

Sammendrag:

Markedsorientert statistikk for kollektivtransport

Forslag til statistikk for rutegående kollektivtransport med buss, båt, sporvogn, T-bane og jernbane

Bakgrunn og formål

Pålitelig statistikk er en forutsetning for å kunne beskrive et virksomhetsområde, enten det gjelder historisk utvikling, statussituasjoner eller planlegging og utvikling. Statistikk om kollektivtransport er derfor viktig i mange sammenhenger, både som støtte for beslutninger som fattes av selskaper og myndigheter, og som grunnlag for FoU-virksomhet. Slik statistikk har lenge vært svært mangelfull og tidkrevende å publisere. Begge deler betyr at nytten av statistikken reduseres sterkt. De siste årene har statistikken manglet helt.

Konsekvensene av mangelfull/manglende statistikkgrunnlag er bl.a. at en må bruke store ressurser på tidkrevende kvalitetssikring av annen eksisterende statistikk, innhenting av supplerende data og gjennomføring av alternative beregninger for å skaffe nødvendig datagrunnlag for å kunne utføre faglig tilfredsstillende analyser.

Samferdselsdepartementet ønsker derfor å opprette en ny og markedsrettet statistikk for kollektivtransport. Den skal dels fylle noen av de behov den nedlagte driftsrettede rutebilstatistikken var ment å fylle, dels møte departementets behov for annen kunnskap om kollektivtransport. TØI har utarbeidet et forslag til opplegg for en ny kollektivtransportstatistikk som er beskrevet i denne rapporten. Dette opplegget er basert på departementets ønske om at

- statistikken skal være enkel, med færrest mulig variabler/indikatorer, men den skal kunne belyse omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet,
- statistikken skal være åpen for alle brukergrupper.

Ett av formålene med denne nye statistikken er at den skal gi løpende, oppdaterte strategiske nøkkeltall som kan være til nytte for både lokale og sentrale myndigheter, i tillegg til kollektivplanleggere på ulike nivåer. Statistikken er derfor avgrenset til noen få, sentrale strategiske nøkkeltall slik at dataene kan framskaffes relativt enkelt og uten mye ekstraarbeid. I tillegg er det viktig å ha gode rutiner for datainnsamling, kvalitetssikring og formidling, slik at formålene med statistikken kan nås. Rapporten går gjennom forslag til opplegg for en slik datainnsamling.

To sentrale endringer

Den nye kollektivtransportstatistikken innebærer i praksis to sentrale endringer:

- Fokus flyttes fra driftsstatistikk (rutebilstatistikk) til markedsstatistikk, med vektlegging av det tilbudet som gis til trafikantene. Det betyr at Samferdselsdepartementet ikke lenger vil ha behov for mange av de bedriftsinterne statistikkene, som det ofte er vanskelig å samle inn. Det er også nødvendig med en navneendring fra rutebilstatistikk til *kollektivtransportstatistikk*.
- Det legges opp til en statistikk basert på noen få, prioriterte strategiske nøkkeltall. Samtidig er det ønskelig med en langt mer løpende statistikk som gir mest mulig oppdatert informasjon for myndigheter og andre. Dette stiller krav til rutiner for datainnsamling og kvalitetssikring før offentliggjøring.

I tillegg er de transporttytelse statistikken skal omfatte, avgjørende for detaljutformingen i forhold til de nevnte endringene.

Forslag til en ny kollektivtransportstatistikk

Vi foreslår at kollektivtransportstatistikken

- omfatter *all rutegående persontransport (inkl. skoleskyss) med buss, båt (unntatt Hurtigruta og fergeruter), sporvogn, T-bane og jernbane*
- etableres med prøvedrift fra årsskiftet 2003/04
- suppleres med historiske tall fra og med 1990 så langt det er mulig.

Ved å endre fokus over mot en markedsorientert kollektivtransportstatistikk vil det også være behov for å samle inn en del data som beskriver rammebetingelsene for kollektivtransporten og utviklingen for konkurrerende transportmidler, i første rekke bil. Vi foreslår derfor et opplegg hvor det samles inn data fra flere ulike kilder og hvor SSB/TØI koordinerer innsamlingen av en del av disse dataene. Andre kan også trekkes inn. Vi foreslår at det legges opp til en statistikk som også settes inn i en internasjonal komparativ sammenheng, dvs. at dersom det finnes sammenliknbare tall internasjonalt, dokumenteres dette i egne tabeller.

