

Arbeidsdokument av 13. desember 2006  
2508D Kollektivtransportforum  
Edvin Frøysadal

OI/1890/2006

# **Noen rammebetingelser for lokal kollektivtransport**

## **Notat til NETTBUSS**

## **Innhold**

<b>Sammendrag</b> .....	<b>3</b>
Resultater.....	3
Rammebetingelser for lokal kollektivtransport.....	4
Problemstillinger å følge opp .....	5
<b>1 Innledning</b> .....	<b>6</b>
<b>2 Datagrunnlag</b> .....	<b>7</b>
3.1 Driftstilskudd til lokal rutekjøring med buss 2001 - 2005 .....	7
3.1.1 Kommentarer .....	8
3.2 Samlede årlige driftstilskudd til lokal kollektivtransport 2001 - 2005.....	9
3.2.1 Kommentarer .....	9
3.3 Internasjonal sammenlikning .....	9
3.4 Kollektivtransportens andel av statsbudsjettet 1980 - 2005.....	10
3.5 Interessante problemstillinger å følge opp .....	10
<b>Referanser</b> .....	<b>11</b>

## **Vedlegg**

Tabell 1: Rammebetingelser for lokal kollektivtransport 2001-2005, buss

Tabell 2: Årlige tilskudd til lokal kollektivtransport 2001-2005

*Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt.  
Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning.  
Unntak må klareres med TØI.*

## Sammendrag

For NETTBUSS ved markedsdirektør John Emil Myhre har TØI sammenstilt en del informasjon rundt driftsbetingelsene for kollektivtransporten og utvikling av disse.

Utgangspunktet var ønsket om oppdatering av tabell 2.3 i TØI-rapport 752/2004, *Kollektivtransportens økonomiske rammebetingelser og utviklingstrekk*, så langt som mulig. For fylker med de største byområdene i landet (Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø) gir denne tabellen opplysninger om andel skoleskyss (målt i antall vognkilometer), byområdets andel (%) av befolkningen i fylket og tilskudd til lokal kollektivtransport med buss regnet pr. innbygger i fylket i år 2002. Vår oppdatering gjelder de etterfølgende årene fram til og med 2005.

I tillegg til de nevnte seks byområder/fylker har vi sammenstilt tilsvarende opplysninger for de ti største byområdene og "deres fylker" samt for alle fylkene. Andel innbyggere i tettsteder er tatt med for alle fylkene. Videre er følgende oversikter utarbeidet:

- Myndighetenes årlige tilskudd til kollektivtransport med buss i de ulike fylkene (regnet pr. innbygger) for tidsserien 2001-2005 (for Oslo inngår også trikk og T-bane)
- Totalt tilskudd til kollektivtransport, dvs. inkludert båter/hurtigbåter for samme periode
- Andel tilskudd til kollektivtransport med buss, båt og tog i Norge av det totale statsbudsjettet for tidsserien 1980-1985-1990-1995-2000-2005

Et ønske om at "opplysningene for Norge burde suppleres med tilsvarende opplysninger for f.eks. Göteborg, Stockholm, Helsinki, København og London", er allerede bra dekket gjennom TØI-rapport 647/2003 *Kollektivtransporten i Oslo/Akershus i 1995 sammenlignet med 42 utenlandske byer*. Dette er derfor ikke fulgt opp noe mer her.

Indirekte tilskudd (subsidiar) til kollektivtransporten har ikke vært et spesielt tema i dette arbeidet.

## Resultater

Tabell S.1 gir et konsentrat av de viktigste resultatene:

- For hvert år 2001-05 og for hvert fylke viser den tilskuddene, regnet pr. innbygger, til henholdsvis buss og lokal kollektivtransport totalt. Unntakene er Akershus og Oslo der tall for buss ikke er skilt ut.
- Skoleskyssens andel av totalt trafikkarbeid (vognkilometer) i rutekjøring med buss og andel av fylkets befolkning bosatt i et stort, sammenhengende byområde henholdsvis i tettsteder gis bare for 2005, da andelene gjennomgående har endret seg lite eller har vært konstante i den perioden vi har studert.

