer i vei, brukes av buss, men er rettet mot alle veibrukere og dermed ikke blir ført under kostnadskoden for buss.

¹⁵ 730 er knyttet til buss, 732 er knyttet til båtruter og 734 er knyttet til t-bane, trikk og bybane.

3 Kollektivtransport i fylkene

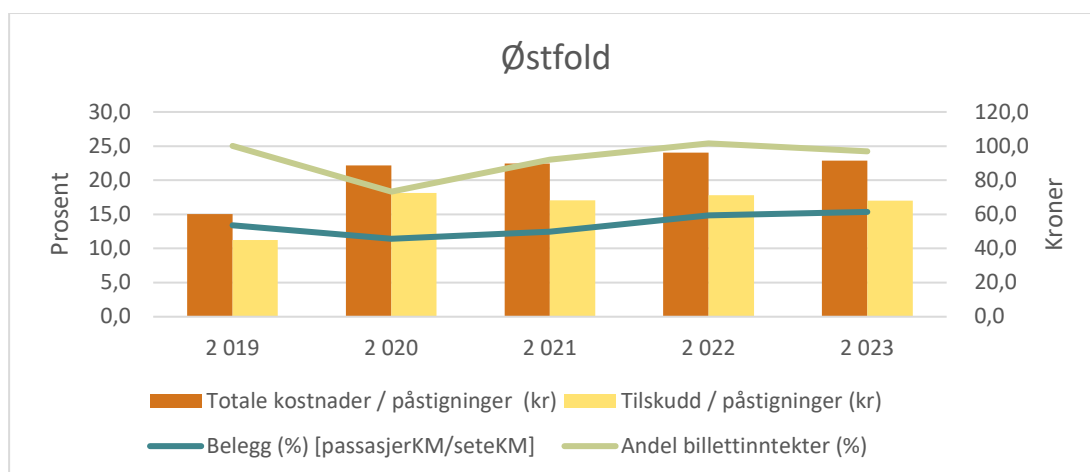
Dette kapitlet er en sammenstilling av noen utvalgte variabler for kollektivtrafikken på fylkesnivå. I dette følger fylkesinndelinga administrasjonsselskapene som har rapportert inn. Slik at eksempelvis Østfold eksisterer fra 2019 til 2023, fordi Østfold kollektivtrafikk (ØKT) har eksistert i hele perioden, uavhengig av Viken fylke. I dette kapitlet presenteres fylkene med de samme variablene. FK-bevilgninger er bevilgninger over fylkeskommunale budsjett. Totale bevilgninger er samlet offentlige bevilgninger, fylkeskommunale og eventuelt andre. Billettinntekter er inntekter fylkeskommunene har fra salg av billetter. Tot-kostnader er samlede kostnader til drift (ikke inkludert investeringer som føres i som investeringer i regnskapene) av kollektivtilbudet.

3.1 Østfold



Figur 3.1: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Østfold (løpende priser).

Figur 3.1 viser at totale driftskostnader til kollektivtrafikken i Østfold har økt i perioden.

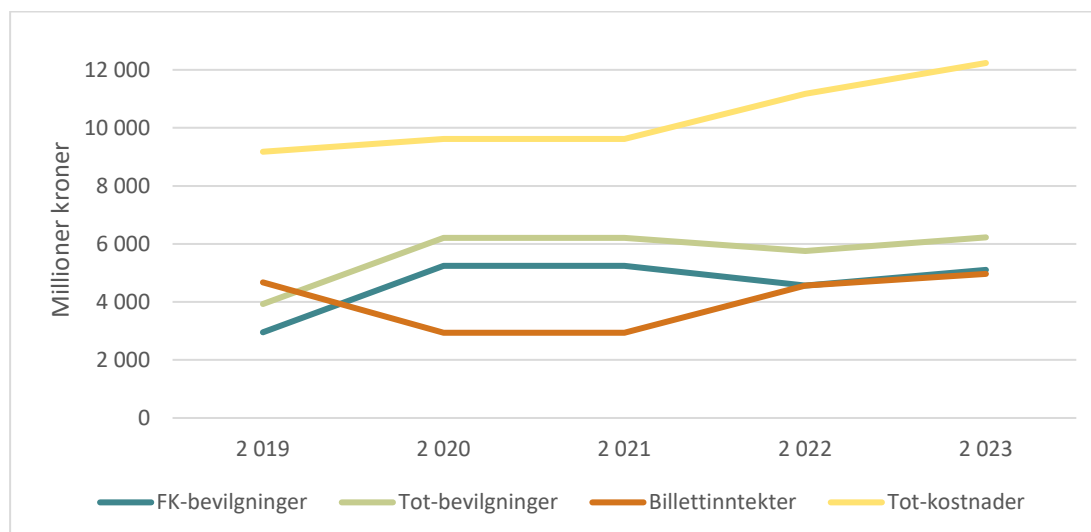


Figur 3.2: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Østfold, prosent og kroner (løpende priser).

Figur 3.2 viser at både totale kostnader per passasjer og tilskudd per passasjer økte mellom 2019 og 2020 i Østfold. Siden 2020 har tilskuddene per påstigning holdt seg stabilt på i underkant av 70 kroner i løpende priser. Billettinntektenes andel er tilbake på før-pandeminivå på om lag 25 prosent av totale kostnader. Belegget er høyere enn det det var før og under pandemien, og ligger nå på 15 prosent.

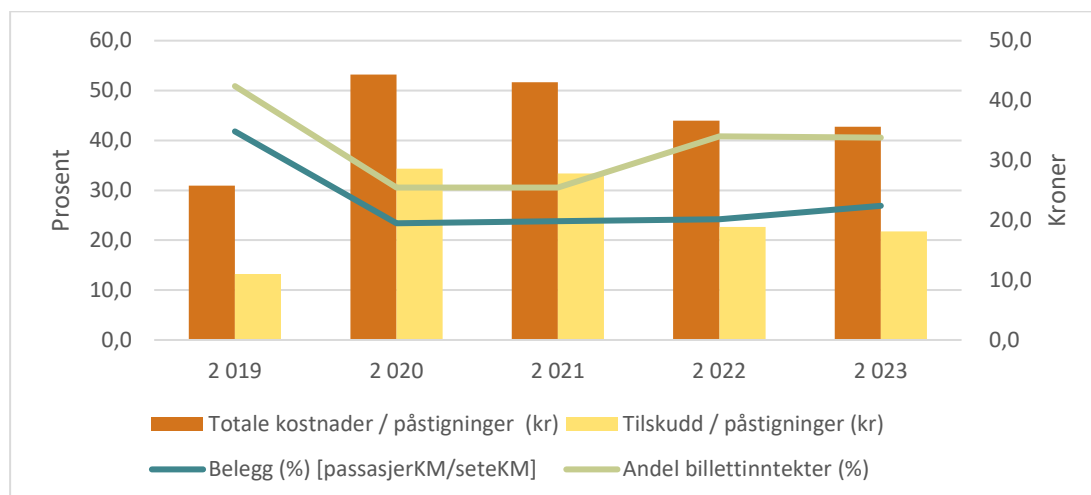
3.2 Oslo og Akershus

Oslo og Akershus er Norges største kollektivfylke.



Figur 3.3: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Oslo og Akershus (løpende priser).

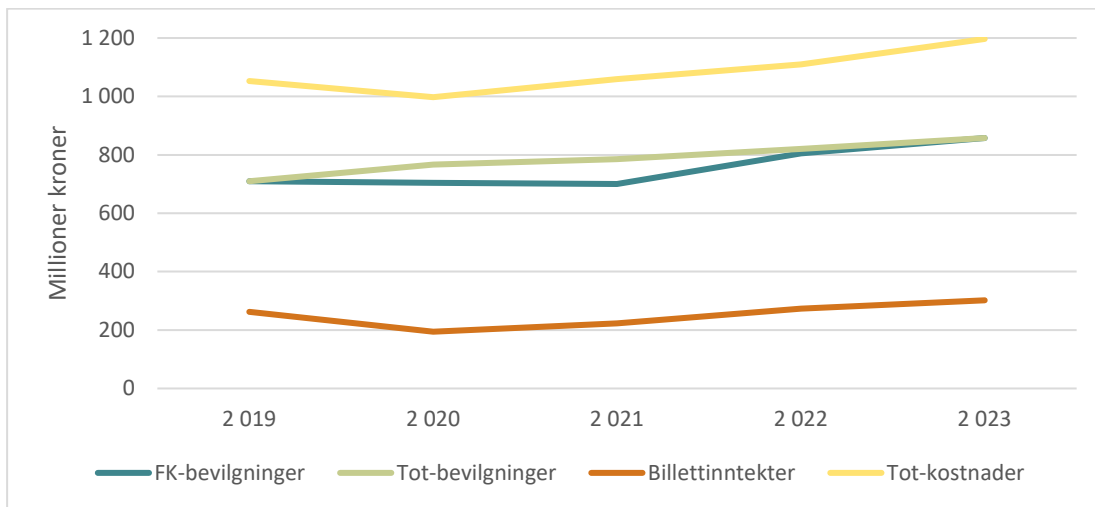
Figur 3.3 viser at de totale kostnadene til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus holdt seg stabilt på pandeminivå fram til 2021, men har økt betydelig (i nominelle kroner) etter dette.



Figur 3.4: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, prosent og kroner (løpende priser).

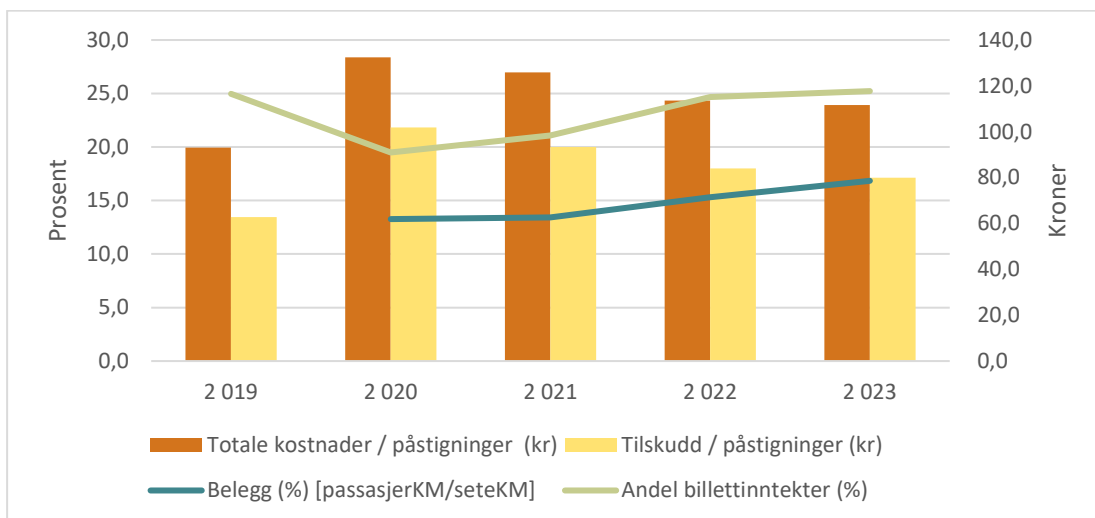
Figur 3.4 viser at Oslo og Akershus hadde et tydelig fall i bruken av og inntekter fra kollektivtrafikken i forbindelse med pandemien. Etter pandemien har belegget holdt seg på om lag samme nivå, fram til 2023, altså betydelig lavere enn i 2019. Billettinntektene har økt noe, men ligger 10 prosentpoeng lavere målt som andelen av totale kostnader som blir dekket av billettinntekter sammenlignet med før pandemien (40,6 vs 50,9 %). Både kostnadene og tilskuddene per påstigning ligger betydelig høyere i 2023 enn situasjonen var i 2019.

3.3 Innlandet



Figur 3.5: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Innlandet (løpende priser).

Figur 3.5 viser at bevilgningene til kollektivtransporten i Innlandet har økt gjennom perioden.

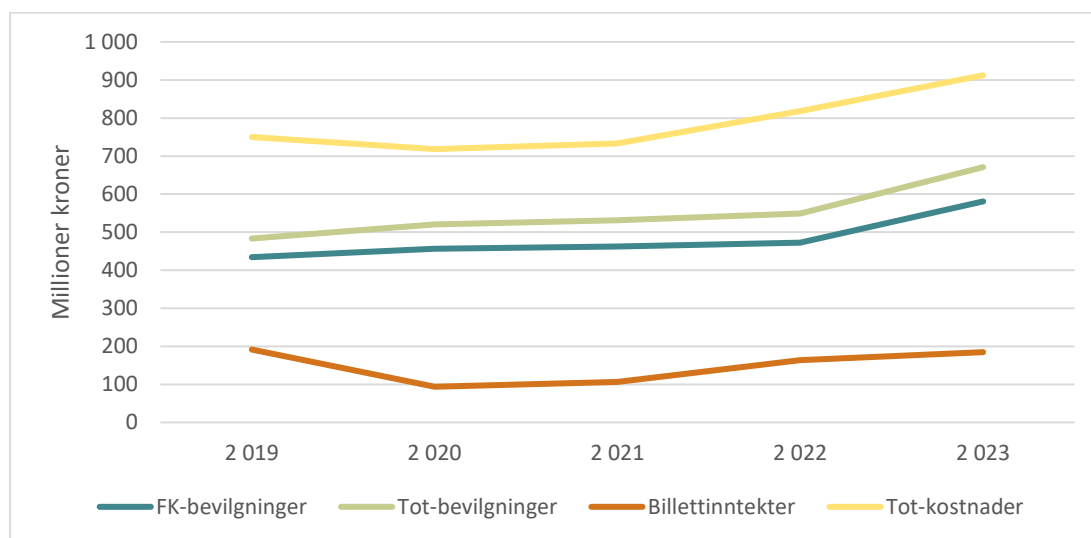


Figur 3.6: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Innlandet, prosent og kroner (løpende priser).

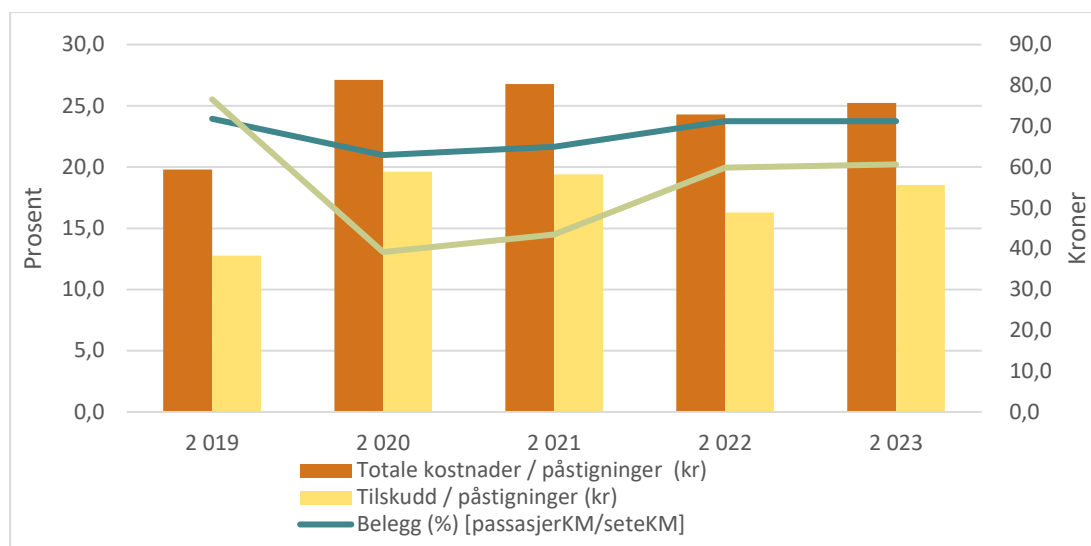
Figur 3.6 viser at i Innlandet er andelen billettinntekter tilbake på førpandeminivå i 2023. Belegget er noe høyere enn det var under pandemien. Det foreligger ikke sammenlignbare tall for belegg fra 2019.

3.4 Buskerud

Kollektivtrafikken i Buskerud fylke drives i hovedsak i regi av Brakar. I denne framstillinga holdes produksjonen hos Brakar lik Buskerud. Altså er trafikk som fant sted i det som var Buskerud fylke i 2019, men ble del av Akershus i 2024, inkludert i Akershus i denne framstillinga. Figurene viser at totale kostnader til kollektivtransporten har økt, og dette har i all hovedsak blitt dekket av økte fylkeskommunale bevilgninger. Billettinntektene er på det samme nominelle nivået i 2023 som i 2019, men dette utgjør nå en lavere andel av de samlede kostnadene og et lavere nivå i faste priser.



Figur 3.7: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Buskerud (løpende priser).

