

Sammendrag:

Behov for transportstatistikk

Bakgrunn og formål

Det har skjedd betydelige omstruktureringer innenfor samferdselssektoren de siste årene. Samarbeidet innenfor EU/EØS-området innebærer betydelige endringer i næringens konkurranse- og rammevilkår. Store investeringer i infrastruktur forestår, og drift og vedlikehold av bestående infrastruktur krever betydelige midler. En bedre planlegging på tvers av de tradisjonelle sektorene er et politisk krav.

For å kunne styre utviklingen i ønsket retning og drive rasjonell planlegging, kreves oppdatert kunnskap om utviklingen og de krefter som driver denne. Hovedformålet med dette prosjektet er å foreta en kritisk gjennomgang av dagens transportstatistikk med sikte på å forbedre de områder som i dag er lite tilfredsstillende dekket. Det er særlig fokusert på områder der statistikken er mangelfull og der det er inkonsistens mellom ulike kilder. De transportmodellene som nå brukes, blant annet under arbeidet med Nasjonal transportplan, setter også krav til den statistikk som utarbeides. Samtidig har vi tatt hensyn til de føringer som foreligger i og med det internasjonale statistiksamarbeidet.

Dagens transportstatistikk

Prosjektet omfatter transport og trafikk som er knyttet til de ulike transportmåter, først og fremst innenlands, men også til og fra utlandet. Både person- og godstransport behandles. Det innebærer at statistikk for områdene skipsfart, jernbane, sporveg og forstadsbaner, fly og hele vegsektoren står sentralt. Derimot vil samferdselens plass i generelle statistikkområder som nasjonalregnskap, prisindekser, forbruksundersøkelser og sysselsetting ikke tas opp. Viktige områder som transportens miljøeffekter, sikkerhet og energispørsmål er også holdt utenfor prosjektet.

Statistisk sentralbyrå (SSB) har en nøkkelrolle når det gjelder all statistikkproduksjon i Norge, og slik er det også innenfor samferdselsstatistikken. Dels samler SSB selv inn data, dels får de grunnlagsdata fra transportselskaper og andre og dels mottas ferdig bearbeidet statistikk. Viktige dataleverandører til SSB er Statens vegvesen, Sjøfartsdirektoratet, Luftfartsverket og transportselskapene. Transportøkonomisk institutt (TØI) samarbeider med SSB om blant annet beregningene av transportytelsene. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet og andre oppgavegivere gjennomfører TØI nasjonale reisevaneundersøkelser.

Statistikk for fremtiden

Det internasjonale samarbeidet om statistikken medfører krav til definisjoner og metoder for datainnsamling, og rapportering av statistikk til EU reguleres i rettsakter i form av forordninger, direktiver og rådsbeslutninger. Åpne grenser og deregulering på stadig flere transportområder utgjør en utfordring for det internasjonale statistiksamarbeidet. Ikke minst må det være en prioritert oppgave å utarbeide bedre statistikk for internasjonale transport og for utenlandske transport i hjemlandet.

Til nå har det meste av statistikken på transportområdet vært gitt for hele landet under ett. Etterspørselen fremover vil i økende grad bli knyttet til regioner, fylker, kommuner og mindre områder, samt transportkorridorer mellom de store byene. Dette skyldes ikke minst at bruken av regionale transportmodeller øker og at lokal transportplanlegging er et aktuelt tema. Dessuten vil det i tilknytning til nasjonal transportplanlegging særlig være behov for statistikk som går på tvers av sektorene, blant annet som grunnlag for utarbeiding av transportmodeller på ulike geografiske nivå.

Det vil også bli mer aktuelt å presentere transportstatistikk for tettbygde og spredtbygde områder hver for seg. Trafikken i byområder fører ofte med seg store miljømessige ulemper i form av støy og forurensing. For analyser av risiko og trafikksikkerhet er en dessuten avhengig av at det finnes gode eksponeringstall for vegtrafikken, både i byområder og utenfor byene. Hensynet både til miljø og sikkerhet krever derfor at viktige statistiske oppgaver for vegtrafikken gis separat for tettbygde og spredtbygde strøk.

Også i årene fremover må transportstatistikken baseres på en kombinasjon av løpende statistikk og periodiske undersøkelser. Beregningene av transport- og trafikkytelsene bygger på begge typer av statistikk og vil fortsatt stå sentralt.

Løpende statistikk

Statistikk fra sjøfarten kjennetegnes i dag av at det er mange oppgavegivere og relativt lite samordning mellom dem. Dette gjelder særlig godstransporten. Statistisk sentralbyrå forbereder nå en ny Havnestatistikk, som vil bli nøkkelen til et bedre datagrunnlag for transportstatistikken til sjøs. Den skal etter planen ha 2000 som sitt første referanseår. Det bør også undersøkes hvordan en best kan få løpende oversikter over transporten av fisk fra fangstfeltene til mottakene. Ressurs- og miljøhensyn samt hensynet til en mest mulig dekkende oversikt over transportytelsene gjør dette nødvendig.