## Rammebetingelser for lokal kollektivtransport

Tabell S.1: Myndighetenes tilskudd til buss og kollektivtransport totalt (buss + båt/hurtigbåt + ev.trikk/T-bane) regnet pr. innbygger i perioden 2001-2005 (løpende priser) samt andel skoletransport og andel av fylkets befolkning bosatt henholdsvis i et stort, sammenhengende byområde og i tettsteder i 2005

	2001		2002		2003		2004		2005				
	Tilsk. pr. innb. (kr)		Tilsk. pr. innb. (kr)		Tilsk. pr. innb. (kr)		Tilsk. pr. innb. (kr)		Tilsk. pr. innb. (kr)		Andel	Andel	Andel
		Koll.trsp.		Koll.trsp.		Koll.trsp.		Koll.trsp.		Koll.trsp.	skole	folk	folk i
Fylke	Buss	totalt	Buss	totalt	Buss	totalt	Buss	totalt	Buss	totalt		i by	tettsted
Østfold	279	288	406	415	426	435	780	789	772	782		46	83
Akershus *		779		778		835		759		782	18		88
Oslo *		1 232		1 446		1 591		1 450		1 700		100	100
Hedmark	572	572	584	584	722	722	660	660	839	839			54
Oppland	1 074	1 074	1 109	1 109	1 170	1 170	1 183	1 183	1 237	1 237	67		55
Buskerud	519	519	573	573	640	640	675	675	649	649		41	78
Vestfold	237	239	245	248	256	259	262	264	259	261	11	26	84
Telemark	448	498	491	543	546	598	398	451	551	619		61	75
Aust-Agder		565	596	629	604	632	623	649	635	660			68
Vest-Agder	768	794	784	814	764	794	746	778	740	773	41	64	79
Rogaland	417	642	428	428	534	534	556	556	575	927		51	85
Hordaland	586		643	743	622	728	549		570	671		57	78
Sogn & Fjord	1 132	1 756	1 178	1 788	1 198	1 848	1 244	1 886	1 246	1 942	47		55
Møre & Roms	554	678	537	669	567	717	557	712	596	752			67
Sør-Tr.lag	410	513	413	517	427	537	562	673	610	733		60	76
Nord-Tr.lag	686	800	685	806	689	828	690	830	734	886	62		56
Nordland	750	1 343	828	1 557	839	1 610	866	1 627	853	1 669			68
Troms	847	1 144	846	1 008	921	1 137	919	1 111	1 018	1 258		41	65
Finnmark	692	1 949	658	690	862	893	796	1 877	877	1 875	33		73
* Tilskuddene omfatter alle driftsarter.													
Forklaringer:													
Tilskudd pr. innbygger (kr) = tilskudd til lokal kollektivtransport regnet pr. innbygger i fylket (løpende priser).													
Andel skole = skoleskyssens andel (%) av totalt trafikkarbeid (vognkilometer) i rutekjøring med buss i fylket.													
Andel folk i by = andel (%) av fylkets befolkning som bor i et stort, sammenhengende byområde (se definisjon).													
Andel folk i tettsted = andel (%) av fylkets befolkning som bor i tettsteder (se definisjon).													

Høyest totalt tilskudd har Sogn og Fjordane, Finnmark, Nordland, Oslo, Troms og Oppland, alle med over 1 000 kroner pr. innbygger pr. år. Finnmark har et noe svingende tilskuddsbilde, som trolig skyldes feil i datagrunnlaget. Ikke uventet er tilskuddene i Vestfold klart lavest, med under 300 kroner pr. innbygger pr. år. Ser vi på ytterpunktene, er totaltilskuddet pr. innbygger over sju ganger så høyt i Sogn og Fjordane som i Vestfold. Nærmest Vestfold kommer Telemark, men her er det mange fylker på omtrent samme nivå.

Tilskuddene til busstransport, regnet pr. innbygger, dominerer i de fleste fylkene. Båttransport har særlig høye tilskudd i Finnmark, Nordland og Sogn og Fjordane. Vi tar forbehold om kvaliteten på tallene for Finnmark når de spesifiseres på driftsarter. (Ferge inngår ikke i båttransport.)

Av markerte sprang i tilskuddene, nevnes Østfold. Her økte tilskuddene med ca. 350 kroner pr. innbygger fra 2003 til 2004 (totalt nesten 100 mill. kroner). Fylkeskommunens forklaring er at dette skyldtes at de gikk over fra netto- til brutto-kontrakter i sine avtaler med operatørene i det aktuelle tidsrommet.

Den andel som totalt tilskudd til kollektivtransport med buss, båt og tog utgjør av samlet statsbudsjett, viser i hovedsak en fallende trend de siste 25 årene. Andelen var høyest på 1980-tallet, med 1,6 %. Lavest var den i 1995 med 0,9 %, og fra 2000 har den vært 1,1 %.

Framstillingen skjuler at de absolutte tilskuddene til kollektivtransport har steget kraftig de ti siste årene, og at de i denne perioden har utgjort en økende prosentandel av SDs budsjett (ca. 30 % i 2005). På den annen side har SDs budsjett helt fra 1980 utgjort en fallende prosentandel av statsbudsjettet (11,3 % i 1980 og 3,4 % i 2005).