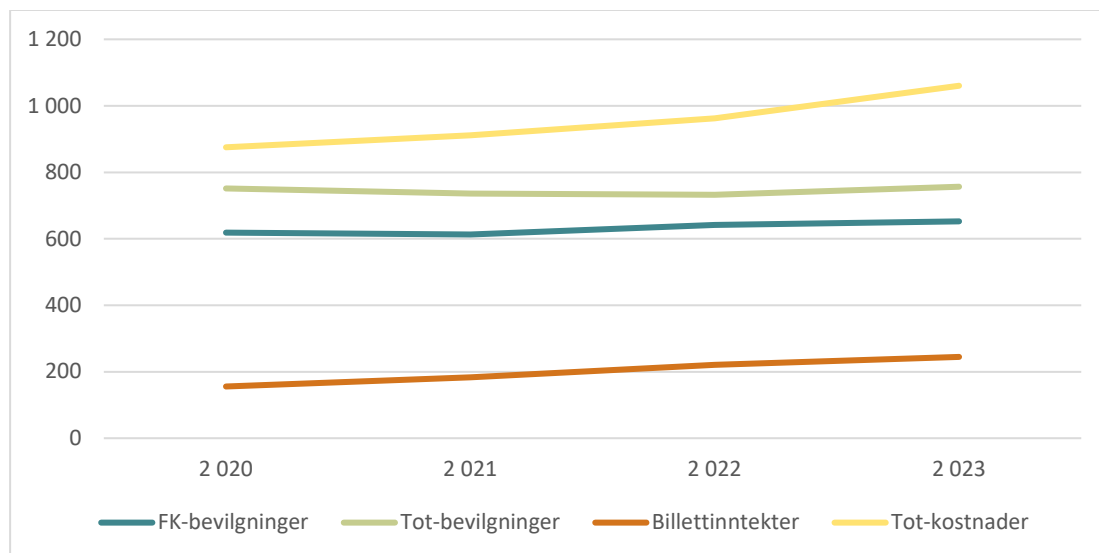


Figur 3.8: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Buskerud, prosent og kroner (løpende priser).

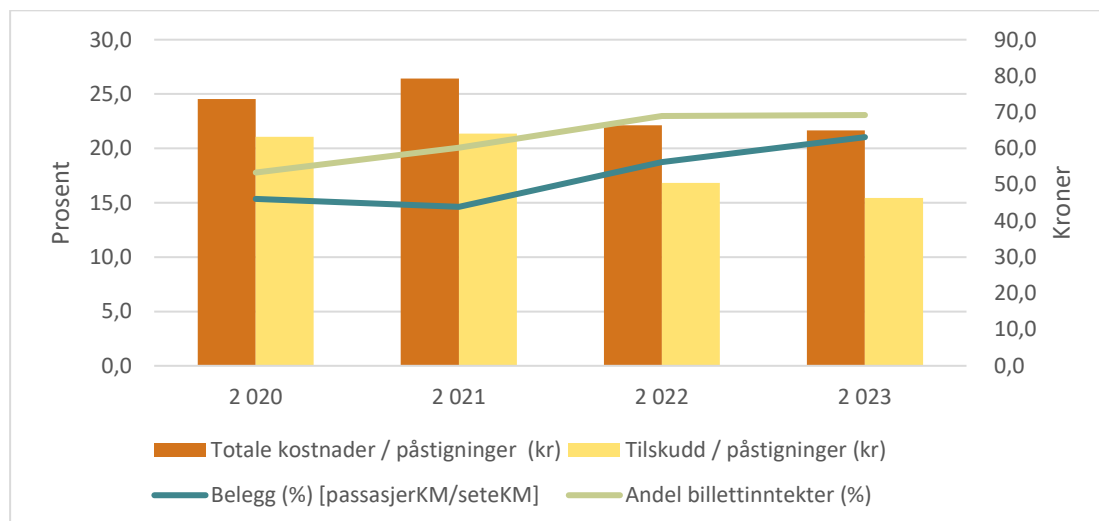
3.5 Vestfold og Telemark

Vestfold og Telemark var slått sammen til ett fylke i perioden 1.januar 2020 til 31.desember 2023.

Denne sammenstillingen presenterer produksjon i fylkene samlet¹⁶, den perioden fylkene var sammenslått. Fordi vi ikke har tall fra før pandemien, er det vanskelig å si sikkert hvordan Vestfold og Telemark ligger i forhold til produksjon og økonomi før pandemien. Fra 2020 følger de et mønster som man finner igjen i andre fylker, med økende totale kostnader, samtidig som trafikken har tatt seg noe opp i 2022 og 2023.



Figur 3.9: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestfold og Telemark (løpende priser).

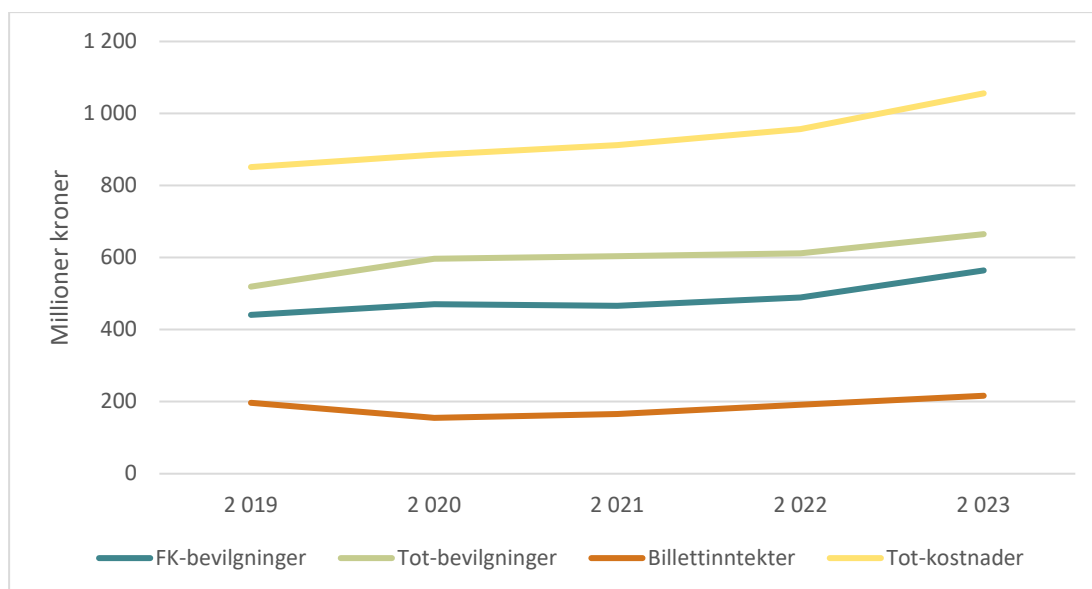


Figur 3.10: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Vestfold og Telemark, prosent og kroner (løpende priser).

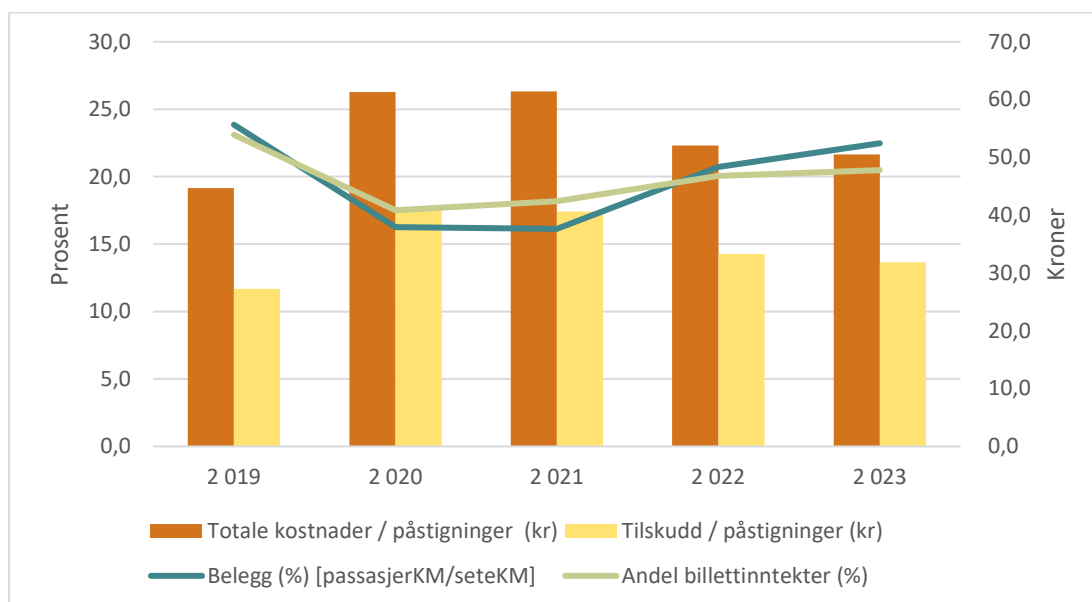
¹⁶ Dataene bak disse figurene er der det er mulig rapportert for hvert nye fylke for seg, slik at framtidige sammenstillinger kan gjøres med Vestfold og Telemark som separate enheter også da de var samlet. Imidlertid har det ikke vært mulig å sette opp tall for produksjonen i Vestfold i 2019, dette året er derfor tatt ut.

3.6 Agder

I Agder har utslagene av pandemien vært mindre enn i flere andre fylker. Samtidig følger utviklingen samme mønster med økte utgifter, og en fallende andel billettinntekter. Belegget virker å ha kommet tilbake på før-pandeminivået i 2023.



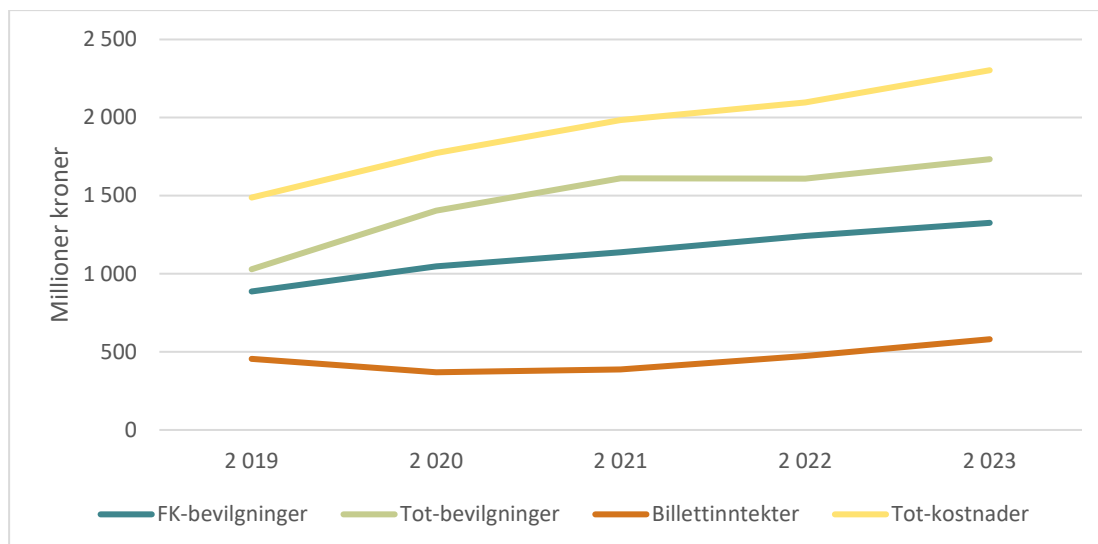
Figur 3.11: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Agder (løpende priser).



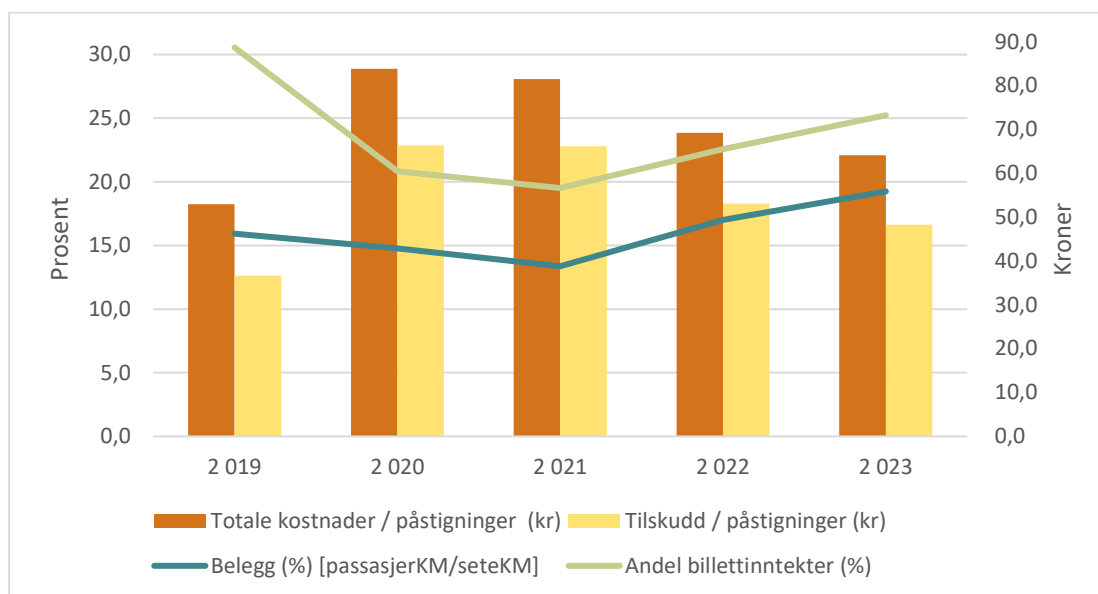
Figur 3.12: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Agder, prosent og kroner (løpende priser).

3.7 Rogaland

Rogaland har hatt en mer positiv utvikling gjennom og i etterkant av pandemien enn de fleste andre fylker. Dette illustreres i økende belegg. Samtidig er den økonomiske situasjonen utfordrende i det at tilskuddene og de totale kostnadene øker mer enn billettinntektene.



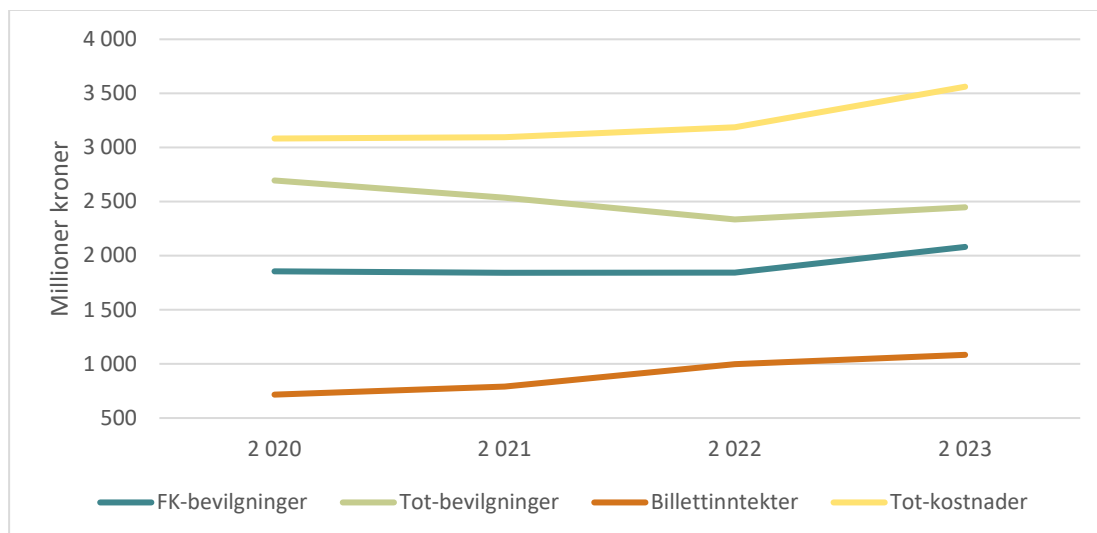
Figur 3.13: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Rogaland (løpende priser).



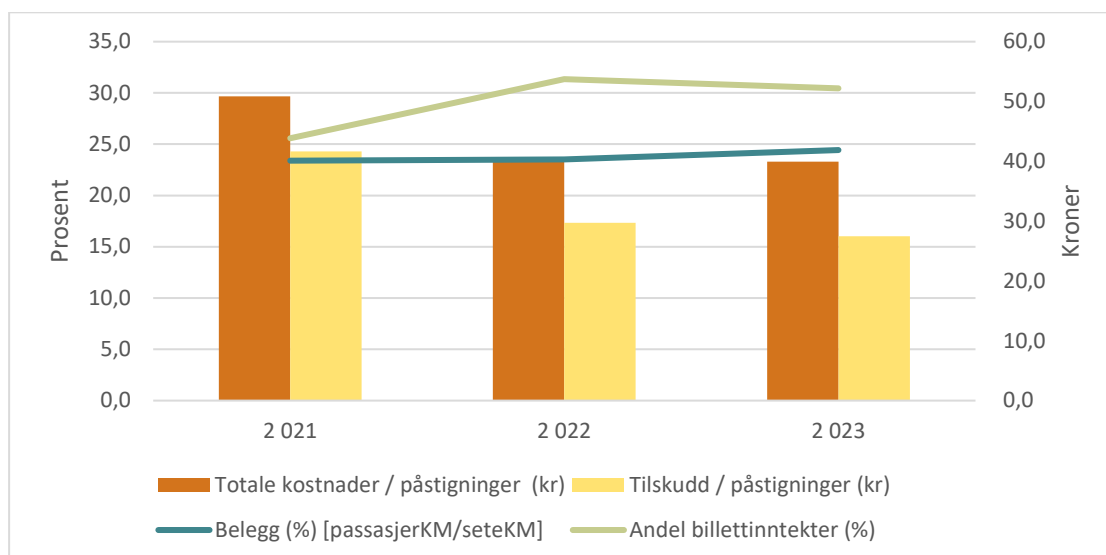
Figur 3.14: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Rogaland, prosent og kroner (løpende priser).

