

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 skoleskys 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.

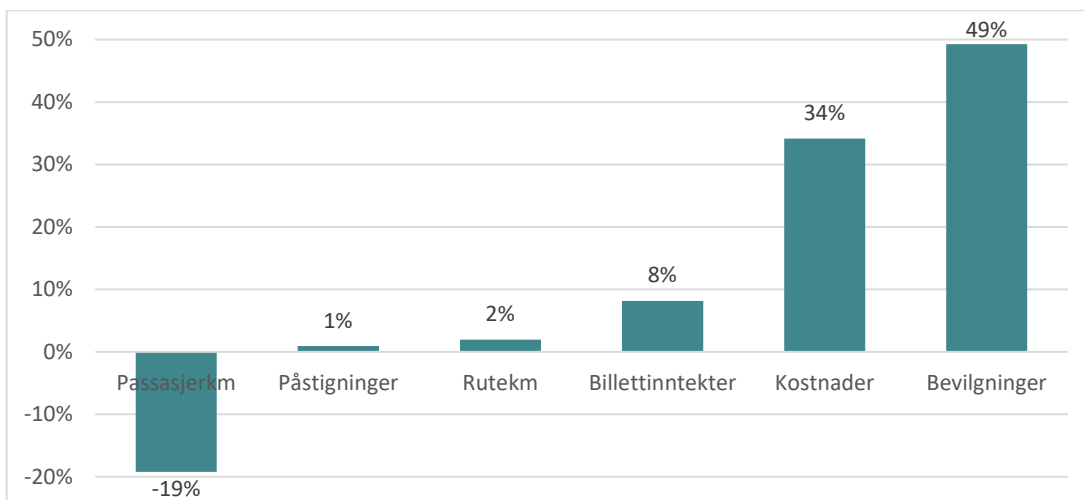
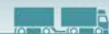
Bilen er det viktigste transportmidlet i Norge i 2023, både målt i antall reiser og transportarbeid (personkilometer). Etter bilen kommer kollektivtransport som det nest viktigste. Kollektivtransporten samlet utgjør om lag 13,5 prosent av alle reiser i Norge. Det utgjorde i 713 millioner enkeltreiser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