### **Problemstillinger å følge opp**

Vår enkle analyse har igjen bekreftet at det innenfor kollektivtransporten er stort behov for avklaring av datagrunnlag/sammenliknbarheten av data. Mulig initiativ er å arrangere et seminar i regi av Kollektivtransportforum; *Kunnskapsgrunnlaget for utviklingen av kollektivtransporten – har vi gode nok data?*

Forklaringer på variasjon i tilskuddsnivå pr. innbygger i de ulike fylkene, er et annet tema som det vil være interessant å belyse nærmere.

Forklaringer på endring i tilskuddsnivå over tid, er et tredje tema som det er av interesse å se nærmere på.

# 1 Innledning

For NETTBUSS ved markedsdirektør John Emil Myhre har TØI sammenstilt en del informasjon rundt driftsbetingelsene for kollektivtransporten og utvikling av disse.

Utgangspunktet var ønsket om oppdatering av tabell 2.3 i TØI-rapport 752/2004, *Kollektivtransportens økonomiske rammebetingelser og utviklingstrekk*, så langt som mulig. For fylker med de største byområdene i landet (Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø) gir denne tabellen opplysninger om andel skoleskyss (målt i antall vognkilometer), byområdets andel (%) av befolkningen i fylket og tilskudd til lokal kollektivtransport med buss regnet pr. innbygger i fylket i år 2002. Oppdateringen gjelder de etterfølgende årene fram til og med 2005.

I en oppfølging av denne første (muntlige) avtalen konkretiserte Myhre noen tilleggsønsker i e-post av 20.9.2006:

”Det hadde vært interessant å få en oversikt over hvor mye penger myndighetene bruker på kollektivtransport med buss i de ulike fylkene. For å sammenligne kunne man da se dette pr. innbygger. I Oslo hadde det vært naturlig å ta med trikk og t-bane i tillegg. I en del fylker er båter/hurtigbåter en vesentlig del av kollektivtransporten, slik at det kunne også være interessant å få med en egen oversikt som viser hvor mye man bruker totalt på kollektivtransport.

En tidsserie fra f.eks 2002-2005 kunne vært spennende å se på.

Noen tanker om hva som er årsaken til eventuelle forskjeller hadde vært fint å få med.

Selvsagt ville det også vært interessant om man kunne sammenligne disse tallene med f.eks Göteborg, Stockholm, Helsinki, København og London.

I nasjonal sammenheng kunne det videre vært interessant å se på hvilken andel tilskudd til kollektivtransporten i Norge (buss, båt, tog) utgjør av det totale statsbudsjettet. Da med en tidsserie noe lengre tilbake. For eksempel 1980-1985-1990-1995-2000-2005.

Er klar over at dette er noe mer informasjon enn nevnt i telefon”.

Tilleggsoppgavene kan oppsummeres slik:

1. Myndighetenes årlige tilskudd til kollektivtransport med buss i de ulike fylkene (regnet pr. innbygger) for tidsserien 2002-2005 (for Oslo har vi tatt med trikk og T-bane også)
2. En egen oversikt som viser hvor mye som brukes totalt på kollektivtransport, dvs. inkludert båter/hurtigbåter for samme periode
3. Opplysningene for Norge burde suppleres med tilsvarende opplysninger for f.eks. Göteborg, Stockholm, Helsinki, København og London
4. Andel tilskudd til kollektivtransport med buss, båt og tog i Norge av det totale statsbudsjettet for tidsserien 1980-1985-1990-1995-2000-2005.

Indirekte tilskudd (subsidiar) har ikke vært spesielt tema i dette arbeidet.

## 2 Datagrunnlag

Generelt er det viktig å ha konsistente tidsrekker som gir grunnlag for reelle sammenlikninger (Myhre ønsker bl.a. ”noen tanker om hva som er årsaken til ev. forskjeller”).

For den aktuelle perioden er vi nødt til å ta utgangspunkt i tall fra SSBs KOSTRA Samferdsel (KOSTRA - KOMmune-STat-RApportering), som gir fylkesspesifiserte tall for blant annet buss og båt fra ca. 2000. Befolkningstallene er hentet fra SSBs befolkningsstatistikk. I tillegg til KOSTRA-tallene, har vi brukt egne tall innhentet i andre prosjekter eller i forbindelse med dette konkrete oppdraget (se nedenfor).

Erfaringsmessig har dessverre KOSTRA en god del feil og mangler. Opprettinger tar veldig lang tid, både når vi selv foretar rettinger til eget bruk og når SSB foretar rettinger i grunnmaterialet. Byråets rutiner for slike endringer innebærer en lang prosess. En del tall for buss har vi allerede fått korrigert på eget initiativ, blant annet gjennom kvalitetssikringen av datagrunnlaget for bussprosjektet (prosjekt 3116 – Kartlegging av ulike kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport), som ble gjennomført i 2005. Men på dette området dukker det stadig opp nye behov for justeringer, også av materiale som allerede er blitt rettet. Dette er altså en omfattende prosess. (Tilskuddstallene for buss som vi innhentet i 2005 i prosjekt 3116, var *budsjett* for 2005, og vi har høsten 2006 prøvd å få de aktuelle regnskapstallene. Våre konkrete henvendelser til fylkeskommunene om dette mangler dessverre svar fra sju fylkeskommuner; jf. merknadsrubrikken i tabell 2.)