3.8 Vestland

I likhet med situasjonen i Vestfold og Telemark utgjør kommunereformen i 2020 en utfordring for datafangsten for 2019 i nåværende Vestland fylke. Vi presenterer derfor data fra 2020. Utviklingen fra 2020 av i Vestland følger tilsvarende mønster som for resten av landet, men vi merker oss at belegget knapt har økt etter pandemien.



Figur 3.15: Bevilgninger, billetttinntekter og kostnader, Vestland (løpende priser).

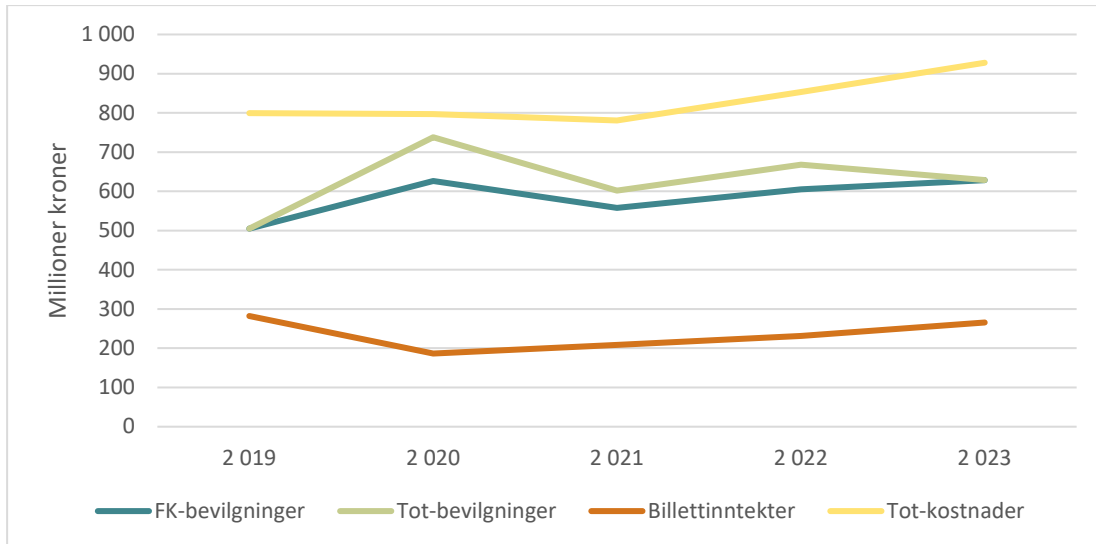


Figur 3.16: Kombinasjonsdiagram, belegg, andel billetttinntekter, kostnad per påstigning tilskudd per påstigning (prosent, kroner¹⁷).

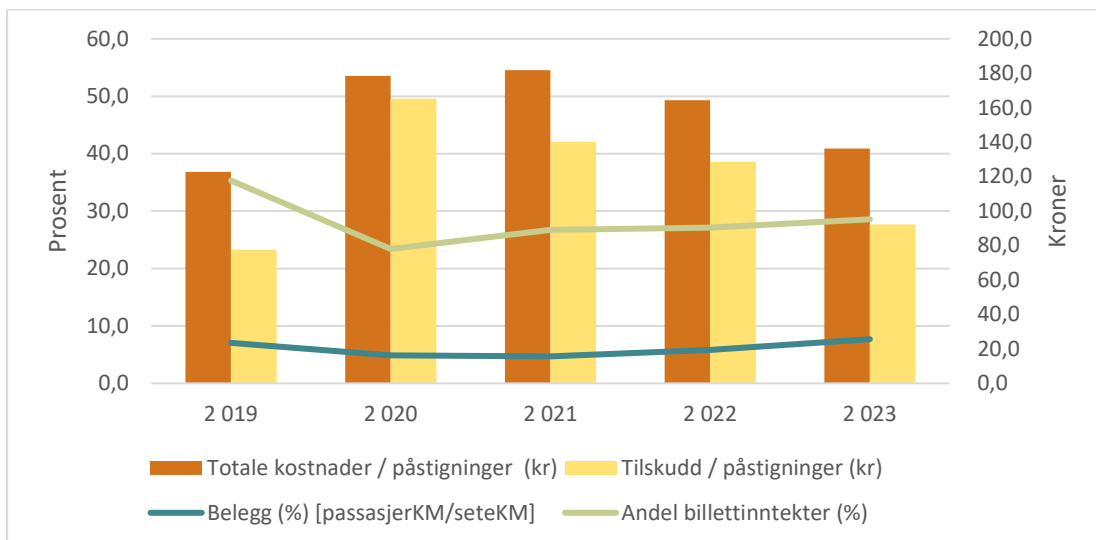
¹⁷ Tallene fra Hordaland og Sogn og Fjordane fylker har ikke vært tilgjengelig. I denne figuren er også tallene fra 2020 tatt ut, da de ikke fremstår som realistiske, sett opp mot andre fylker og Vestland i 2021.

3.9 Møre og Romsdal

Også Møre og Romsdal viser samme utvikling med hensyn på økte kostnader under pandemien som i hovedsak har vært dekket inn gjennom økte tilskudd. Etter pandemien har trafikken i hovedsak kommet på samme nivå som før pandemien, men tilskuddenes andel av inntektene har ikke gått tilbake.



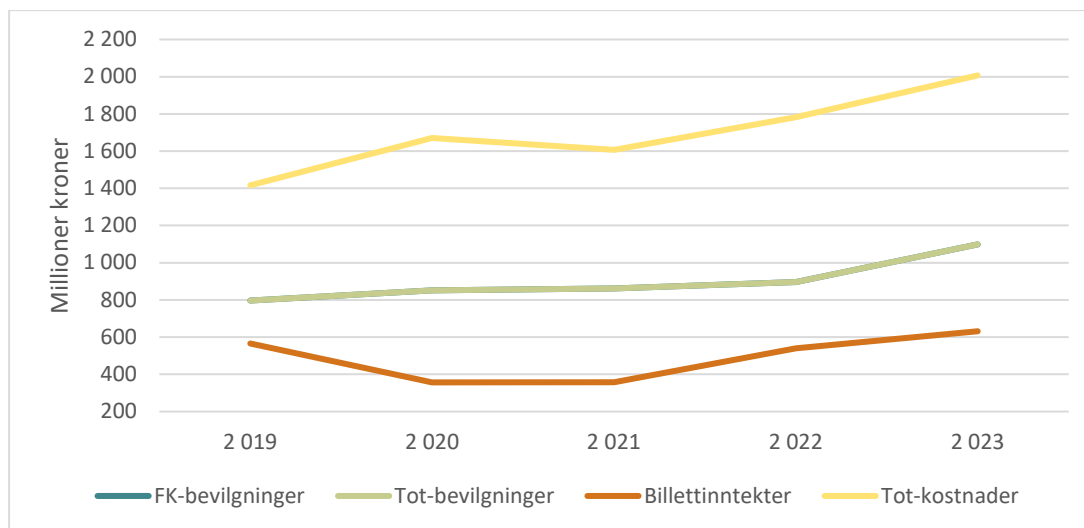
Figur 3.17: Bevilgninger, billetttinntekter og kostnader, Møre og Romsdal (løpende priser).



Figur 3.18: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Møre og Romsdal, prosent og kroner (løpende priser).

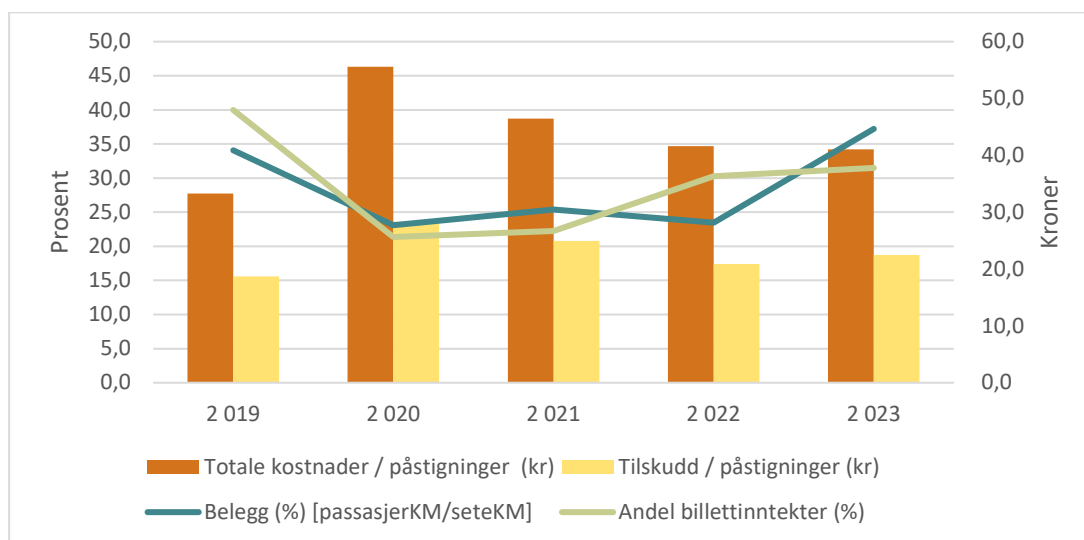
3.10 Trøndelag

I Trøndelag har belegget økt til høyere nivåer enn før pandemien mens billettinntektene har falt til å utgjøre en lavere andel av kostnadene enn før pandemien. Endringen i økonomien i driften i Trøndelag har fulgt samme mønster som nasjonalt, men med større utslag.



Figur 3.19: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Trøndelag (løpende priser).

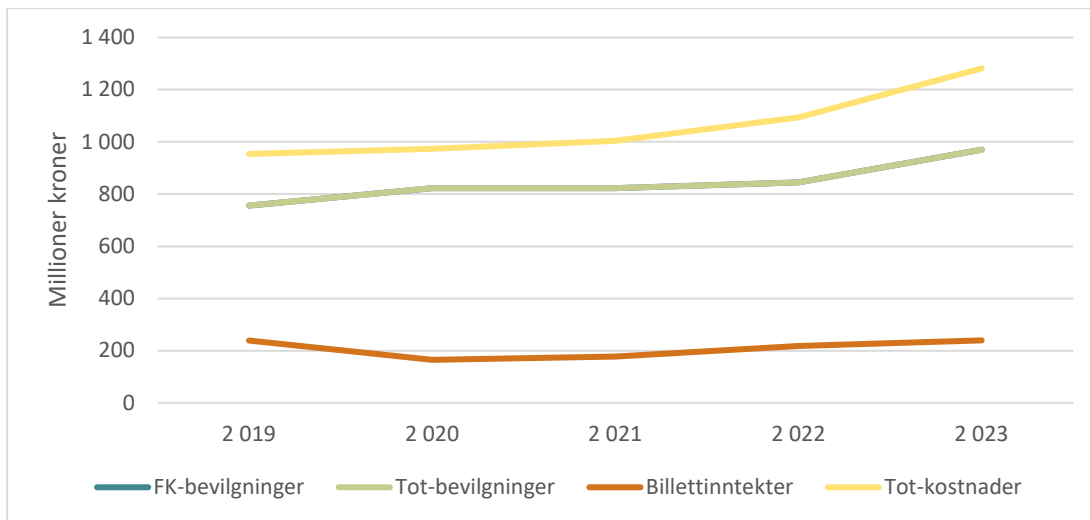
I Trøndelag er fylkeskommunale bevilgninger lik totale bevilgninger i perioden.



Figur 3.20: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Trøndelag, prosent og kroner (løpende priser).

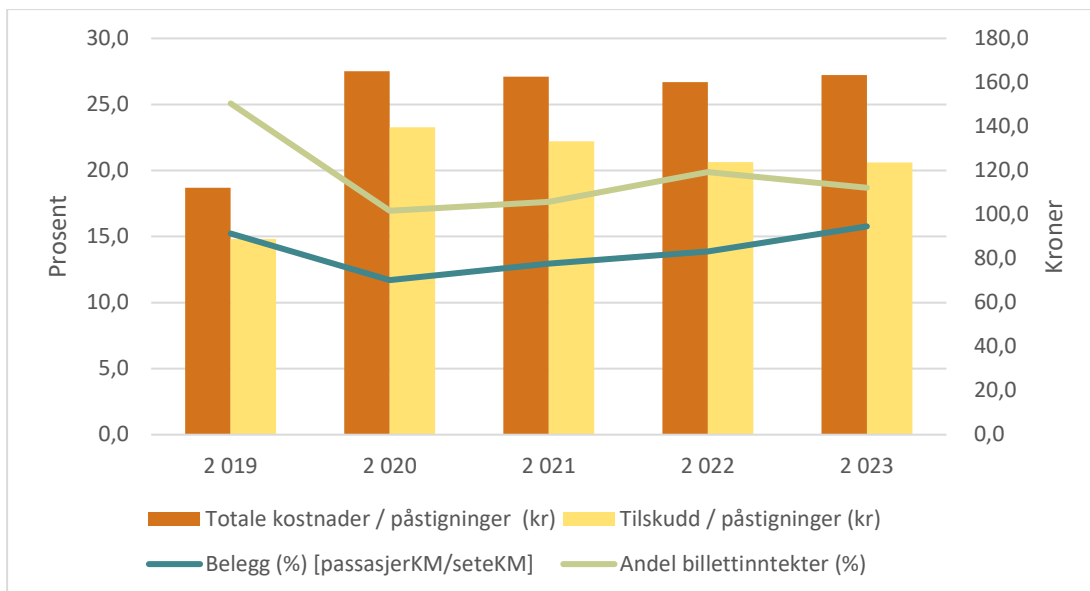
3.11 Nordland

I Nordland økte tilskuddene til kollektivtrafikken i 2020 i kjølvannet av pandemien. Belegget er tilbake på samme nivå som før pandemien, mens kostnadene og tilskuddene har økt ytterligere. Billettinntektenes andel av kostnadene er i 2023 høyere enn i 2020, men langt lavere enn de var i 2019.



Figur 3.21: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Nordland (løpende priser).

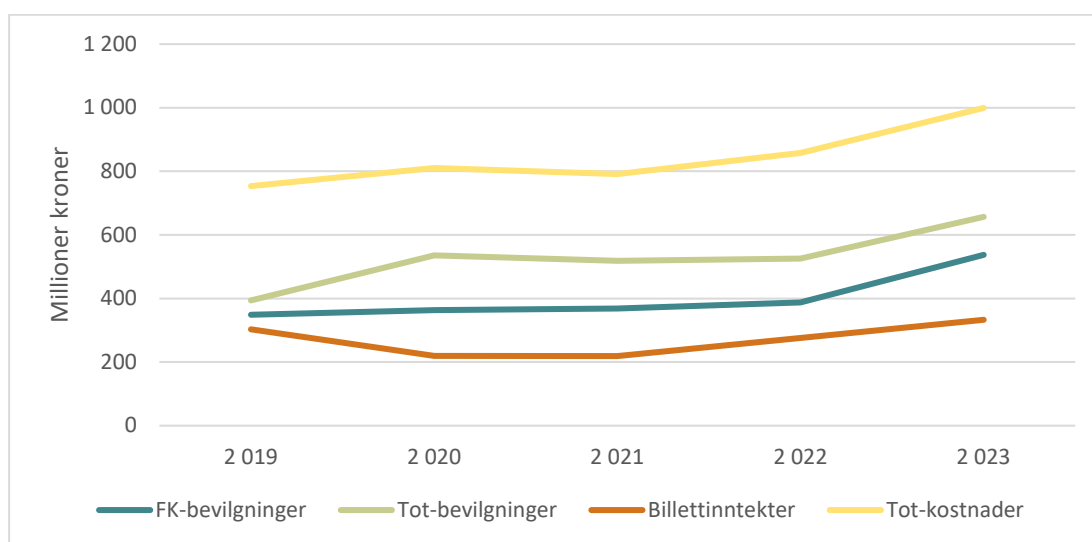
I Nordland er Fylkeskommunale bevilgninger lik totale bevilgninger i perioden.



