

Kollektivtransport ved en skillevei – Koronapandemien som en positiv katalysator? (UA-rapport 166/2022)

Mobilitetskonferansen 2023

Bård Norheim

Forskningsleder Asplan Viak

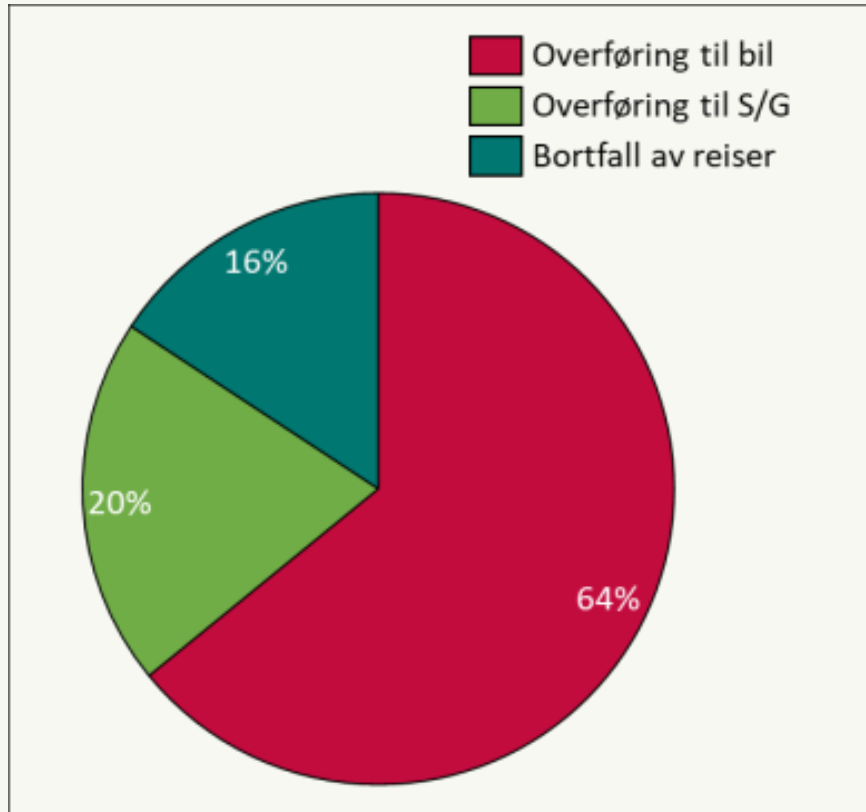


En ny normal etter koronapandemien

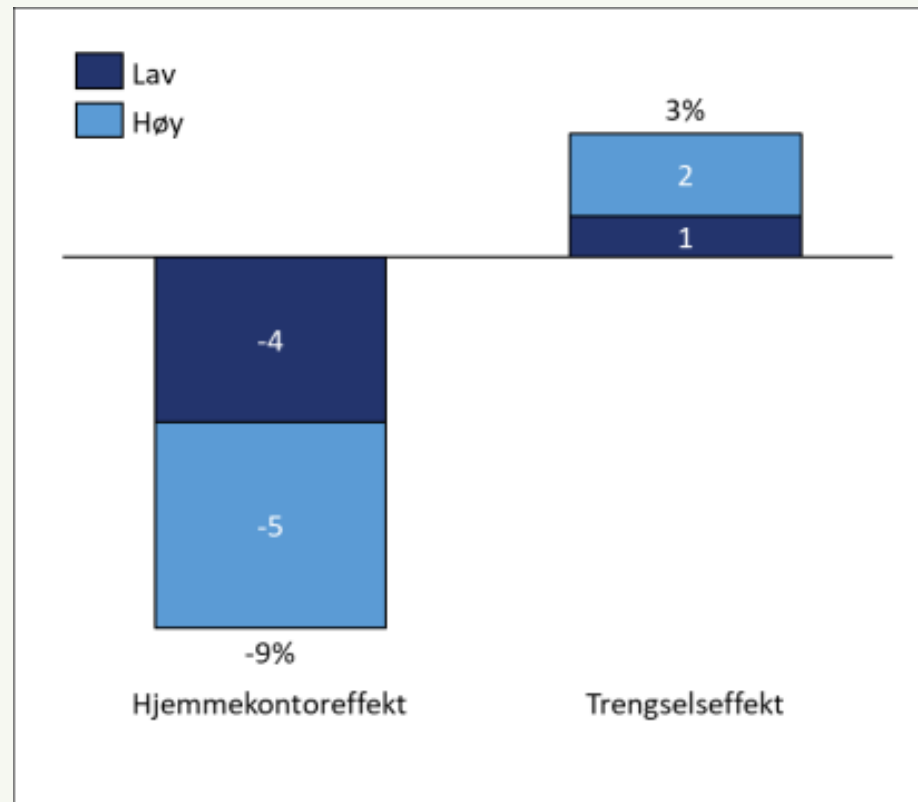
- Den nye normalen
 - Vi forventer **10-15 prosent færre kollektivreiser**
 - Gir inntektssvikt for kollektivtransporten på **1-2 milliarder kroner per år**
 - Økt bruk av hjemmekontor gir **2-8 prosent færre bilreiser**
- Strategier på kort og lang sikt
 - På kort sikt er det viktig å **tette inntektsgapet** for å gi grunnlag for omstilling.
 - På lengre sikt er det viktig å innføre **nye finansieringsmodeller og organisering** for å møte utfordringene med nullvekstmålet