Siden rutinene i SSB gjør at det tar veldig lang tid før feil i grunnmaterialet blir korrigert, og TØI ikke inngår i disse rutinene (selv om vi på eget initiativ av og til gir Byrådet tilbakemeldinger om feil som vi er blitt oppmerksom på), er det lite vi kan gjøre annet enn å sikre oss at det materialet vi selv bruker, er så godt som vi kan oppnå i denne situasjonen. Våre korrigeringer skjer da som regel etter at vi gjennom kritisk vurdering av eksisterende datamateriale, mener at kvaliteten ikke er god nok og selv tar initiativ til å innhente nye tall fra fylkeskommunene. Det har liten hensikt å kommentere en ”utvikling” som er basert på mangelfullt datagrunnlag, og som vi ikke har fått kvalitetssikret på en tilfredsstillende måte.

### 3.1 Driftstilskudd til lokal rutekjøring med buss 2001 - 2005

Den første delen av avtalen som er beskrevet innledningsvis, samt tilleggsoppgave 1 har vi besvart ved tabell 1 som fylkesspesifisert viser tilskuddskroner til buss pr. innbygger, andel skoleskyss (%) og befolkningsandel (%) bosatt i de største (sammenhengende) byområdene henholdsvis i tettsteder for perioden 2001-2005 (jf. definisjon av byområder og tettsteder bakerst i tabellen).

I tilskuddstallene for Oslo inngår tilskudd til trikk og T-bane, mens tilskuddene i Akershus også omfatter tilskudd til Oslo Sporveier, NSB mv. Tilskudd pr. innbygger er beregnet med utgangspunkt i folketallet i det enkelte fylke. I stedet for å ta med kun de seks byene/fylkene som var utgangspunkt for oppdateringen

(se innledningen), har vi i tabell 1 tatt med alle fylkene. Derfor har tabellen pr. definisjon noen fylker uten verdier for variabelen *Befolkningsandel i byområdet*.

Andre hull i materialet skyldes særlig manglende tilgang på opplysninger om skoleskyssens trafikkarbeid (vognkilometer). Kun sju fylker har gitt konkrete data, mens de fleste ikke kan gi slik statistikk fordi skoleskyss ikke skiller fra annen kjøring. Det er det lite vi kan gjøre med. I tillegg var det noen usikre/avvikende verdier for tilskuddene slik de er presentert i KOSTRA. Dette har vi forsøkt å få kvalitetssikret gjennom kontakt med fylkeskommunene. Denne prosessen er viktig for å kunne beskrive utviklingen og årsaker til eventuelle sprang i verdiene. Den er også dessverre nokså tidkrevende, blant annet fordi fylkeskommunene ofte ikke har anledning til å svare på våre henvendelser så raskt eller så utfyllende som vi, og oppdragsgiverne, ønsker. Kanskje kommer det ikke noe svar i det hele tatt - -.

### **3.1.1 Kommentarer**

#### **Tilskudd**

Høyest tilskudd til buss har Sogn og Fjordane, Oppland og de tre fylkene i Nord-Norge, alle med rundt 1 000 kroner pr. innbygger og år (for Akershus og Oslo har vi ikke spesifiserte tall for buss). Lavest tilskudd har Vestfold med under 300 kroner pr. innbygger pr. år. Ser vi på ytterpunktene, er tilskuddet til buss pr. innbygger nesten fem ganger så høyt i Sogn og Fjordane som i Vestfold.

Av markerte sprang i tilskuddene, nevnes Østfold, der de økte med ca. 350 kroner pr. innbygger fra 2003 til 2004. Fylkeskommunens forklaring er at dette skyldtes at de gikk over fra netto- til bruttokontrakter i sine avtaler med operatørene. I Hedmark svinger tilskuddet en god del over tid, men hovedtendensen er kraftig økning, uten at vi kan forklare dette nærmere. Vest-Agder, og i en viss grad Hordaland, utmerker seg med svakt fallende tilskudd pr. innbygger de siste årene. Sør-Trøndelag har fått økte tilskudd. Nord-Trøndelag og Nordland har relativt stabile tilskudd. Finnmark har noen svingninger over tid som vi antar skyldes feil i datagrunnlaget.

#### **Skoleskyssandel**

I de sju fylkene som har gitt opplysninger om skoleskyssens andel av trafikkarbeidet (vognkilometer), varierer andelen mellom ca. 10 % (Vestfold) og ca. 70 % (Oppland). Andelene endrer seg vanligvis lite fra år til år.