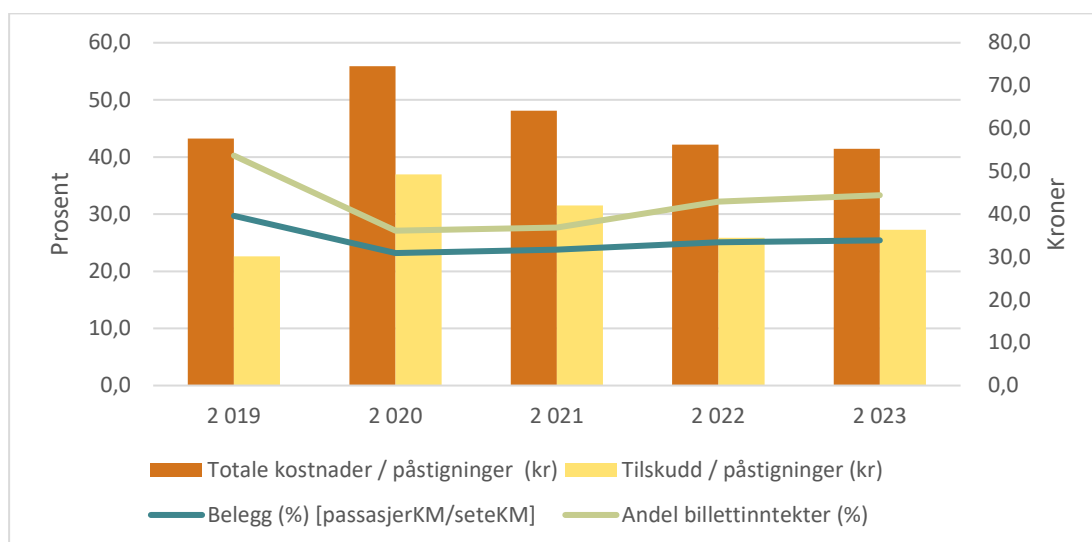
Figur 3.22: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Nordland, prosent og kroner (løpende priser).

3.12 Troms

Troms virker å være det fylket som har hatt den mest positive utviklingen i kollektivtrafikken i perioden 2019 til 2023. I likhet med resten av landet ble Troms truffet av pandemien. Samtidig har det kommet en passasjervekst som har gjort at kostnadene per passasjer er lavere enn før pandemien i nominelle kroner, og tilskuddene er bare så vidt høyere per påstigning i 2023 enn tilfellet var i 2019. Det er altså økte kostnader, men ikke mer enn passasjerveksten skulle tilsi.



Figur 3.23: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Troms (løpende priser).



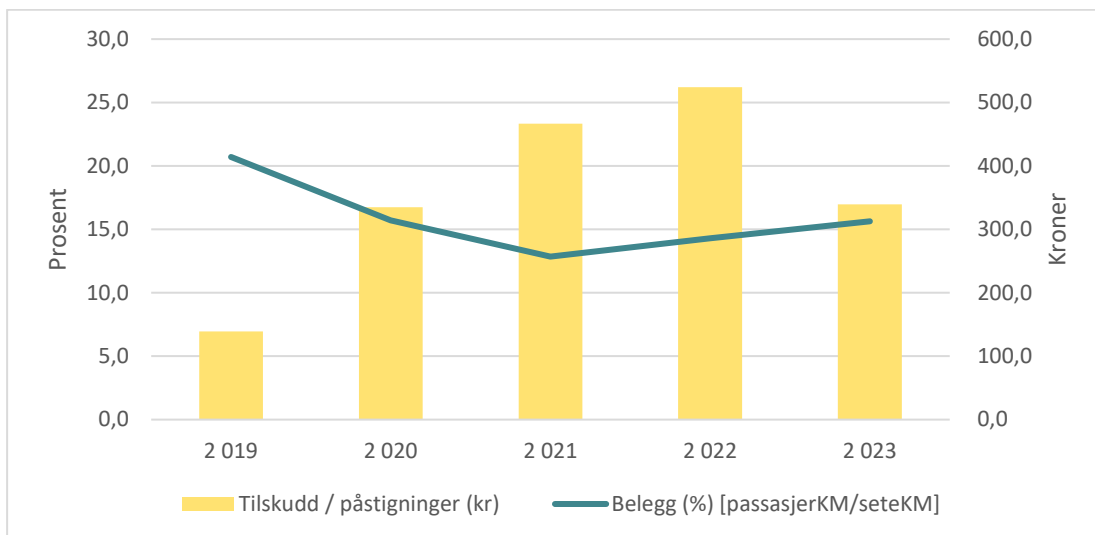
Figur 3.24: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Troms, prosent og kroner (løpende priser).

3.13 Finnmark

Kollektivtrafikken i Finnmark følger et litt annet mønster enn kollektivtrafikken i de andre fylkene. En vesentlig andel av passasjerene er trafikanter som reiser mellom byene, og ikke internt i byene. Dette henger sammen med geografien i Finnmark, der en stor andel av befolkningen bor i tettsteder hvor de interne avstandene er små, mens avstanden mellom tettstedene er betydelig. En konsekvens er at de relative størrelsene har en helt annen skala. I tillegg har mye av driften gått på netto-kontrakter, slik at billettinntektene er privat informasjon for operatøren.



Figur 3.25: Bevilgninger og kostnader, Finnmark (løpende priser). Billettinntekter er uoppgitt. Totale bevilgninger og FK-bevilgninger er identiske og derfor helt overlappende.

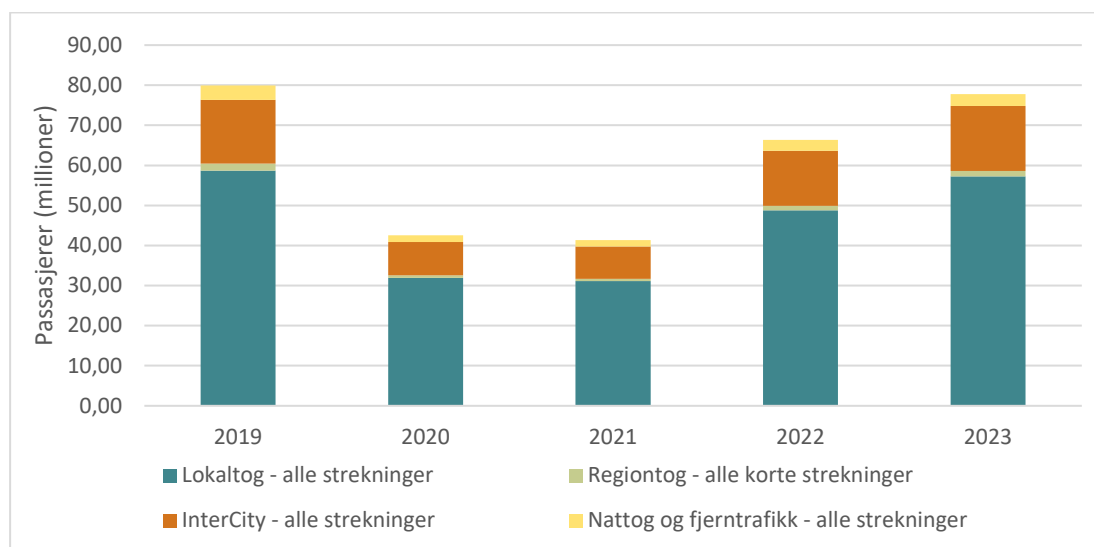


Figur 3.26: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Finnmark, prosent og kroner (løpende priser).

4 Forhold utenfor den fylkeskommunale kollektivtrafikken

4.1 Jernbane

Det viktigste statlige kollektivtilbudet (målt i passasjertall) i Norge, er jernbanen. Hoveddelen av trafikken, målt i påstigninger på jernbanen, er imidlertid lokal i betydningen innenfor strekningene som betjenes av lokaltog. Hoveddelen av dette skjer på Østlandet.



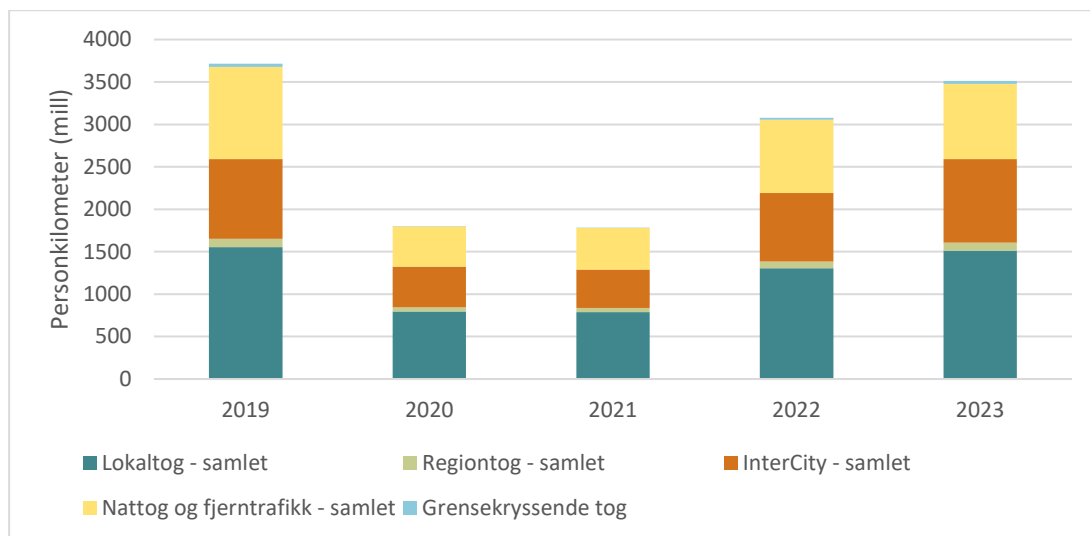
Figur 4.1: Millioner påstigende med jernbane (SSB 10484).

Figur 4.1 og tabell 4.1 viser antall passasjerer på jernbanen.

Tabell 4.1 Passasjerer med jernbane, (millioner påstigende, SSB 10484).

	2019	2020	2021	2022	2023
Alle strekninger	80,40	42,60	41,40	66,70	78,22
Lokaltog - Samlet	58,72	31,95	31,16	48,78	57,21
Regiontog - Samlet	1,73	0,60	0,55	1,10	1,40
InterCity - Samlet	15,88	8,29	8,04	13,76	16,21
Nattog og fjerntrafikk - Samlet	3,58	1,69	1,64	2,75	2,94

Hvis vi i stedet ser på transportarbeid, vises det tydeligere at passasjerer på InterCity og i fjerntrafikken reiser over betydelige avstander, som vist i figur 4.2 og tabell 4.2.

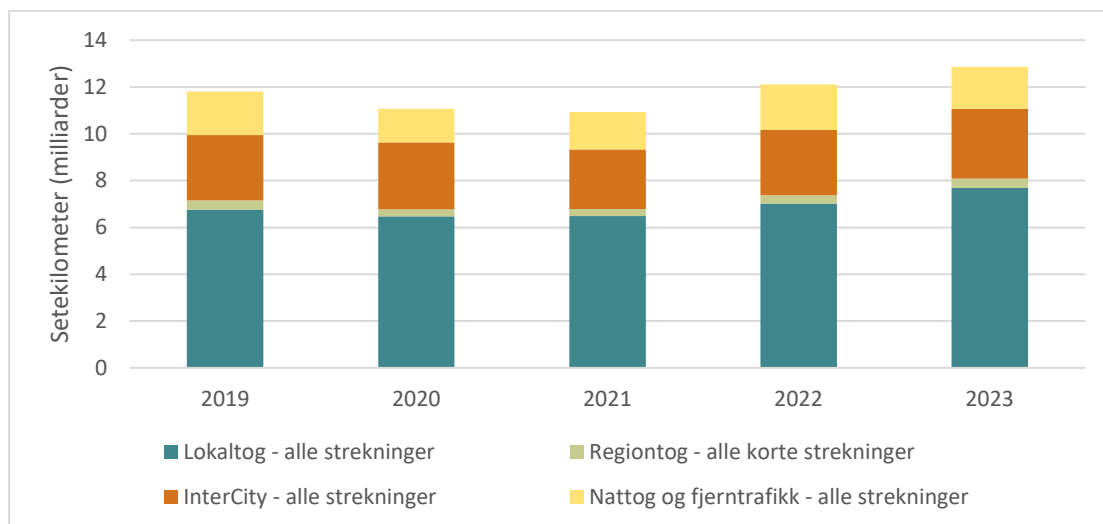


Figur 4.2: Transportarbeid (passasjerkilometer) med jernbane 2019-2023 (SSB 10484).

Tabell 4.2: Transportarbeid (pkm) med jernbane 2019-2023 (SSB 10484)

Mill. personkilometer	2019	2020	2021	2022	2023
Alle strekninger	3715	1804	1780	3079	3513
Lokaltog - samlet	1552	795	789	1307	1514
Regiontog - samlet	99	52	47	76	91
InterCity - samlet	939	478	453	807	988
Nattog og fjerntrafikk - samlet	1086	473	490	866	883
Grensekryssende tog	39	6	1	23	37

Tilbudt kapasitet, målt i setekilometer, har i mindre grad blitt påvirket av pandemien. Ruteproduksjonen ble noe redusert i 2020 og 2021 men er tilbake på et høyere nivå i 2023 sammenlignet med i 2019. Dette er vist i figur 4.3 og tabell 4.3.



Figur 4.3: Ruteproduksjon jernbane (setekilometer, SSB).

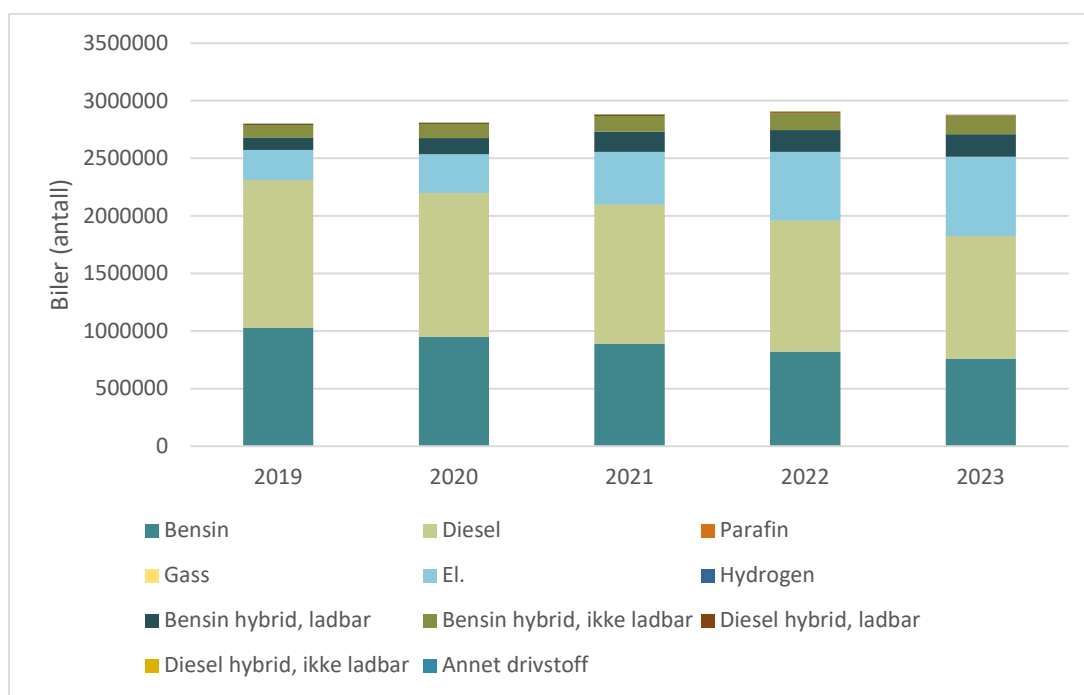
Tabell 4.3: Kapasitet jernbane (setekilometer, SSB)

Setekilometer (mrd)	2019	2020	2021	2022	2023
Alle strekninger (samlet)	11,81	11,06	10,93	12,10	12,85
Lokaltog - alle strekninger	6,76	6,48	6,49	7,02	7,69
Regiontog - alle korte strekninger	0,40	0,29	0,29	0,36	0,40
InterCity - alle strekninger	2,79	2,86	2,55	2,79	2,98
Nattog og fjerntrafikk - alle strekninger	1,86	1,44	1,60	1,94	1,78

Transportarbeid og setekilometer kan gi en interessant sammenligning av kapasitetsutnyttelse. Altså tabell 4.2 dividert på tabell 4.3.

4.2 Bil

Bilholdet i Norge er høyt, og i endring. I hovedsak erstattes diesel og bensindrevne biler med batterielektriske biler (figur 4.4).

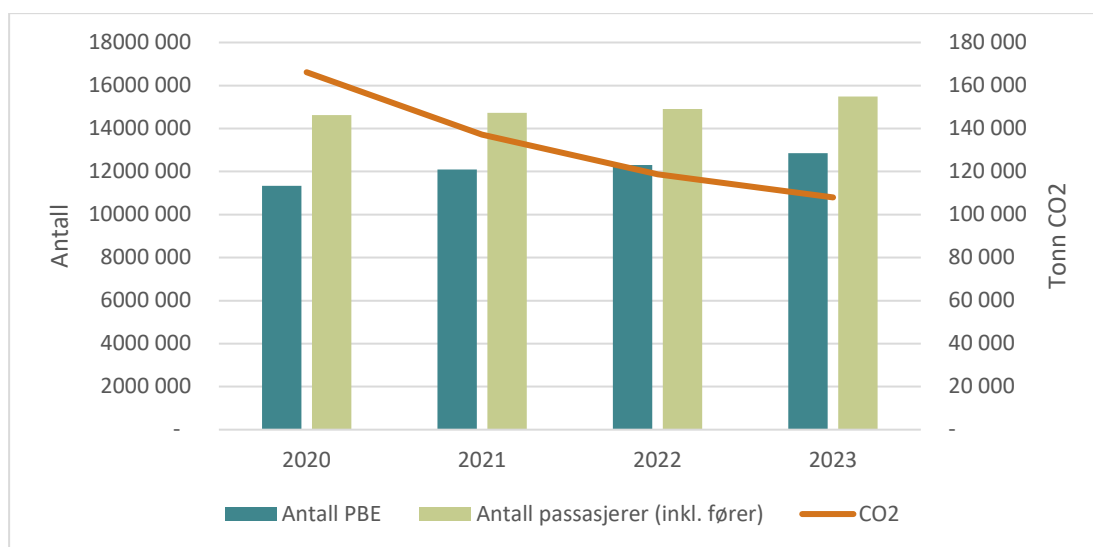


Figur 4.4: Bilparken: registrerte kjøretøy etter drivstofftype og år (SSB 11823).