Vi foreslår at kollektivtransportstatistikken skal basere seg på både lokale data om kollektivtransportmarkedet, kundenes opplevelse av tilbudet og sentrale datakilder om rammebetingelser for biltrafikken, som kan deles inn i to hovedbolker:

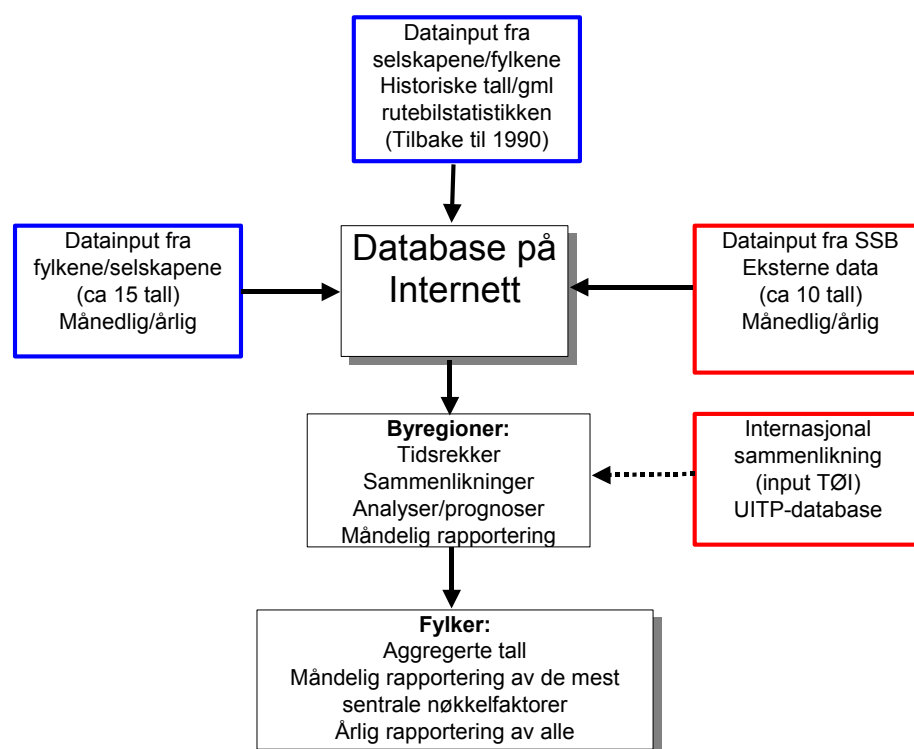
1. Strategiske nøkkeltall som beskriver egenskaper ved og rammebetingelser for kollektivtransporten
 - Kvaliteten på kollektivtilbudet
 - Etterspørsel etter kollektivtransport
 - Driftsøkonomi og produktivitet
 - Rammebetingelser for kollektivtransporten
2. Internasjonale sammenlikninger av de strategiske nøkkeltallene og ev. kundetilfredshetsmålinger

Figur S.1 illustrerer bl.a. hvordan dataene er tenkt samlet inn og forslag til ansvarsdeling for innsamlingen.

Statistikken bør utarbeides for tre regionale nivåer:

1. **Byregionalt nivå:** Løpende statistikk (månedlig) for de fire viktigste nøkkeltallene og for hvert av de totalt ca. 10 største byområdene. Fullstendig statistikk gis årlig.
2. **Fylkeskommunalt nivå:** Primært årlig statistikk for hele fylket og sammenliknbar med den tidligere rutebilstatistikken. Gis også løpende (månedlig) for de fire viktigste nøkkeltallene.
3. **Nasjonalt nivå:** Data fra interregionale/fylkesoverskridende ekspressruter og samlet, årlig statistikk på nasjonalt nivå når det gjelder de utvalgte strategiske nøkkeltallene.