#### **Befolkningsandel i byområdet**

Ser vi på andel innbyggere som er bosatt i hvert av de ti største byområdene, og holder Oslo utenfor, varierer andelen mellom 25 % (Vestfold) og 65 % (Vest-Agder). Utviklingen er meget stabil over en så kort periode som de fem årene vi har sett på.

#### **Befolkningsandel i tettsteder**

Holder vi Oslo fortsatt utenfor, varierer andel av befolkningen som er bosatt i tettsteder i de enkelte fylkene, mellom ca. 55 % (Hedmark, Oppland og Sogn og Fjordane) og i underkant av 90 % (Akershus). Også disse andelene er svært stabile i den korte perioden vi har studert.



## **3.2 Samlede årlige driftstilskudd til lokal kollektivtransport 2001 - 2005**

Resultatet av denne oppgaven er presentert i tabell 2 som for hvert fylke viser *samlet tilskudd til lokal kollektivtransport* (dvs. buss + båt/hurtigbåt + ev. trikk/T-bane), og tilskudd regnet pr. innbygger i perioden 2001-2005.

Korrigeringer som vi har foretatt i datagrunnlaget, gjelder *buss*, som er viktigst i de fleste fylker. Andre driftsformer har vi ikke hatt mulighet til å korrigere nå. I tabell 2 er våre rettinger angitt i merknadsrubrikken. Eksempel: "Fk/TØI. 2005 = budsjett." betyr a) at fylkeskommunen har hjulpet oss med oppdatering av KOSTRA-tall og b) at 2005-tallene fortsatt er budsjett som vi innhentet i 2005, og som vi ikke har fått erstattet med regnskapstall. For fylker uten merknader har vi brukt KOSTRA-tall.

### **3.2.1 Kommentarer**

Høyest samlet tilskudd har Sogn og Fjordane, Finnmark, Nordland, Oslo, Troms og Oppland, alle med over 1 000 kroner pr. innbygger pr. år. Finnmark har et noe svingende tilskuddsbilde, som trolig skyldes feil i datagrunnlaget. Ikke uventet er tilskuddene i Vestfold klart lavest, med under 300 kroner pr. innbygger pr. år. Ser vi på ytterpunktene, er totaltilskuddet pr. innbygger over sju ganger så høyt i Sogn og Fjordane som i Vestfold. Nærmest Vestfold kommer Telemark, men her er det mange fylker på omtrent samme nivå.

Av markerte sprang i tilskuddene, nevnes Østfold. Her økte tilskuddene med ca. 350 kroner pr. innbygger fra 2003 til 2004. Fylkeskommunens forklaring er at dette skyldtes at de gikk over fra netto- til bruttokontrakter i sine avtaler med operatørene.

Båttransport er særlig viktig på Vestlandet, i Nord- Norge og i Trøndelag. Tabell S.1 i sammendraget viser, indirekte, at båttransport har høyest tilskudd pr. innbygger i Finnmark, Nordland og Sogn og Fjordane. Vi tar forbehold om kvaliteten på tallene for Finnmark når de spesifiseres på driftsarter. I Nordland er tilskuddene til båt, regnet pr. innbygger, av samme størrelse som tilskuddene til buss. I Sogn og Fjordane er tilskuddene til båt pr. innbygger omtrent det halve av tilskuddene til buss. (Ferge inngår ikke i båttransport.)

## **3.3 Internasjonal sammenlikning**

En internasjonal sammenlikning med norske data vil være mest relevant for Oslo (ev. Oslo/Akershus). Største problemet er hvor sammenliknbare tilgjengelige data egentlig er, spesielt hvis en skal ta med de indirekte tilskuddene, siden disse varierer betydelig fra land til land. I UITP-databasen fra 1995 inngår Oslo (dvs. Oslo + Akershus) sammen med 83 andre byer/byområder. For AS Oslo Sporveier foretok TØI i 2003 en sammenlikning av kollektivtransporten i Oslo/Akershus med et utvalg på 42 av disse byene, blant andre Stockholm, København og Helsinki (TØI-rapport 647/2003, *Kollektivtransporten i Oslo/Akershus i 1995*

sammenlignet med 42 utenlandske byer). Her mente vi det var noen ”funn” som kunne være av interesse, og TØI-rapport 647/2003 er sendt til oppdragsgiver.