Figur 4.4 viser utviklingen i antallet personbiler i Norge, fordelt på drivstofftype. I 2019 var det 2 800 090 personbiler registrert i Norge, i 2023 var det 2 876 692, altså en økning på drøyt 76 000 biler, eller 2,7 prosent. Sett opp mot befolkningen er det imidlertid ingen økning i bilparken. I 2019 var det 522 biler per 1 000 innbyggere og i utgangen av 2023 var det 518 registrerte personbiler per 1 000 innbyggere. Det er variasjon mellom fylker og kommuner, slik at man lokalt både kan observere økt og redusert bilhold, men nasjonalt er det i praksis ingen endring i tilbøyeligheten til å eie bil, mens samlet antall biler har økt parallelt med befolkningen.

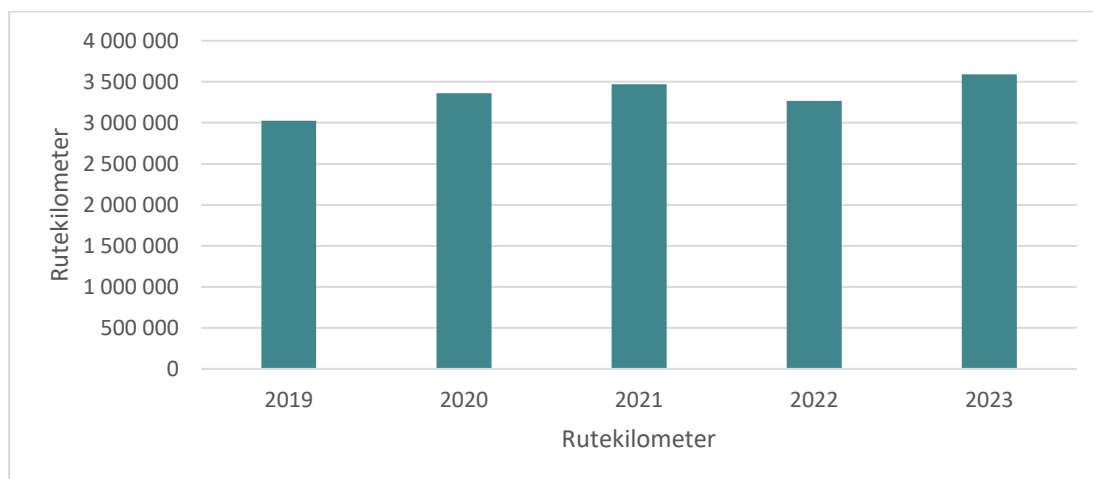
4.3 Ferger

Fergetransport er en betydelig del av det fylkeskommunale transporttilbudet. Utviklingen i fergetilbudet virker å følge utviklingen i buss- og hurtigbåttilbudet i det at det er en overgang til nullutslippsfartøy. Denne utviklingen går imidlertid saktere enn på vei. Det er også en gjennomgående utfordring i å skille fergenes rolle som et kollektivtilbud og som en del av veien. Datamaterialet som har vært tilgjengelig for denne rapporten er imidlertid mangelfullt, slik at vi kun presenterer data for utvalgte fylker¹⁸.



Figur 4.5 Antall PBE, passasjerer og CO2 utslipp basert på tall fra Vestland, Nordland og Møre og Romsdal.

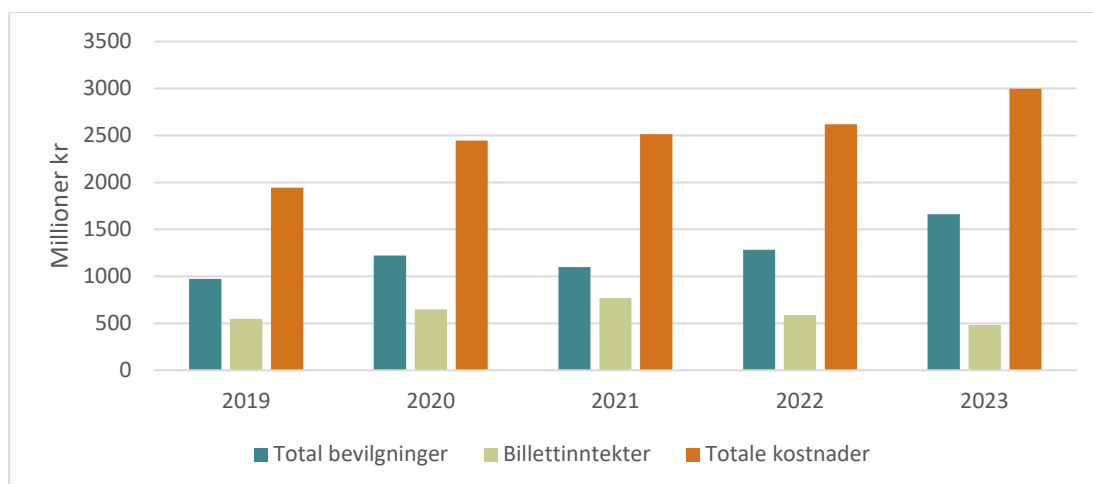
Figur 4.5 viser en jevn nedgang i utslipp, målt i CO₂ ekvivalenter, samtidig som produksjonen i form av personbilenheter (PBE) og passasjerer, har økt.



Figur 4.6 Samlet rutekilometer Nordland, Trøndelag, Troms, Rogaland og Finnmark.

Figur 4.6 viser utvikling i utseilt distanse i rute for fylkene, Nordland, Trøndelag, Troms, Rogaland og Finnmark samlet. Figuren viser en økning i produksjonen på snaut 20 prosent samlet i disse fylkene.

¹⁸ Fylkene er valgt ut ifra kvaliteten på innrapporterte data.



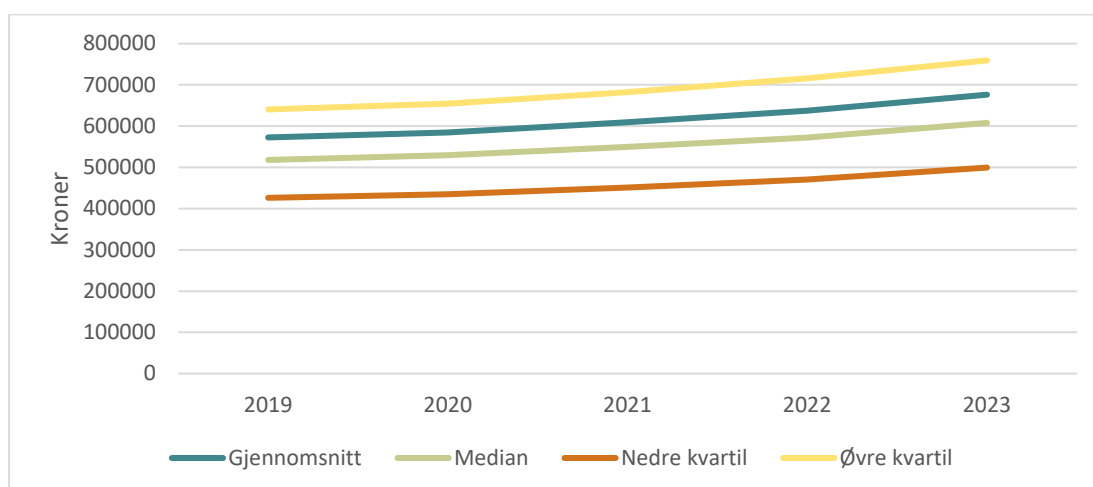
Figur 4.7 Finansieringskilde og kostnader for fergedrift (Trøndelag, Nordland, Troms & Møre og Romsdal)

Figur 4.7 viser at i likhet med situasjonen for kollektivtransport i fylkene har kostnadene til fergedrift økt med ca. 50 prosent som er vesentlig raskere enn inflasjon (16,9 % i perioden), samtidig som billettinntektene har økt langt saktere enn inflasjonen og til dels gått ned også i løpende priser. Noe av dette henger sammen med beslutningen om gratis fergetilbud, men ikke alt.

4.4 Inntekt og realinntekt

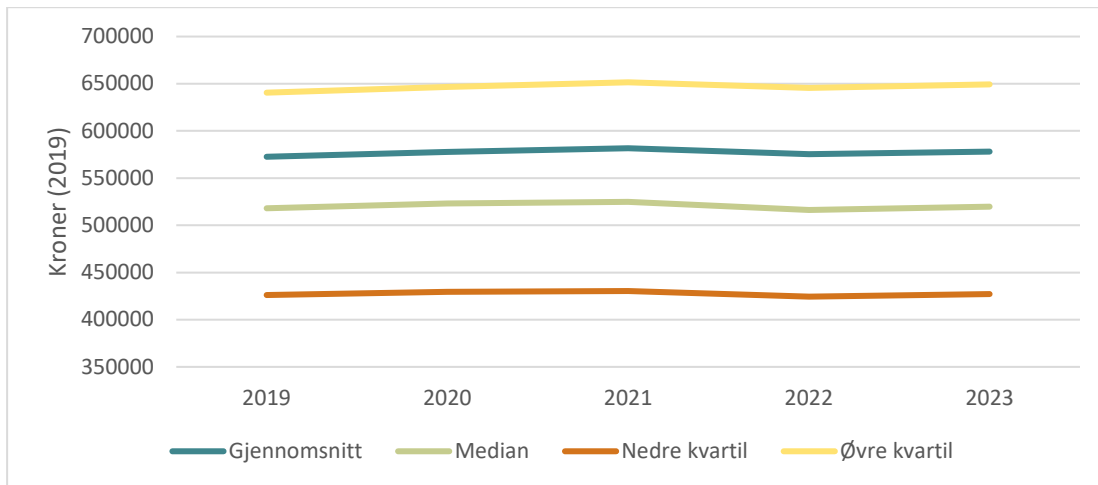
En viktig forklaringsfaktor for folks bruk av mobilitetstjenester, er inntekt. Det er en sterk samvariasjon mellom inntekt og personkilometer. Det er særlig bruk av bil og fly som øker med inntekt. Forholdet mellom inntekt og kollektivtransport er sammensatt, se f.eks. (Fearnley mfl., 2024; Fearnley og Aarhaug, 2019). Ulike kollektivtransporttilbud brukes av personer i ulike inntektsgrupper. Sentrumstrettede, skinnegående og sjøgående transporttilbud er gjerne brukt til arbeidsreiser av de med de høyeste lønnsinntektene, mens busstilbud gjerne brukes for et bredt utvalg av reisemål av personer med lavere inntekter i den grad at det er tendenser til at økte inntekter gir lavere passasjertall.

Nominelt har det vært en betydelig inntektsvekst i Norge de siste fem årene (figur 4.8).



Figur 4.8: Nominell årslønn, gjennomsnitt, median, nedre og øvre kvartil (SSB 12525, TØI).

Figur 4.8 viser lønnsutviklingen i Norge i perioden 2019 til 2023, basert på utviklingen i avtalt månedslønn.

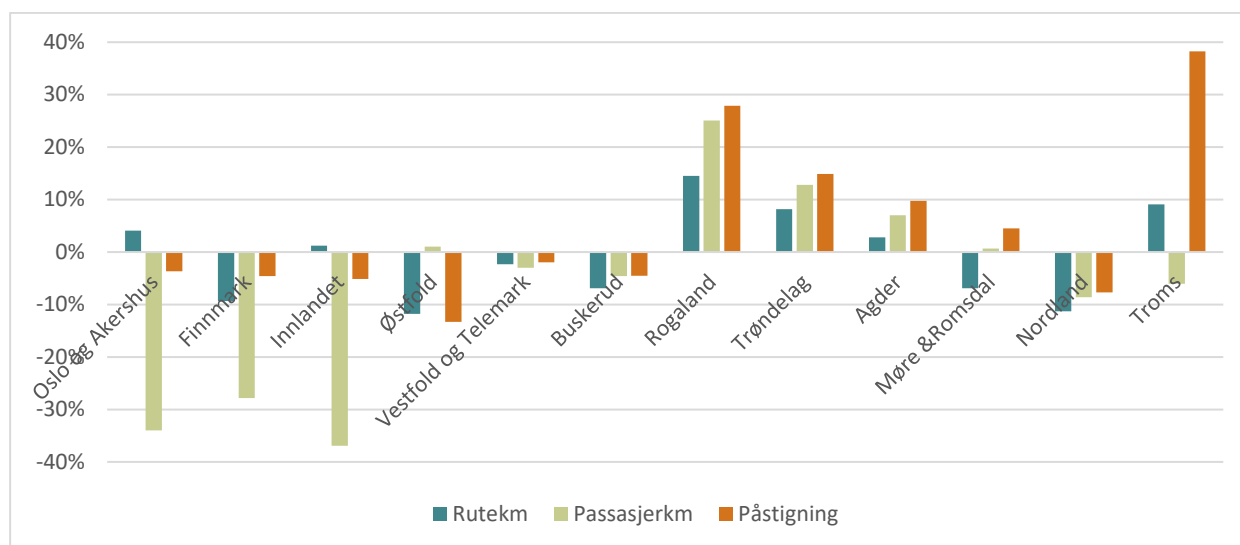


Figur 4.9: Årslønn KPI-justert til 2019-nivå, gjennomsnitt, median, nedre og øvre kvartil (SSB, TØI).

Figur 4.9 viser utvikling i reallønn, presentert i 2019-kroner for ulike inntektsgrupper. I all hovedsak er det ingen realendring i lønnene. Gjennomsnittslønnen har økt med 1,0 prosent, medianlønnen med 0,3 prosent, gjennomsnittslønnen i nedre kvartil har økt med 0,2 prosent og øvre kvartil med 1,3 prosent i perioden.

5 Analyse og nøkkeltall

Sammenlignet med situasjonen før pandemien, er kollektivtransporten i 2023 tilbake langs noen indikatorer, men fortsatt langt bak langs andre. I dette kapittelet presenteres noen utvalgte utviklingstrekk.



Figur 5.1: Endring i produksjon, trafikkarbeid og påstigninger fra 2019-2023. Prosent. Tall for buss, tog, trikk, bybane og t-bane.

Figur 5.1 viser at det har vært mindre endringer i produksjonen i de fleste fylker. Størst økning i produserte rutekilometre finnes i Rogaland, hvor økningen har vært på om lag 15 prosent. Dette henger sammen med en generell økning i produksjonen og åpningen av Ryfast, hvor tunnel og buss nå erstatter det tidligere fergetilbudet. Det har også vært en betydelig vekst i produksjonen i Troms og Trøndelag. Størst reduksjon er det i Østfold og Nordland. Veksten i transportarbeid (passasjerkilometer) er sterkest i Rogaland, men det har også vært en betydelig vekst i Trøndelag og Agder. Samtidig har det vært en betydelig reduksjon i passasjerkilometre i Oslo og Akershus, Finnmark og Innlandet. Flere endringer bør ikke tillegges for stor vekt, da usikkerheten i beregningen av passasjerkilometer er betydelig¹⁹. Utviklingen i antall påstigende er mindre usikker, men det er verdt å merke seg at en helreise kan inneholde ganske ulike antall påstigninger (bytter) i ulike deler av landet. Her har Troms flest, tett fulgt av Rogaland. Utviklingen i Rogaland er nærmere analysert i Fearnley mfl. (2024). Trøndelag, Agder og Møre og Romsdal har også en positiv utvikling i antall påstigende, øvrige fylker har en reduksjon.

Figur 5.2 ser nærmere på endring i passasjerbetaling og påstigninger.