Primærkildene for kjernen i kollektivtransportstatistikken, dvs. produksjons-, etterspørsels- og økonomidata, er operatørselskapene. Men det er løyvemyndigheten (Samferdselsdepartementet og fylkeskommunene) som etter loven bestemmer hvilke opplysninger som skal innhentes og hvordan dette skal skje, for eksempel gjennom Internett (se bakerst i sammendraget) og etter samme opplegg i hele landet. Løyvemyndighetens sentrale posisjon i denne sammenheng gjør det naturlig at den også har en viktig rolle i datainnhenting, for eksempel som koordinator på fylkesnivå og kontaktledd for driftsansvarlig for statistikken.



TØI-rapport 696/2003

Figur S.1: Skjematisk framstilling av mulig opplegg for datafangst og ansvarsdeling for den nye kollektivtransportstatistikken.

Nøkkelfaktorer

Et begrenset sett på 15-20 presist definerte nøkkelfaktorer (driftsindikatorer) benyttes for å beskrive driften av kollektivtransporten (jf. tabell S.1).

Vi må skille mellom *driftsindikatorene*, som må beregnes, og *datanevnet* for å kunne utføre beregningene. Datagrunnlaget må kunne framskaffes forholdsvis enkelt.

Nøkkelfaktorene refererer til kjøring i rute og spesifisering etter driftsart¹ og ruteformer (rutetyper). Mulig inndeling i ruteformer er²:

1. By- og forstadsruter
2. Lokale ruter, inkl. skoleruter
3. Regionale ruter
4. Interregionale ruter (spesifiseres eventuelt på ”reiser internt i fylket” og ”reiser som krysser fylkesgrenser”)

Ruteformene 1-3 har lokal løyvemyndighet, mens ruteform 4 har sentral løyvemyndighet. NSBs togruter og ekspressbussrutene innenfor NOR-WAY Bussekspress (NBE) er eksempler på ruteform 4. I praksis vil ruteformene geografisk sett gripe mer eller mindre inn i hverandre.

Kundetilfredshetsmålinger

De strategiske nøkkeltallene som er listet opp i tabell S.1, gir ikke en komplett oversikt over hvordan befolkningen opplever kollektivtilbudet. Dette skyldes at det er en del sentrale kvalitetsmål som ikke omfattes av disse strategiske nøkkeltallene, ikke minst regularitet og punktlighet, men også kvaliteten på vognparken og servicenivået til de ansatte i kollektivnæringen. Vi vil derfor foreslå at de strategiske nøkkeltallene suppleres med kundetilfredshetsmål som kan gi et bredere bilde av hvordan kvaliteten på kollektivtilbudet utvikler seg.

Rammer for datainnsamlingen

Foreslått hyppighet for innhenting av grunndata og publisering av statistikk for de tre regionale nivåene vi har foreslått, er sammenfattet i tabell S.2.

Hovedopplegget er årlig statistikk for alle nøkkeltallene og i tillegg månedlig statistikk for de mest sentrale tallene, dvs. vognkm, antall reiser, billettinntekter samt bensinpriser og bensin-/dieselsalg.

¹ Merk at teksten i tabell S.1 er tilpasset driftsarten *buss*

² Gjelder primært buss

Tabell S.1: Nøkkelfaktorer avledet av innsamlede data

Kvalitet på tilbudet

- **Flatedekning** (linjekm pr. km²)
- **Frekvens** ((vognkm + togkm) pr. linjekm)
- **Kapasitet** (setekm pr. vognkm, passasjerkm pr. setekm, vognkm pr. innbygger og total vognpark i drift i dimensjonerende time)
- **Hastighet** (vognkm pr. vogntime)
- **Pris** (billettinntekt pr. reise og pr. passasjerkm, helst spesifisert for hhv. voksne og barn/honnør)

Etterspørsel

- **Reiser** pr. innbygger og pr. sysselsatt/arbeidstaker i området
- **Passasjerkm** pr. innbygger
- **Antall skolereiser** (elevreiser)

Driftsøkonomi og produktivitet

- **Kostnadsdekning** (billettinntekter pr. totale kostnader, prosent)
- **Inntektsgrunnlag** (billettinntekter pr. vognkm)
- **Kostnadseffektivitet**
(totale kostnader pr. vognkm og pr. vogntime)
(driftskostnader pr. vognkm, pr. vogntime og pr. passasjerkm)
- **Offentlig bidrag**
(offentlig tjenestekjøp/godtgjørelser pr. vognkm, pr. passasjer og pr. innbygger)
(herav kjøp av skolebartransport)
(indirekte tilskudd pr. vognkm, pr. passasjer og pr. innbygger)
- **Produktivitet** (vognkm pr. vogn)
- **Kollektivprioritering i by** (lengde på traseer reservert for kollektivtrafikk (inkl. kollektivfelt) og antall lyskryss hvor kollektivtrafikken er prioritert ³)