En oppdatering av UITP-databasen med 2001-tall er foretatt i *Mobility in Cities Database*. Her inngår data for blant andre Oslo, Stockholm, København, Helsinki og London. En oppdatering av TØI-rapport 647/2003 kunne kanskje være aktuelt, hvis de aktuelle variablene også hadde inngått i 2001-versjonen. Det viser seg imidlertid at de fleste variablene som ble analysert i rapport 647/2003, ikke er spesifisert på driftsarter i den nye versjonen (kun på vegtransport og skinnegående transport). Dette gjelder bl.a. variablene driftskostnader og investeringer, som også i rapport 647/2003 var basert på aggregerte tall og derfor skulle være mulig å sammenlikne med 2001-tallene.

### **3.4 Kollektivtransportens andel av statsbudsjettet 1980 - 2005**

Som datakilder har vi brukt St.prp. nr. 1 for Finansdepartementet henholdsvis Samferdselsdepartementet og tatt utgangspunkt i regnskap/saldert budsjett for de aktuelle årene (løpende priser). Resultatet er vist i tabell 3.

*Tabell 3: Totalt tilskudd til kollektivtransport i % av samlet statsbudsjett 1980-2005 (ekskl. Hurtigruta og fly, basert på løpende priser)*

1980:	1,6
1985:	1,6
1990:	1,2
1995:	0,9
2000:	1,1
2005:	1,1

Den andel som totalt tilskudd til kollektivtransport med buss, båt og tog utgjør av samlet statsbudsjett, viser i hovedsak en fallende trend de siste 25 årene. Andelen var høyest på 1980-tallet, med 1,6 %. Lavest var den i 1995 med 0,9 %, og fra 2000 har den vært 1,1 %.

Framstillingen skjuler at de absolutte tilskuddene til kollektivtransport har steget kraftig de ti siste årene, og at de i denne perioden har utgjort en økende prosentandel av Samferdselsdepartementets budsjett (ca. 30 % i 2005). På den annen side har Samferdselsdepartementets budsjett helt fra 1980 utgjort en fallende prosentandel av statsbudsjettet (11,3 % i 1980 og 3,4 % i 2005).

### **3.5 Interessante problemstillinger å følge opp**

Innspillene fra markedsdirektør Myhre i NETTBUSS og TØIs enkle analyser har avfødt noen viktige problemstillinger rundt rammebetingelsene for kollektivtransporten som det er svært ønskelig å få belyst nærmere.

## **Datagrunnlag**

På flere områder er det vist et behov for avklaring av datagrunnlaget/sammenliknbarheten av data. Ett mulig initiativ her vil være å arrangere seminar i regi av Kollektivtransportforum med temaet *Kunnskapsgrunnlaget for utviklingen av kollektivtransporten - har vi gode nok data?*

## **Forklaringer på variasjon i tilskuddsnivå pr. innbygger i de ulike fylkene**

Vi ser at det er noen distriktsfylker som skiller seg ut, sammen med Oslo, med relativt høyt tilskuddsnivå pr. innbygger, men variasjonen er stor. Et oppfølgings-tema kunne være hva det er som forklarer denne variasjonen (kvalitet/tilbudsnivå, produksjonseffektivitet med mer).

En annen, likeartet analyse ville være å studere effekter av ulikt tilskuddsnivå.

## **Forklaringer på endring i tilskuddsnivå over tid**

Denne analysen har tatt for seg perioden 2001-2005. Tidligere har vi sammenfattet utviklingen over lengre tidsperiode (Bekken mfl. 2006), som viser ny økning i tilskuddsnivå fra ca.1997, etter nedgang fra 1986 til 1997. Forklaring på disse endringene over tid er av stor interesse.

## **Referanser**

Bekken, Jon-Terje mfl. 2006. *Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 918/2006.

Fearnley, Nils og Frøysadal, Edvin. 2003. *Kollektivtransporten i Oslo/Akershus i 1995 sammenlignet med 42 utenlandske byer. Beskrivelser av nøkkeldata for driftsarter og samlet kollektivtransport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 647/2003.

Finans- og tolldepartementet. St.prp. nr. 1 i perioden 1980-2007.

Norheim Bård. 2004. *Kollektivtransportens økonomiske rammebetingelser og utviklingstrekk. Alternativ finansiering av transport i by – Delrapport 3*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 752/2004.

Samferdselsdepartementet. St.prp. nr. 1 i perioden 1980-2007.