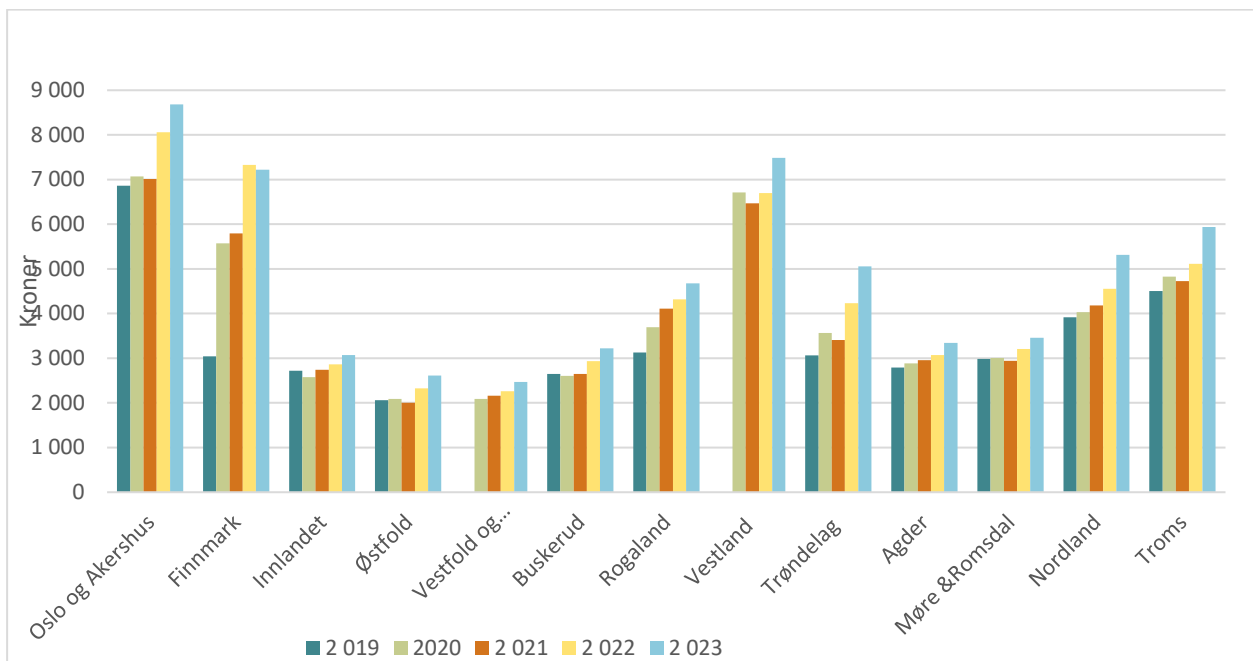
¹⁹ To hovedforklaringer er 1) at tallene er vesentlig bedre i 2023 enn de var i 2019, og at 2019-tallene i noen grad var overestimert. 2) at det er uttrykk for faktiske endringer i reisevaner.



Figur 5.2: Nominell endring i billettinntekter og påstigninger (2019-2023).

Figur 5.2 viser at det er to fylker som har hatt en realøkning i billettinntekter i perioden 2019 til 2023, nemlig Østfold og Rogaland. Øvrige fylker har hatt en vekst i billettinntektene som er lavere enn inflasjonen (16,9 prosent fra 2019 – 2023). Størst har realnedgangen i billettinntektene vært i Buskerud, Møre og Romsdal og Nordland. I Buskerud og Møre og Romsdal har det vært en nedgang også i nominelle billettinntekter, mens de nominelle billettinntektene i Nordland i praksis er uendret.

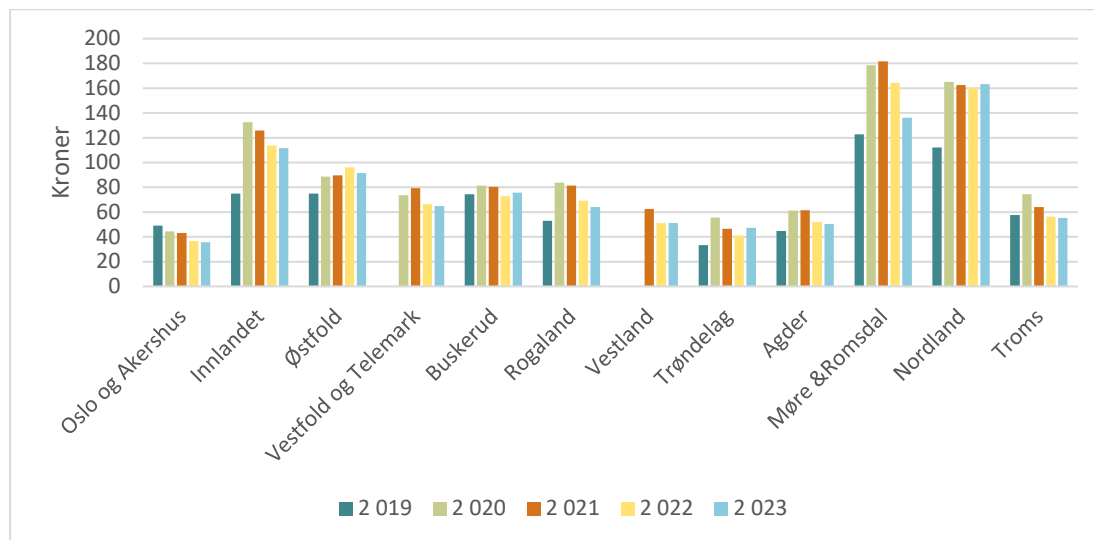
Ser vi på totale kostnader ved å tilby kollektivtransport per innbygger, ser vi at dette har økt i alle fylker (figur 5.3)



Figur 5.3: Totalkostnad per innbygger, løpende priser.

Figur 5.3 viser totalkostnad, altså hele den fylkeskommunale utgiftssiden til kollektivtransporttilbudet delt på antall innbyggere i fylket i det aktuelle året. Denne figuren viser at samtlige fylker bruker mer på kollektivtrafikk per innbygger i 2023 enn i 2019. Økningen er klart størst i Finnmark, både nominelt og prosentvis. Det er også stor forskjell mellom fylkene på hvor mye hver innbygger i snitt bruker på kollek-

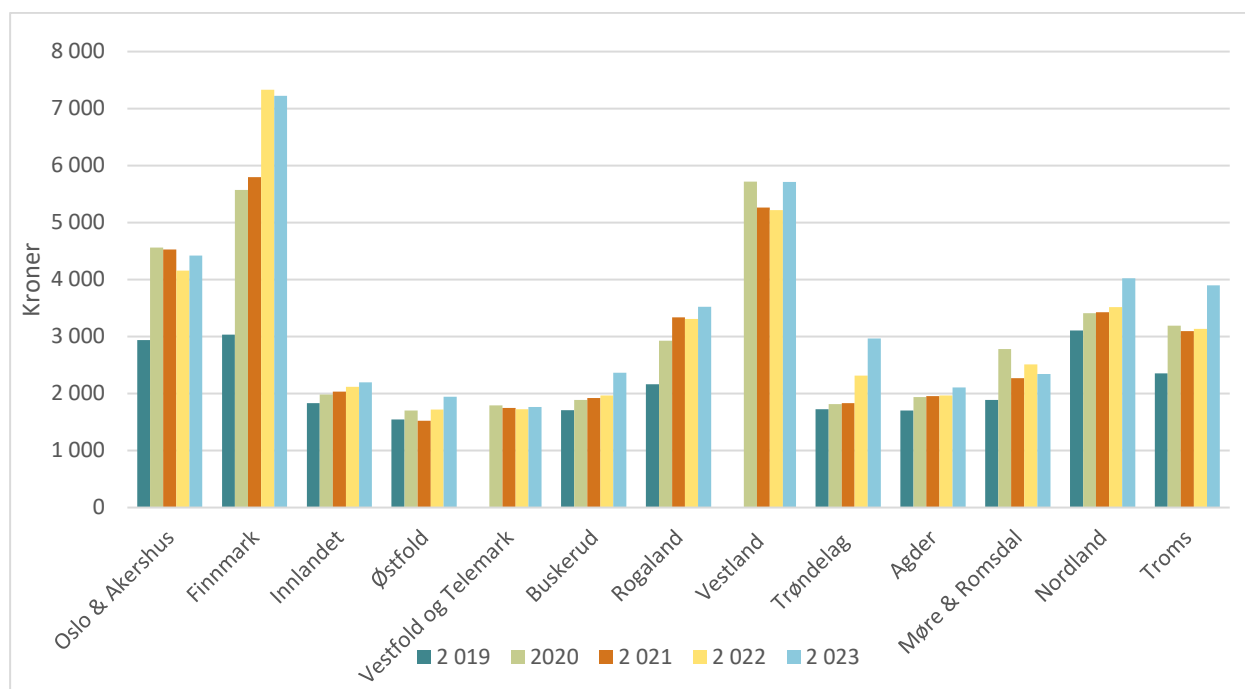
tivtransport, hvor innbyggerne i Vestfold og Telemark, og Østfold brukte om lag 2 500 kroner hver, mens innbyggerne i Oslo og Akershus, Vestland og Finnmark brukte mer enn 7 000 kroner i 2023. Det er imidlertid betydelig forskjell i hvilken grad dette er betalt gjennom skatt og offentlige budsjetter eller via billetter.



Figur 5.4: Kostnader per passasjer (løpende priser).

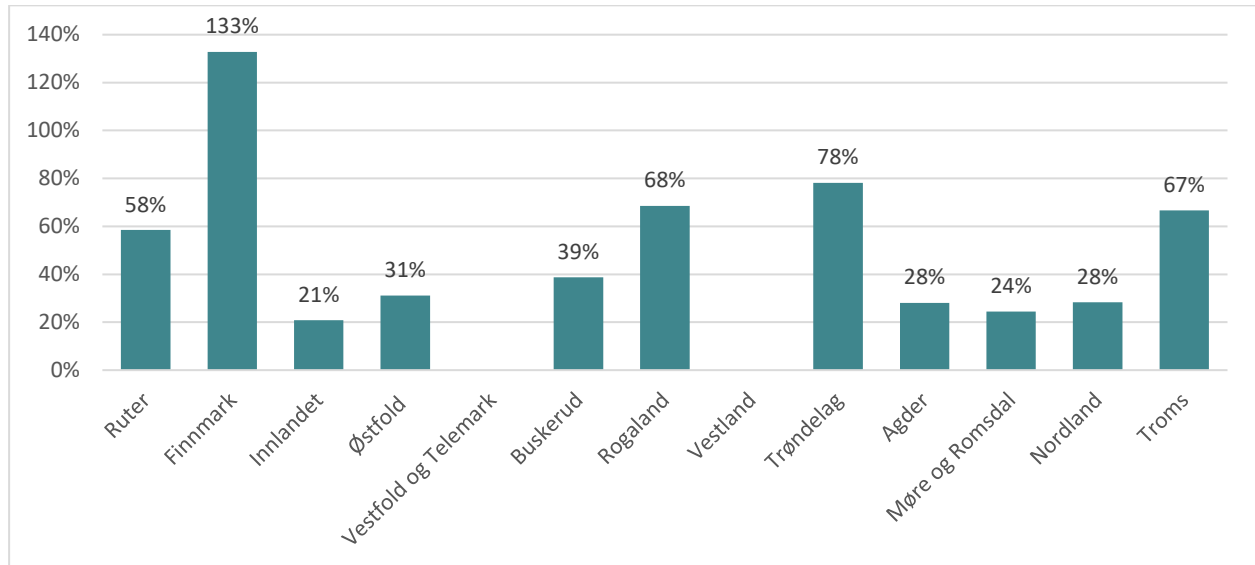
Figur 5.4 viser størrelsesorden på og endringen i kostnadene, per passasjer i de ulike fylkene. Figuren viser at det er stor variasjon både på snittkostnaden per passasjer og utviklingen i denne mellom fylkene. Finnmark er holdt utenfor denne figuren av hensyn til leselighet. Kostnadene per passasjer er vesentlig høyere i Finnmark i 2023 var på 340 kroner, ned fra 524 i 2022, noe som henger sammen med at en vesentlig større del av tilbudet går mellom tettsteder, og ikke internt i tettsteder.

Figur 5.5 viser utviklingen i tilskuddene, altså betalingen som går via offentlige budsjett.



Figur 5.5: Tilskudd per innbygger.

Figur 5.5 viser at tilskuddene per innbygger i de fleste fylker har økt betydelig, i Oslo og Akershus og Finnmarks tilfelle skjedde økningen i forbindelse med pandemien, og har ikke kommet ned etterpå. I andre fylker har økningen skjedd mer gradvis og gjerne knyttet til kontraktsfornyelser, eller omlegginger i produksjonen.



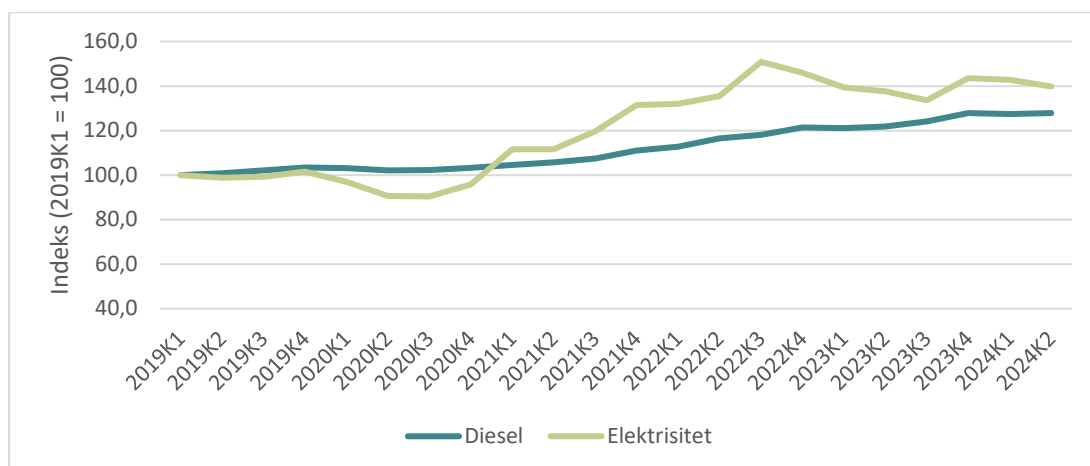
Figur 5.6: Endring i totale bevilgninger (i nominelle priser) (fylkeskommunale, statlige og andre, altså offentlig betaling 2019-2023).

Figur 5.6 viser endringen i bevilgninger. En inflasjonsjustering ville justert endringen med 16,9 prosent. Alle fylker (som vi har tall fra 2019 for) har hatt en bevilgningsvekst som er større enn dette. Altså har det vært en reell økning i tilskuddene i alle fylker. Hoveddelen av bevilgningene kommer fra fylkeskommunene, men også endringer i statlige og andre bevilgninger (inkludert bompenger) inngår i tallmaterialet.

5.1 Buss

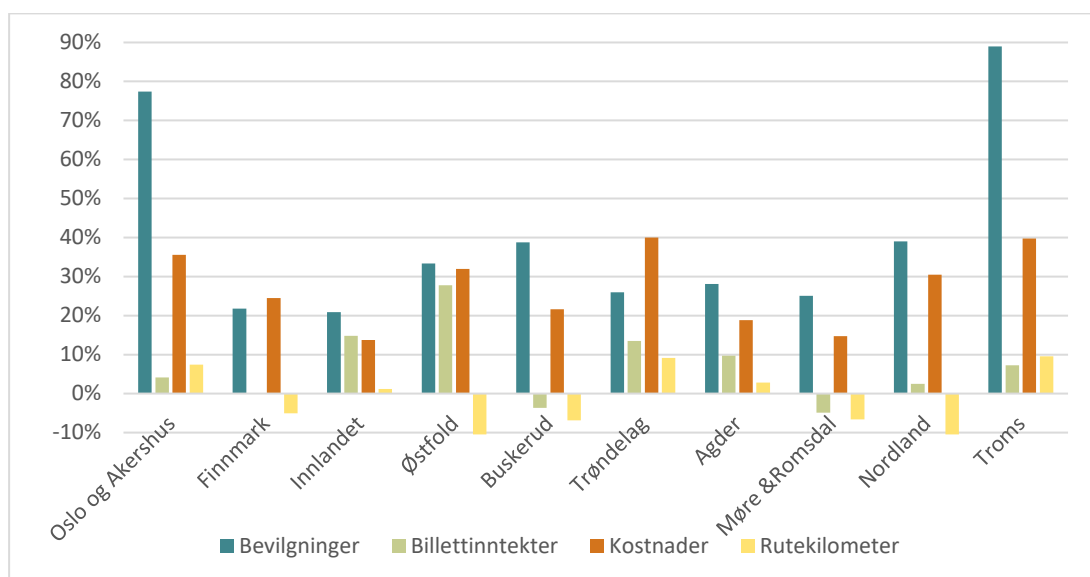
Hoveddelen av både antall reiser og trafikkarbeidet i norsk kollektivtransport utføres med buss. Buss er også det transportmidlet som er fysisk likest og derfor mest sammenlignbart mellom fylker.

I perioden har kostnadene ved å kjøre buss økt raskere enn snittkostnadene i resten av samfunnet (figur 5.7).