Kystverket utarbeider en del statistikk som i dag utnyttes i offisiell statistikk. På kort sikt synes data fra losdatabasen å være mest aktuelt i denne sammenheng. Losstatistikken dekker hovedtyngden av skipstrafikken mellom Norge og utlandet, samt deler av den innenlandske fraktestrafikken. Det må undersøkes på hvilken måte denne statistikken kan supplere det vi nå har av informasjon på dette området, blant annet når det gjelder den trafikken som foretas av skip som er registrert i utlandet.

Når det gjelder persontransporten til sjøs er det behov for mer utfyllende statistikk fra hurtigruta. Statistikken som viser trafikken med bilfergene til og fra Norge må opprettholdes.

Jernbane- og sporveisselskapene utarbeider i dag løpende statistikk, for det meste på årsbasis. Det bør defineres et "kjerneinnhold" for statistikken for jernbanesektoren og organiseringen må avklares. En mulig løsning kan være at selskapene leverer slik statistikk til Jernbaneverket, som så samler statistikken, publiserer og videreformidler denne til Statistisk sentralbyrå. Det bør tas utgangspunkt i den statistikken som publiseres i dag, men i tillegg bør det gis transportytelser fordelt på avstandsgrupper. For spesielle nasjonale formål er det også ønskelig å utarbeide en del oppgaver for relasjoner og/eller transportkorridorer, både når det gjelder gods- og persontransport. Slike oppgaver må beskyttes mot innsyn fra konkurrerende transportører.

Transport- og trafikkstatistikken for bussektoren er mangelfull. I samarbeid med samferdselskontorene i fylkene, Kommunenes sentralforbund og Transportbedriftenes Landsforening bør det settes ned et utvalg med formål å utarbeide et opplegg til en forbedret statistikk på dette område.

Løpende undersøkelser av lastebiltransportene har gitt langt bedre statistikk på dette område enn tidligere og må fortsette. Innholdet i undersøkelsen, blant annet når det gjelder varegrupperingen, må vurderes med sikte på å dekke viktige behov. Det bør dessuten vurderes å etablere en egen statistikk for vegterminaler. Et første skritt for å få bedre informasjon om transportkjeder, ville være å inkludere et spørsmål i Lastebilundersøkelsen om hvorvidt lasten er levert eller hentet på en terminal, eventuelt hva slags type terminal.

Periodiske undersøkelser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomføres med utvidet utvalg i 2001. Det er viktig at disse undersøkelsene foretas hvert fjerde år fremover, slik at en kommer i takt med arbeidet med nasjonal transportplan. Reisevaneundersøkelsene er i dag vesentlige datakilder både for den løpende statistikken, modellformål og planlegging.

Selv med et utvidet utvalg vil likevel de nasjonale reisevaneundersøkelsene gi begrenset informasjon om bruken av kollektive transportmidler, særlig til modellformål. I tillegg til disse undersøkelsene, er det derfor fra tid til annen nødvendig å gjennomføre separate undersøkelser knyttet opp til hvert enkelt transportmiddel. Periodiske undersøkelser på fly, buss, båt og drosje er eksempler på slike undersøkelser. Minst hvert tiende år bør også "Eie og bruk av personbil" gjennomføres.

Mens vi har løpende undersøkelse av godsbilene (med nyttelast over 3,5 tonn) og periodisk informasjon om personbilene, vil varebiler, kombinerte biler og minibusser (færre enn 17 seter) falle mellom to stoler. Antallet slike biler er høyt og de utfører et stort trafikk- og transportarbeid. Undersøkelser av disse bilene må organiseres som en utvalgsundersøkelse.

En ny undersøkelse av leie- og egentransport på kysten bør foretas så snart som mulig, senest i 2003. Det samme gjelder rutefarten langs kysten, med tanke på å oppdatere estimatene på gjennomsnittlig transportavstand, der det nå brukes tall fra 1979.

Transport- og trafikktelsene

Definisjonene og omfanget av statistikken for transportytelsene må gjennomgås og eventuelt oppdateres. Cruisetransporten langs kysten og fiskebåtene bør inkluderes. Taubaner bør også tas med. Beregningsmetode for utleiebilene må forbedres. Det bør gjennomføres en samordning av de trafikkberegningene som foretas av Transportøkonomisk institutt og vegtrafikkindeksen til Vegdirektoratet. Datagrunnlaget for transportene mellom Norge og utlandet må forbedres.

Transportytelsene bør ikke bare gis for hele landet under ett, men også for landsdeler, eventuelt i neste omgang fylker. Det bør også være et mål å fordele ytelsene på tettbygd/spredtbygd og for persontransportens del, også på reiseavstand.