Statistisk sentralbyrå. Statistikkbanken (Folketall og KOSTRA)



# Vedlegg



Tabell 1: Rammebetingelser for lokal kollektivtransport 2001-2005, buss (for Akershus og Oslo er det tilskudd totalt)

Fylke	Variabel	2001	2002	2003	2004	2005
<b>01 Østfold</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)	46	46	46	46	46
	Bef.andel i tettsted (%)	83	83	83	83	83
	Tilskuddskroner pr. innbygger	279	406	426	780	772
<b>02 Akershus</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	18	18	18	18	18
	Bef.andel i byområdet (%)	-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)	88	88	88	88	88
	Tilskuddskroner pr. innbygger	779	778	835	759	782
<b>03 Oslo</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)	100	100	100	100	100
	Bef.andel i tettsted (%)	99	99	99	100	100
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 232	1 446	1 591	1 450	1 700
<b>04 Hedmark</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)	-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)	53	53	54	54	54
	Tilskuddskroner pr. innbygger	572	584	722	660	839
<b>05 Oppland</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	72	72	70	67	67
	Bef.andel i byområdet (%)	-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)	54	54	54	54	55

	Tilskuddskroner pr. innbygger		1 074		1 109		1 170		1 183		1 237
<b>06 Buskerud</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–		–		–		–		–	
	Bef.andel i byområdet (%)		41		41		41		41		41
	Bef.andel i tettsted (%)		77		78		78		78		78
	Tilskuddskroner pr. innbygger		519		573		640		675		649
<b>07 Vestfold</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)		12		12		11		11		11
	Bef.andel i byområdet (%)		25		25		26		26		26
	Bef.andel i tettsted (%)		83		84		84		84		84
	Tilskuddskroner pr. innbygger		237		245		256		262		259
<b>08 Telemark</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–		–		–		–		–	
	Bef.andel i byområdet (%)		60		60		60		61		61
	Bef.andel i tettsted (%)		74		74		74		75		75
	Tilskuddskroner pr. innbygger		448		491		546		398		551
<b>09 Aust-Agder</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–		–		–		–		–	
	Bef.andel i byområdet (%)	–		–	-	–	-	–	-	–	-
	Bef.andel i tettsted (%)		67		68		67		67		68
	Tilskuddskroner pr. innbygger	–		–	596	–	604	–	623	–	635
<b>10 Vest-Agder</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)		42		42		41		42		41
	Bef.andel i byområdet (%)		64		64		64		64		64
	Bef.andel i tettsted (%)		78		78		78		78		79
	Tilskuddskroner pr. innbygger		768		784		764		746		740



<b>11 Rogaland</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)		51	51	51	51	51
	Bef.andel i tettsted (%)		84	84	84	84	85
	Tilskuddskroner pr. innbygger		417	428	534	556	575
<b>12 Hordaland</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)		56	57	57	57	57
	Bef.andel i tettsted (%)		78	78	78	78	78
	Tilskuddskroner pr. innbygger		586	643	622	549	570
<b>14 Sogn og Fjordane</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)		42	41	47	47	47
	Bef.andel i byområdet (%)		-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)		54	55	54	54	55
	Tilskuddskroner pr. innbygger		1 132	1 178	1 198	1 244	1 246
<b>15 Møre og Romsdal</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)		-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)		67	67	67	67	67
	Tilskuddskroner pr. innbygger		554	537	567	557	596
<b>16 Sør-Trøndelag</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	–	–	–	–	–	–
	Bef.andel i byområdet (%)		59	59	59	59	60
	Bef.andel i tettsted (%)		75	75	76	76	76
	Tilskuddskroner pr. innbygger		410	413	427	562	610

<b>17 Nord-Trøndelag</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)		60	60	64	62	62
	Bef.andel i byområdet (%)		-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)		55	56	55	55	56
	Tilskuddskroner pr. innbygger		686	685	689	690	734
<b>18 Nordland</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	-					
	Bef.andel i byområdet (%)	-	-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)		66	67	67	67	68
	Tilskuddskroner pr. innbygger		750	828	839	866	853
<b>19 Troms</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	-					
	Bef.andel i byområdet (%)	-	40	40	41	41	41
	Bef.andel i tettsted (%)		65	65	66	65	65
	Tilskuddskroner pr. innbygger		847	846	921	919	1 018
<b>20 Finnmark</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)		29	39	39	31	33
	Bef.andel i byområdet (%)		-	-	-	-	-
	Bef.andel i tettsted (%)		73	73	73	72	73
	Tilskuddskroner pr. innbygger		692	658	862	796	877
<b>Riket</b>	Andel skoleskyss (% av VKM)	-					
	Bef.andel i byområdet (%)	-	37	36	37	37	37
	Bef.andel i tettsted (%)		77	77	77	77	78
	Tilskuddskroner pr. innbygger		543	556	593	601	591

**Definisjoner av byområder/kommuner:**

**Østfold:** Sarpsborg og Fredrikstad kommuner

**Oslo:** Oslo kommune

**Buskerud:** Drammen, Nedre Eiker og Lier kommuner

**Vestfold:** Tønsberg og Nøtterøy kommuner

**Telemark:** Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble kommuner

**Vest-Agder:** Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne kommuner

**Rogaland:** Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner

**Hordaland:** Bergen og Os kommuner

**Sør-Trøndelag:** Trondheim og Klæbu kommuner

**Troms:** Tromsø kommune

**Definisjon av tettsted (Dysterud mfl. 1999):**

1. En hussamling skal registreres som tettsted dersom det bor minst 200 personer der (ca. 60-70 boliger).
2. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan for eksempel være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet, tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen.