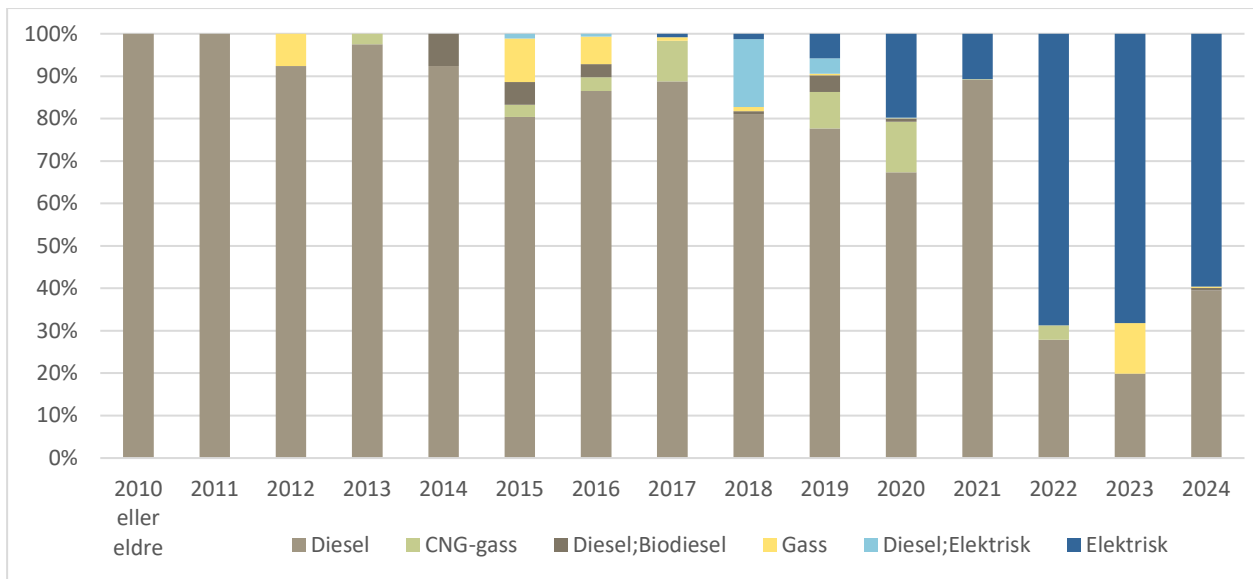
Figur 5.7: Kostnadsindeks buss (Diesel, Elektrisk, 2019K1=100, SSB 11931).

Figur 5.7 viser utviklingene i kostnader for diesel og elektrisk drevne busser i perioden første kvartal 2019 til andre kvartal 2024, slik de fanges av SSBs kostnadsindeks for bussdrift. Figuren viser at kostnadene, særlig forbundet med elektriske busser, økte kraftig fra tredje kvartal 2020 til tredje kvartal 2022. Endringer i rente- og energikostnader er viktige komponenter i dette. Utviklingen i lønn har ikke vært like sterk. Driverne bak denne kostnadsveksten ligger i all hovedsak utenfor operatørenes og fylkeskommunenes kontroll. Tredje kvartal 2023 var kostnadene ved dieselbusser 24 prosent høyere og for elektriske busser 34 prosent høyere enn i første kvartal 2019. Dette er i stor grad samsvarende med økningene som observeres i kostnader hos fylkeskommunene (figur 5.8).



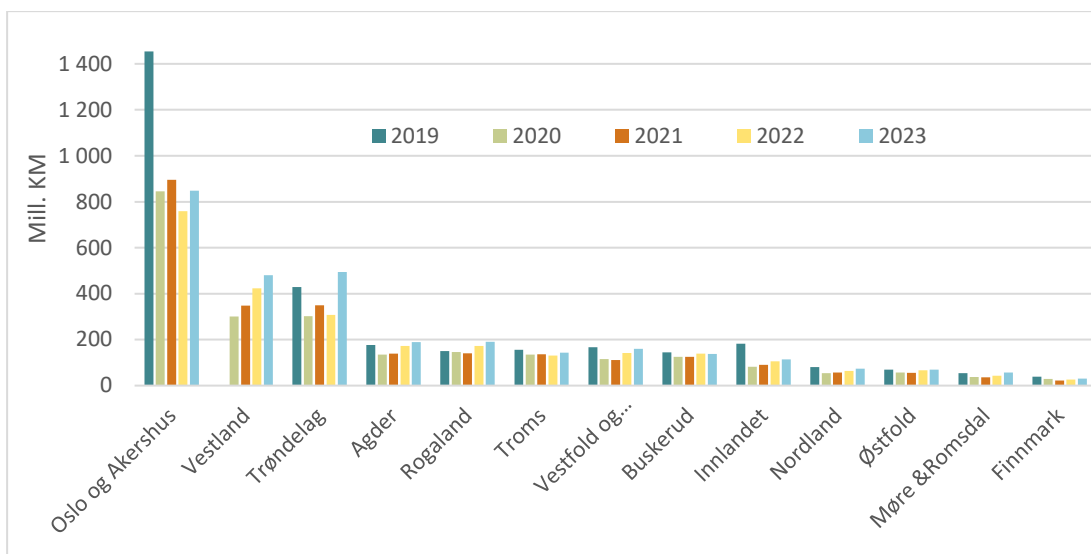
Figur 5.8: Nominell endring (2019-2023) i finansieringskilde og kostnader for buss fordelt på fylke.

Figur 5.8 viser at både bevilgningene til og kostnadene ved busstransport har økt betydelig i perioden 2019 til 2023. Denne veksten i kostnader har ikke fulgt en tilsvarende vekst i inntekter. I stedet for å kutte produksjonen eller øke prisene, har man fra det offentlige møtt kostnadsveksten med økte tilskudd, og i noen grad redusert tilbud. På landsbasis gikk kostnadene og bevilgningene opp med henholdsvis 30 og 45 prosent i 2023 sammenlignet med 2019. I samme periode går transportarbeidet målt i rutekilometer ned med snaut 3%. Rogaland, Vestfold og Telemark, og Vestland er ikke tatt med i disse beregningene på grunn av manglende data for 2019.



Figur 5.9: Bussflåten per 15. august 2024, etter registreringsår og drivstofftype (Kjøretøyregisteret, VoF, TØI).

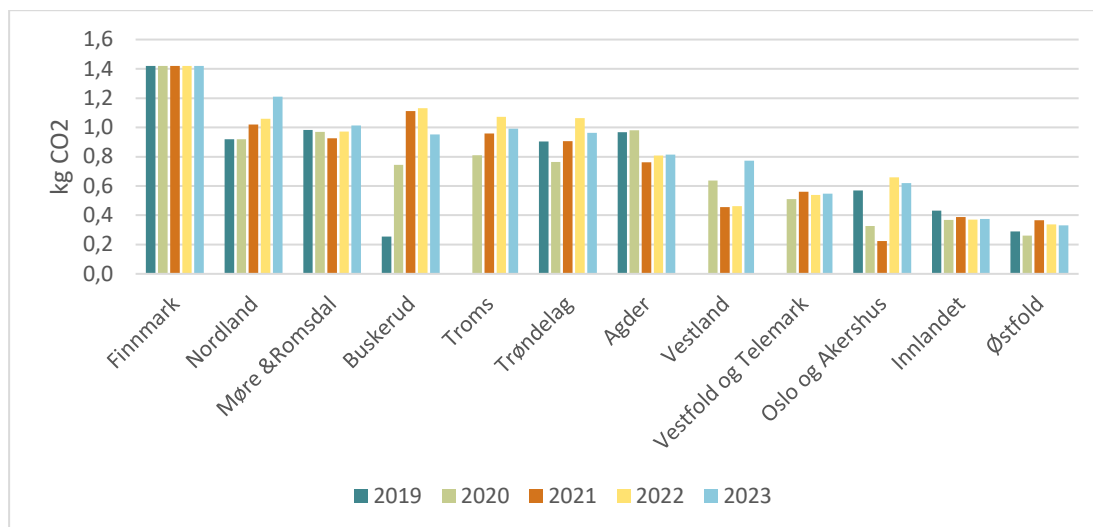
Figur 5.9 viser bussflåten for virksomheter med lokal og regional kollektivtransport som formål, fordelt på registreringsår og drivstofftype. Figuren viser at andelen nyregistrerte elektriske busser har økt til å bli dominerende etter 2022. Tidligere var dieselbusser helt dominerende.



Figur 5.10: Passasjerkilometer fordelt på fylke.

Figur 5.10 viser at hoveddelen av transportarbeidet med buss finner sted i og rundt de største byene.

Samtidig som en buss er likere enn en annen buss, enn en båt er lik en annen båt, er det betydelig variasjon i hvilken bussteknologi som er valgt i de ulike fylkene. Valg av teknologi er en avveining mellom kostnader, pålitelighet og utslipp- Figur 5.11 sammenligner utviklingen i klimautslipp («tank to wheel») mellom fylkene.



Figur 5.11: Kg CO₂ per rutekilometer med buss.

Figur 5.11 viser utslipp per busskilometer. Fra figuren kan vi lese at det har vært endringer i hvilke busser som har vært benyttet i perioden. I fylkene hvor det har vært en stor økning i utslipp, som Buskerud, har dette vært fordi man har byttet biodiesel med fossil diesel.

Referanser

- Fearnley, N., Krehic, L., Christiansen, P. og Gregersen, F. A. 2024. *Passasjerøkning med buss i Rogaland : En undersøkelse av årsaker*, TØI-rapport 2050/2024, Oslo, Transportøkonomisk institutt,
- Fearnley, N. og Aarhaug, J. 2019. Subsidising urban and sub-urban transport – distributional impacts. *European Transport Research Review*, 11, 49, 10.1186/s12544-019-0386-0.
- Flotve, B. L. 2024. *Transportytelser i Norge 1946-2023*, TØI-rapport 2060/2024, Oslo, Transportøkonomisk institutt,
- Aarhaug, J. og Wolday, F. 2024. *Metadata og vurderinger*, Arbeidsdokument 52087-2024 Oslo, Transportøkonomisk institutt,

Vedlegg

Vedlegg 1. Arbeidet med rapporten (metode)

Arbeidet med rapporten har tatt utgangspunkt i datainnsamlingen som ble gjennomført årlig av kollektivtrafikkforeningen fram til 2022. Ut ifra denne er det gjort vurderinger, basert på møter med kollektivtrafikkforeningens medlemmer, andre interessenter som SVV, JBD, Entur og SSB, samt to arbeidsgrupper bestående av utvalgte medlemmer fra kollektivtrafikkforeningens økonominettverk og markedsnettverk, og egne vurderinger valgt ut variabler for videre bruk. Videre er det gjort vurderinger på hvor det er hensiktsmessig å hente de ulike variablene fra. Målet med dette arbeidet er å kartlegge de relevante forholdene ved kollektivtrafikken, med særlig vekt på forhold ikke kommer tydelig fram i ordiner etablert statistikk, og å forsøke å på sikt redusere rapporteringsbehovet fra fylkene.

Vedlegg 2. Valg av variabler og prioritering

Vedlegg 2.1 Kontekstvariabler

I KTFs dataløsning ligger det kontekstvariabler for befolkning og areal. Dette er antagelig en overføring fra BEST-rapportering. Vurderingen er at dette er variabler som det i liten grad er hensiktsmessig å samle inn fra fylkene.

Tabell V2 1: Kontekstvariabler.

Navn	Kilde/Status	Metadata og vurdering
Befolkning	SSB tabell 1134	Antall bosatte i starten av gjeldende år (per 1.1. i rapporteringsåret) i området som administrasjons-selskapet (eller tilsvarende) er ansvarlig for
Areal	SSB tabell 11342	Det totale areal (km ²) som administrasjonsselskapet (eller tilsvarende) er ansvarlig for. Evt. innsjøer/havområder inngår ikke.

Utlede variabler fra disse variablene som innbygger per kvkm kan regnes ut i skjema. Innsamlingen henter data fra SSB, det er derfor ikke nødvendig å legge inn i KTFs datainnsamling. Det er mer rasjonelt at variablene legges inn sentralt. Ev med kvalitetssikring før publisering.

Vedlegg 2.2 Produksjonsvariabler

Produksjonsvariablene er ganske standardisert på tvers av statistikker, men det er en del variasjon i hvem som rapporterer. For KTFs formål burde de i hovedsak være greie å samle inn, fordi fylkeskommunene allerede i stor grad rapporterer disse knyttet til Kostra. Antagelig vil man i noen grad kunne bruke eksisterende innrapportering. Samtidig er mindre justeringer i definisjonene nødvendig. I vurderingene har vi her i all hovedsak valgt å legge oss på KTF/BEST-definisjonene. Altså må innrapporterer være observante på eventuelle diskrepans mellom BEST/KTF-definisjonene og SSB definisjonen. Hovedutfordringen det som er publisert i dag virker å ligge i definisjonene av det bakenforliggende. Altså, at SSBs definisjon av kollektivtrafikk inkluderer mer enn fylkeskommunal trafikk som er det som man har mulighet til å samle inn gjennom KTFs kanaler. Det er også noen utfordringer knyttet til rapporteringspunkt. Det vil si operatørene trenger informasjon fra administrasjonsselskapet/ fylket for sin innrapportering til SSB og administrasjonsselskapene/fylket trenger informasjon fra operatørselskapene for sin rapportering til KOSTRA og KTF.

Spesielt store utfordringer er knyttet til følgende variabler:

Passasjerkilometer. Denne er usikker og kan beregnes på flere ulike måter. Det beste er å basere disse beregningene på automatiske passasjertellinger og modeller for hver linje, som aggregeres opp til et snitt. Alternativt kan det beregnes ut fra påstigninger og en modellberegnet avstand fra en linjemodell, en RVU-beregnet gjennomsnittlig reiselengde (altså gjennomsnittlig reiselengde for en kollektivtrafikkpassasjer i RVU i fylket), kombinert med antall påstigende, eller gjennomsnittlig reisedistanse hentet ut fra de regionale transportmodellene (RTM). Det er også mulig å beregne dette ut ifra «typisk» distanse

på de tyngste linjene²⁰. Alle disse alternative metodene medfører usikkerhet. Hovedanbefalingen er å rapportere passasjerkilometere basert på de beregningene som allerede foreligger. Subsidiert ved bruk av en av de alternative framgangsmåtene. Definisjonen er uansett gjennomsnittlig reiselengde * antall påstigende. Vurderingen her er at man får benytte de tallene det enkelte administrasjonsselskapet beregner, eventuelt assistere med beregningene, men at intern konsistens (hos det enkelte fylke) er viktigere enn konsistens mellom fylker. De nasjonale tallene vil uansett bli noe usikre, fordi grunnlagstallene er usikre.

Tabell V2 2: Produksjonsvariabler.

Navn	Kilde/Status	Metadata og vurdering
Rutekilometer	KTF	Antall rutekm per kalenderår (eksklusiv tomkjøring til og fra depot / garasjer).
Setekilometer	KTF	Antall setekm per kalenderår (eksklusiv tomkjøring til og fra depot/garasjer). Seter inkluderer alle fast monterte seter (inkludert nedfellbare seter). Setekm kan beregnes som følger: rutekm x antall seter
Påstigninger (reiser/delreiser)	KTF	Alle påstigninger som foretas i løpet av en reise telles, dvs. en reise som foregår med buss og båt. Bytte mellom to busser gir to påstigninger.
Passasjerkilometer	KTF	Antall påstigninger ganger gjennomsnittlig reiselengde (rapporteres per transportmåte). Dersom administrasjonsselskapet (eller tilsvarende) rapporterer passasjerkm basert på en annen beregningsmetode, kan disse tallene også benyttes. Om anbefalt beregningsmetode ikke er lagt til grunn, kommenter dette i arket.
Plasskilometer	KTF	Sum sitteplasser og ståplasser multiplisert med kjørelengde i rute (dvs. ekskl. posisjonskjøring og annen tomkjøring).
Vognkilometer	KTF	Kjørelengde i alt (dvs. inkl. posisjonskjøring og annen tomkjøring)

Reiselengde er i denne sammenhengen lik gjennomsnittlig reiselengde.

Ståplasser kan beregnes ut ifra 3 personer per kvadratmeter gulvareal, der det ikke foreligger andre data.

Vognkilometer kan beregnes som rutekilometer + 15%, der det ikke ligger informasjon fra operatør. +15 prosent er basert på et gjennomsnittlig avvik funnet i de dataene operatørene rapporterer til SSB.

Hvis det tas aktive valg i innrapporteringen, er det fint at disse skrives ned og ligger ved innrapporteringsfila.

Vedlegg 2.3 Økonomivariabler

Delen om økonomi er delt opp i tilskudd og driftsinntekter og kostnader.

I dagens innrapportering er det mange forskjellige definisjoner og avgrensinger. Vi foreslår derfor å standardisere og forenkle ved å bruke disse variablene:

Forslag til løsning på tilskuddsvariabler:

²⁰ SSB har følgende veiledning til operatørselskapene. «Dere skal regne samlet reiselengde i passasjerkilometer. Hvis tre passasjer er på tur sammen og reiser 20 km, har de skapt 3 (passasjer) x 20 (km) = 60 passasjerkm. Dersom det er vanskelig å gi eksakte tall, estimer etter beste evne. Dere kan gjerne ta utgangspunkt i ruteplanen. For hver rute/linje ser dere hvor hovedtyngden av passasjerene reiser, og ganger opp med antall påstigninger. Summer så passasjerkilometer til et totaltall for alle rutene.» [Kollektivtransport – SSB](#)

Tabell V2 3: Bevilgninger.

Navn	Status	Metadata og vurdering
Fylkeskommunal bevilgninger	Ny	Fylkeskommunale bevilgninger til drift (ikke over investeringsbudsjettet).
Statlig bevilgninger	ny	Statligbevilgninger til drift (ikke over investeringsbudsjettet), som statlige midler fra belønningsmidler (eks. byvekstavtaler osv.)
Andre bevilgninger	ny	Andrebevilgninger til drift (ikke over investeringsbudsjettet), som bompenger som brukes til drift av kollektivtransport

Tabell V2 4: Billettinntekter.