Eksterne rammebetingelser

- **Prisforholdet** (bil/kollektivt, realprisutvikling på bensin)
- **Bilhold** (biltetthet, førerkortandel)
- **Markedsandel**
(reisevanedata samt relativ utvikling i forhold til bilbruk, bensin-/dieselsalg, bomringpasseringer mv.)
- **Inntektsnivå**

TØI-rapport 696/2003

³ Dette er relevant kun for de største byene.

Tabell S.2: Hyppighet for innhenting av grunndata og publisering av statistikk

Datatype/variabel	Hyppighet for innhenting av grunndata					Hyppighet for publisering av statistikk					Merknad
	Byregionen		Fylket		Riket	Byregionen		Fylket		Riket	
	Måned	År	Måned	År	År	Måned	År	Måned	År	År	
Produksjonsdata											
Vognkm (i rute og tomkjøring)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Vogntimer (i rute og tomkjøring)		x		x	x		x		x	x	
Antall vogner (i rutedrift)		x		x	x		x		x	x	
Setekm		x		x	x		x		x	x	
Plasskm		x		x	x		x		x	x	
Linjekm		x		x	x		x		x	x	
Kollektivfelt/trasékm reservert for kollektivtrafikk og antall lyskryss hvor kollektivtrafikken er prioritert		x		x	x		x		x	x	
Etterspørselsdata											
Antall reiser totalt (spesifisert på voksne og barn/honnør)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Antall elevreiser		x		x	x		x		x	x	
Passasjerkm totalt		x		x	x		x		x	x	
Økonomidata											
Billettinntekter (spes. på voksne og barn/honnør)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Offentlig kjøp (herav skoleskyss) og indirekte tilskudd		x		x	x		x		x	x	
Totale kostnader		x		x	x		x		x	x	
Driftskostnader		x		x	x		x		x	x	
Eventuelle tillegg vedrørende eksterne rammebetingelser											
Konsumprisindeks		x		x	x		x		x	x	
Innbyggertall		x		x	x		x		x	x	
Sysselsettingstall		x		x	x		x		x	x	
Areal		x		x	x		x		x	x	
Bilhold, antall registrerte biler		x		x	x		x		x	x	
Passeringer i bomringer og andre tellepunkter på veg		x		x	x		x		x	x	
Bensinpris, bensin-/dieselsalg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Parkeringsavgifter, parkeringstilgjengelighet etc.		x		x	x		x		x	x	
Inntektsnivå		x		x	x		x		x	x	
Internasjonale sammenlikninger											
UITP-databasen		x		x	x		x		x	x	
Cit-Net-databasen		x		x	x		x		x	x	

TØI-rapport 696/2003

Database på Internett

Vi foreslår at den nye statistikken skal være nettbasert når det gjelder både rapportering av data fra fylkene og formidling av løpende oppdatert statistikk som myndigheter og andre aktører i markedet kan få tilgang til. Det innebærer at vi må ha passordbeskyttet tilgang til å legge inn data for de enkelte fylkene, og det må utvikles rutiner for løpende kvalitetssikring av dataene. Den passordbeskyttede tilgangen kan deles opp på underleverandører (kollektivselskaper) hvis dette er hensiktsmessig. Mange av opplysningene er imidlertid ikke tilgjengelige på selskapsnivå. Dessuten vil selskapene betrakte en del opplysninger som konfidensielle og ikke tillate at de gjengis på en måte som kan tilbakeføres til den enkelte operatør, spesielt i forbindelse med anbudsbasert trafikk. Dette er imidlertid lite aktuelt, da kollektivtransportstatistikken først og fremst skal presenteres på regionalt nivå, med byregionen som det laveste nivået. Problemet kan oppstå når kun én eller to operatør(er) står for all kollektivtransport (innenfor en driftsart) i byregionen, ev. i fylket.