2508D/EF/BG/13.12.06

Tabell 2: Årlige tilskudd til lokal kollektivtransport 2001-2005 (basert på KOSTRA med korreksjoner av busstilskudd ved fylkene/TØI) (løpende priser)

Fylke	Variabel	2001	2002	2003	2004	2005	Merknad/ev. korrigerings
01 Østfold	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	252 746	255 122	256 668	258 542	260 389	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	72 791	105 913	111 567	204 101	203 651	
	Tilskuddskroner pr. innbygger	288	415	435	789	782	
02 Akershus	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	477 325	483 283	488 618	494 218	501 125	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	372 000	376 000	408 000	375 000	392 000	SL/TØI.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	779	778	835	759	782	
03 Oslo	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	512 589	517 401	521 886	529 846	538 411	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	631 424	748 074	830 119	768 526	915 464	
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 232	1 446	1 591	1 450	1 700	
04 Hedmark	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	187 965	188 281	188 326	188 376	188 511	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	107 443	109 987	135 943	124 390	158 148	
	Tilskuddskroner pr. innbygger	572	584	722	660	839	
05 Oppland	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	183 235	183 582	183 690	183 174	183 204	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	196 737	203 521	214 945	216 731	226 705	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 074	1 109	1 170	1 183	1 237	
06 Buskerud	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	239 793	241 371	242 331	243 491	245 225	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	124 400	138 300	155 000	164 300	159 200	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	519	573	640	675	649	
07 Vestfold	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	216 456	218 171	219 480	220 736	222 104	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	51 650	54 016	56 782	58 306	58 053	Fk/TØI.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	239	248	259	264	261	
08 Telemark	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	165 710	165 855	166 124	166 289	166 140	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	82 501	90 064	99 347	74 957	102 864	
	Tilskuddskroner pr. innbygger	498	543	598	451	619	

<b>09 Aust-Agder</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	102 945	103 195	103 374	103 596	104 084	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	58 146	64 876	65 299	67 239	68 737	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	565	629	632	649	660	
<b>10 Vest-Agder</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	157 851	159 219	160 127	161 276	162 317	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	125 371	129 633	127 198	125 528	125 394	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	794	814	794	778	773	
<b>11 Rogaland</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	381 375	385 020	388 848	393 104	397 594	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	244 831	164 965	207 654	218 501	368 606	Fk/SSB/TØI.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	642	428	534	556	927	
<b>12 Hordaland</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	438 253	441 660	445 059	448 343	452 611	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)		328 185	323 984		303 571	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	-	743	728	-	671	
<b>14 Sogn &amp; Fjorda</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	107 280	107 274	107 222	107 032	106 650	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	188 389	191 767	198 180	201 900	207 085	Fk/TØI.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 756	1 788	1 848	1 886	1 942	
<b>15 Møre &amp; Romsda</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	243 855	244 309	244 570	244 689	244 978	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	165 445	163 367	175 448	174 104	184 292	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	678	669	717	712	752	
<b>16 Sør-Trøndelag</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	266 323	268 188	270 266	272 567	275 403	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	136 542	138 639	144 998	183 544	201 741	
	Tilskuddskroner pr. innbygger	513	517	537	673	733	
<b>17 Nord-Trøndelag</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	127 457	127 610	127 973	128 444	128 694	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	101 923	102 892	106 019	106 637	114 056	Fk/TØI.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	800	806	828	830	886	
<b>18 Nordland</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	237 503	236 950	237 057	236 825	236 257	
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	318 897	368 925	381 762	385 342	394 316	Fk/TØI. 2005 = budsjett.
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 343	1 557	1 610	1 627	1 669	

<b>19 Troms</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	151 673	152 247	152 628	152 741	153 585
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	173 545	153 534	173 589	169 718	193 182
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 144	1 008	1 137	1 111	1 258
<b>20 Finnmark</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	73 732	73 514	73 210	73 074	72 937
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	143 689	50 701	65 413	137 150	136 770
	Tilskuddskroner pr. innbygger	1 949	690	893	1 877	1 875
<b>Riket</b>	Befolkning i fylket (pr. 31.12.)	4 524 066	4 552 252	4 577 457	4 606 363	4 640 219
	Sum tilskudd koll.trsp. (1000)	3 295 724	3 683 359	3 981 247	3 755 974	4 513 835
	Tilskuddskroner pr. innbygger	728	809	870	815	973

**Datakilder:**

Befolkning: SSB

Tilskudd: SSB/KOSTRA, ev. korrigeret av fylkeskommunene/TØI for buss (løpende priser)