Navn	Status	Metadata og vurdering
Billettinntekter	KTF	Totale billettinntekter (eks. mva.) for alle billettslag som er gyldig i det geografiske området i kalenderåret som administrasjons-selskapet (eller tilsvarende) har ansvar for. Billettinntekter for reiser med egne billettslag hos togoperatør skal også inkluderes. Kommunalt kjøp av skoleskyss skal også inkluderes i billettinntekter. Dersom billettinntekter ikke kan fordeles på driftsarter, fordeles billettinntekter etter antall påstigninger per driftsart. Billettinntekter oppgis i løpende/nominelle kroner²¹. <i>Vurdering: Billettinntekter er vanskelige. På den ene siden virker KTFs definisjon å være hensiktsmessig²². Ideelt sett, og ut ifra tiltagende politisk fokus på billetter som virkemiddel, burde det antagelig etableres en variabel for «normalpris», «kvantumsrabatt», «personrabatt», og «perioderabatt», eller lignende. Det vil være variabler det er etterspørsel etter, både fra allmennheten, politisk ledelse, og forskningsmiljøer, men det vil kreve omlegging og noe merarbeid å samle inn.</i>

Alle billettinntekter for persontransport skal med. Altså holdes billettinntekter fra gods utenom, men sykkel og barnevogn inkluderes. Kommunale kjøp av lukket skoleskyss skal også inkluderes.

Tabell V2 5: Kostnader.

Navn	Status	Metadata og vurdering
Driftskostnader	Modifisert fra KTF	Totale kostnader, evt. tilsvarende kostnader for drift i egen regi (alle beløp eks. mva.). Totale kostnader for administrasjonsselskapet skal være lik drifts-kostnader + andre kostnader. I løpende/nominelle kroner. Driftskostnader inkluderer personalkostnader (inkludert trygdeavgifter og pensjoner), energiutgifter, kjøp av eksterne varer og tjenester (inkludert underleverandører), utgifter til vedlikehold av kjøretøy, diverse kostnader (f.eks. leie), finanskostnader, avskrivningsutgifter, skatter og avgifter. Ta ikke med spesielle vedlikeholds- eller investeringer for infrastruktur og kjøretøy, men snarere uttrykk for kostnadene knyttet til opprettelsen av offentlig transporttilbud
Andre kostnader	KTF	Alle andre kostnader utover det som betales operatørene (eks. mva.). Dersom man betaler togoperatør en kompensasjon for takstdifferensen mellom egne og togoperatørens takster, skal disse legges til her. Løpende/nominelle kroner.
Totale kostnader	SSB	Alle ordinære kostnader knyttet til drift av kollektivtransporten, dvs. sum av administrasjonskostnader, driftsavhengige kostnader og kapitalkostnader. Utgår fra og med rapporteringsåret 2015.

²¹ Denne kan videreutvikles i neste runde til: Billettinntekter fra ulike kilder (ikke antall solgte billetter) «normalpris» (fullpris enkeltbillett), «kvantumsrabatt» (ulike former for rabatterte billetter ut ifra kjørt volum), «personrabatt» (ulike former for personspesifikke rabatterte billetter som barn, honnør, HC, osv. «perioderabatt» billetter med gyldighet over tid dags, ukes, måned, år el.l. «andre». Poenget med disse kategoriene er å synliggjøre hvor mye inntekt som kommer fra de ulike kildene, og til forskningsformål er det fornuftig å skille mellom de som har og ikke har marginalkostnad ved reisen

²² Forholdet til kommunale kjøp av billetter dekkes under skoleskyss. Det er derfor egentlig ikke vesentlig om skoleskyss er innenfor eller utenfor her, så lenge det blir gjort likt på tvers av fylker.

For driftskostnader virker KTF sine to kostnadsvariabler å være hensiktsmessige.

Vedlegg 2.4 Miljøvariabler

I dagens statistikk fanges miljøvariabler i liten grad opp. Dette er delvis et resultat av revisjonen i kollektiv-statistikkene hos SSB som ble gjort på 2000 og 2010-tallet. Omstilling til nullutslipp framstår som en sentral prosess i kollektivtransporten. Det er også noe som har blitt en viktig del av det offentlige oppgave, derfor er det av ulike etater opprettet en serie med miljøregnskaper og miljørapportering. Imidlertid virker de som er rettet mot kollektivtrafikk, i hovedsak å være utarbeidet lokalt. Med den utfordringen at de ikke alltid kan aggregeres direkte opp til nasjonale tall, fordi definisjonene varierer.

Vi har derfor kommet fram til et antall forslag til indikatorer som vi tror i stor grad kan sammenstilles basert på det de ulike fylkene allerede i dag har oversikt over, slik at merarbeidet ved en slik indikator minimeres.

Tabell V2 6: Miljøvariabler.

Navn	Status	Metadata og vurdering
Materiell	Ikke i bruk, men hentet fra Ruter	Antall kjøretøy (buss, båt/ferge) fordelt på drivlinje, og for buss, Euroklasse
CO2 utslipp	Ny variabel	Definisjon: Fylkeskommunenes egen beregning av utslipp i CO ₂ – ekvivalenter, for kollektivtransporten.

Vedlegg 2.5 Skoleskyss

Skoleskyss er en lovpålagt tjeneste utgjør en betydelig og voksende del av kollektivtransportens kostnader.

I skrivende stund har KOSTRA tabell 11843: Elever og skoleskyss, en oversikt over antall skyssberettigede elever per fylke, fordelt på åpen og lukket skoleskyss og grunnskole/videregående.

Kollektivstatistikken (tabell 11348) har også en variabel for antall passasjerer med åpen skoleskyss. Tallene som blir oppgitt for passasjerer med åpen skoleskyss anses å være usikre.

Tabell V2 7: Skoleskyss.

Navn	Kilde/Status	Metadata og vurdering
Elever og skoleskyss	KOSTRA – 2015-d.d.	Antall elever, fordelt på åpen og lukket skoleskyss.
Tabell: 11843	Årlig (des)	Vurdering: lukket skoleskyss mangler for Nordland, alle år, virker ellers å være plausible tall som presenteres. Antall skyssberettigede kan hentes direkte fra KOSTRA og brukes i «statusrapport for kollektivtrafikken».
Billettinntekter og passasjerer	SSB – kollektivtransport-statistikken	Antall skoleelever som reiser med åpen skoleskyss. Anslått, i mangel på validering. Kommunal betaling, barnebilletter, til fylkeskommunen
Tabell: 11348	2016- d.d. kvartal	Vurdering: Antall elever på åpen skoleskyss er veldig usikre tall. Bør ikke brukes videre. Betaling fra kommunene til fylkeskommunene for åpen skoleskyss er greit tilgjengelig og antagelig riktig i KOSTRA, slik det står og kan brukes i «statusrapport for kollektivtrafikken».
Skoleskyss	ny variabel	Metadata: antall skyssberettigede elever. Vurdering: totalt antall skyssberettigede bør kunne hentes fra KOSTRA (hentes der fra GSI). (GSI ²³ har antall skyssberettigede i grunnskolen (1. og 2.-10-trinn) rapportert inn av skolene selv (ingen fordeling på

²³ <https://gsi.udir.no/app/#!/view/units/collectionset/1/collection/106/unit/1/>

Navn	Kilde/Status	Metadata og vurdering
		begrunnelse). Kan hentes direkte fra GSI til «statusrapport for kollektivtrafikken».
		Antall skyssberettigede i videregående må rapporteres inn av fylkene.
Skoleskyss – lukket	ny variabel	Antall «påstigende» med lukket skoleskyss i løpet av et kalenderår. Altså, hvor én elev fram og tilbake, hver dag i 170 dager blir 340 «reiser» med lukket skoleskyss. Kroner brukt på lukket skoleskyss. Vurdering: En helt nødvendig variabel for å si noe om utviklingen i skoleskyss og kostnadene forbundet med dette. Litt usikker på hvordan dette fanges opp best. Bør rapporteres av administrasjonsselskapene eller fylkeskommunene til KTF.
Skoleskyss – lukket billettinntekter	Ny variabel	Inntekter fra lukket skoleskyss skal inkludere inntekter fra alt kommunalt kjøp av lukket skoleskyss, uavhengig av om det er fylkeskommunen eller kommunen som har skoleskyssansvaret for eleven.

Oppsummert om skoleskyss.

De foreliggende tallene fra SSB, og Grunnskolens informasjonssystem (GSI), gir ikke statistikk som kaster nødvendig lys over skoleskyssens betydning og utfordringer. KOSTRA-dataene på antall skyssberettigede er antagelig gode, og kan antagelig brukes inn i en «statusrapport for kollektivtrafikken» direkte. Tallene som presenteres hos SSB for antall passasjerer (skoleskyss) med åpen kollektivtrafikk er av veldig varierende kvalitet, det er derfor ingen grunn til å ta disse med i videre arbeid. Utfordringen i disse dataene ligger i at de stor grad er anslått. Tidligere var dette mindre utfordrende ved at mange av skoleelevene validerte billettene ved hver tur, men nå er dette betydelig dårligere. Tallene blir (av mange?) anslått basert på skyssberettigede.

Ny(e) variabel(er) for lukket skoleskyss er nødvendig. Her er det kun antall som foreligger hos KOSTRA og dette er (med forbehold) faste berettigede til lukket transport (funksjonsnedsettelse?). Nye variabler på antall utførte turer og kroner brukt på lukket skoletransport bør samles inn av KTF. Svar: Her må turer defineres ut ifra personer som blir transportert, ikke kjøretøy som blir brukt. Tur i betydningen «personreise/påstigning» ikke «vognløp».

Vi har forsøkt å sjekke ut med GSI og SSB om mulighetene til å få inn data på årsak til å bli skyssberettiget. Dette virker vanskelig, det ligger ikke inne i skjemaet som skolene rapporterer inn til GSI.

Alternativet for en indikator for skoletransport fremstår altså som: antall skyssberettigede med tall fra GSI (via KOSTRA). Antall elever som får drosjeskyss, fra kollektivtrafikkselskapene, og kroner brukt på drosjebasert skoleskyss. Skal man inn på å fordele elevene eller kostnadene på årsaker, får man store problemer. Det vil kreve en egen gjennomgang. Det vil antagelig gi stor nytte, men vil kreve arbeid fra fylkeskommunene, fordi det dreier seg om data som ikke blir rapportert inn til nasjonal statistikk i dag.

Vedlegg 2.6 Investering

SSB publiserer årlig statistikk på fylkeskommunale utgifter som omfatter blant annet brutto investeringer. Utgiftene er fordelt på funksjoner/tjenester. Uttømmende liste over funksjon/tjeneste omfattet av statistikken ligger [kodeliste over funksjoner \(ssb.no\)](#). Aktuelle funksjonene/tjenestene i tabellen som gjelder kollektivtrafikk er 730-buss, 732-båtruter og 734-Trikk, bybane og T-bane. God kommunal regnskapsskikk (GKRS) gir klare retningslinjer for avgrensningen mellom driftsregnskapet og investeringsregnskapet samt kriterier for klassifisering av investeringsutgifter. [Kommunal regnskapsstandard nr. 4 – \(KRS\) – Foreningen for god kommunal regnskapsskikk \(gkrs.no\)](#)

Tabell V2 8: Investering.

Navn	Kilde/Status	Metadata og vurdering
Investeringsutgifter	SSB Tabell 12163	Kommunens brutto ²⁴ investeringsutgifter i forbindelse med investeringer innen det enkelte funksjon/tjenesteområde, i dette tilfelle kollektivtrafikk. [Variabelforklaring slik det er definert i SSB's metadata: Metadata (ssb.no)]

Vurdering: investeringsutgifter hentet fra SSB-tabell 12163 er aggregerte verdier som ikke nødvendigvis viser hvilke spesifikke investeringsområder/poster/tjenester pengene blir brukt på. Likevel, ligger de som presist definerte regnskapsvariabler noe som bidrar til bedre presisjon i rapporterte verdier. Å følge disse eksisterende variabeldefinisjonene er en fordel i og med at vi unngår utarbeidelse av 'ad hoc' variabler. Dersom områdebestemt detaljeringsnivå blir en prioritet kan det vurderes ved at FK rapporterer på bestemte områder for å supplere data fra SSB i framtiden.

Vedlegg 2.7 Innovasjon

Vi har vurdert et utvalg variabler, men ikke funnet noe som er formålstjenlig innenfor årets tidshorisont. Dette gjøres det altså ingen ting med i 2024.

Vedlegg 2.8 Sømløshet

Vi har gått igjennom noen muligheter for alternative variabler for «sømløshet». Det krever mer grunnarbeid før disse er klare til å kunne tas i bruk på en formålstjenlig måte. Det er altså ikke en prioritert oppgave i 2024.

Vedlegg 2.9 Vurdering

Samlet vurdering, kategorisert hvor 1 er høyest prioritet og 3 er lavest prioritet. Ikke valgte variabler er markert med grå bakgrunnsfarge. Variabler som skal rapporteres inn står altså uten bakgrunnsmarkering.

²⁴ Bruttoinvesteringene som SSB publiserer, er på aggregert nivå og dermed viser kun samlede verdier. Det kommer ikke frem hvilke poster/investeringsområder statistikken viser til enhver tid. Likevel har statistikken har en styrke ved at kriteriene for hva som regnes som investering og ikke er tydelig definert. Investeringsutgiftene er klassifisert på basis av kriteriene fra GKRS som følger:

- 1) Utgifter til tiltak som klassifiseres som investeringer i varige driftsmidler skal regnskapsføres i investeringsregnskapet og føres i balansen under anleggsmidler (aktiveres) i balanseregnskapet. Investeringer som regnes som «investeringer i varige driftsmidler» omfatter:
 - a) Anskaffelse av driftsmidler som er bestemt til varig eie og som er vesentlige, herunder utskifting av vesentlige komponenter av større varige driftsmidler som avskrives hver for seg etter budsjett- og regnskapsforskriften § 3-4 fjerde ledd.
 - b) Påkostning på eksisterende varige driftsmidler som er varig og vesentlige. Som *varig* legges til grunn at eiendelen må ha en utnyttbar levetid på minst tre (3) år.
- 2) Hensynet til sammenligning mellom kommuner og forenkling av regelverket tilsier at grensen for vesentlig verdi bør være lik for alle, og at den ikke bør være for høy for de minste kommunene. Med *vesentlig verdi* menes en anskaffelseskost på minst kr 100 000. Vesentlighetsgrensen gjelder ikke tomter og andre ikke-avskrivbare driftsmidler av varig verdi for kommunen. Investeringer vurderes uavhengig av regnskapsperiode. Det innebærer at investeringer som strekker seg over flere år, skal vurderes som én investering, selv om utgiftene det enkelte år skulle være lavere enn kr 100 000.
- 3) Påkostning skiller seg fra vedlikehold ved at utgifter til påkostning er av investeringsmessig karakter, dvs. av varig og vesentlig verdi. Påkostninger skal utgiftsføres i investeringsregnskapet og aktiveres i balansen. Vedlikeholdsutgifter skal utgiftsføres i driftsregnskapet. Avgrensningen mellom vedlikehold og påkostning vedrører kun varige driftsmidler.

Tabell V2 9: Vurdering.

Variabel	Kommentar
Bakgrunn	
Befolkning	Hentes direkte
Areal	Hentes direkte
Produksjon	
Rutekilometer	KTF
Setekilometer	KTF
Påstigninger	KTF
Avganger	KTF - strykes
Passasjerkilometer	KTF
Plasskilometer	KTF
Vognkilometer	KTF
Økonomi	
Tilskudd - drift	Ny variabel – metadata på hvor tilskuddet finansieres
Tilskudd – investering	Ny variabel hentes fra KOSTRA
Billettinntekter	KTF - tydeliggjort
Driftskostnader	KTF – tydeliggjort
Andre kostnader	KTF - tydeliggjort
Miljø	
Materiell	Ny variabel
CO ₂ utslipp	Ny variabel
Drivstoff	Vurderes senere
Skoleskyss	
Skyssberettigede	Fra KOSTRA / GSI
Elev-tur med lukket transport	Ny - KFT
Kostnad lukket transport	Ny – KTF
Investering	
Investering	Fra KOSTRA
Innovasjon	
Innovasjonsprosjekter	Mulig i framtiden
Piloteringsprosjekter	Mulig i framtiden
Sømløshet	
Transportmidler tilgjengelig	Mulig i framtiden
Avvik kjørte/planlagte avganger	Mulig i framtiden
App transfere	Mulig i framtiden
Reiser med flere transportmidler	Mulig i framtiden
Selskap i appen	Mulig i framtiden

Vedlegg 3. Mulighet til utvidelser

Se nærmere på geografi på hvordan tilbudet fungerer – tilgjengelighetsanalyser.

Se nærmere på Flekstilbud som egne enheter – presentere statistikk for disse tilbudene separat og synliggjøre størrelse økonomi og geografi for dekning. Må inkludere en nærmere beskrivelse av tilbudets karakter – hvilke transportmiddel – PUDO – delt vs. eksklusivt

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 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

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

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gaustadalléen 21

E-post: toi@toi.no

Hjemmeside: www.toi.no