Kollektivtransporten har mistet passasjerer – men ikke alle bør komme tilbake!

Hvor forsvinner kollektivtrafikanterne



Redusert biltrafikk i rushet

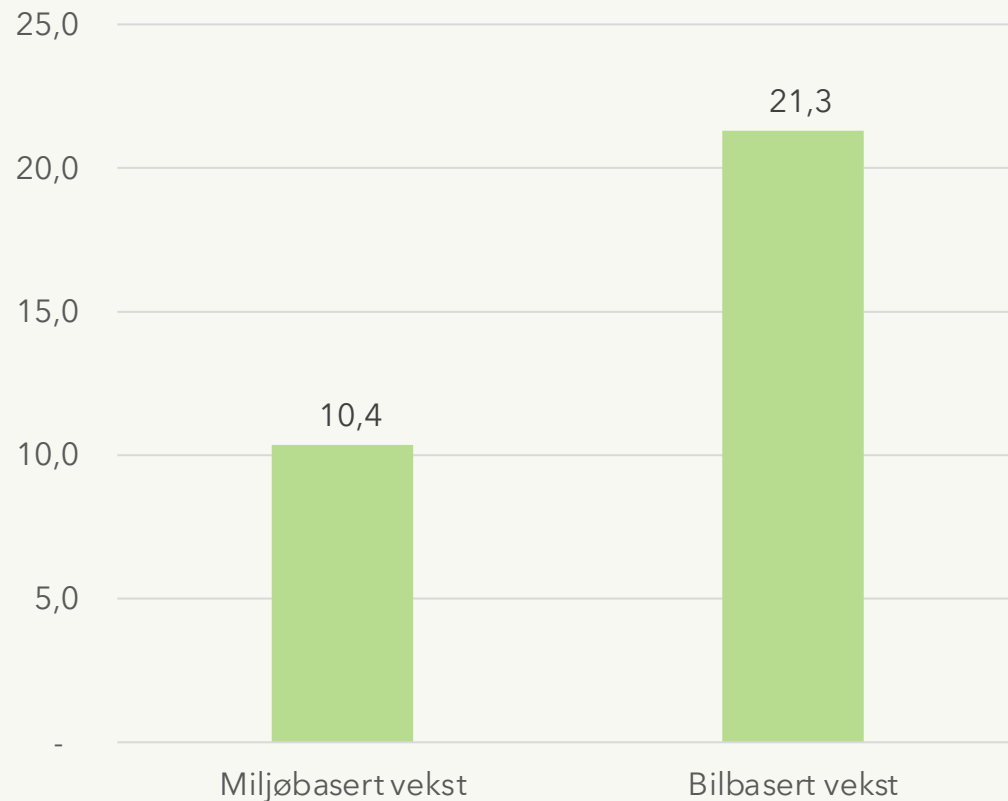


Nullvekstmålet er god samfunnsøkonomi:



Valget står mellom økt kollektivsatsing eller økt vegutbygging

Kostnader ved trafikkveksten (mrd kr/år)



Endrede kostnader etter pandemien

- Bilbasert trafikkvekst er dobbelt så dyrt som en miljøbasert vekst
 - Nullvekstmålet gir en årlig besparelse på ca 10 mrd kr
- Økt bruk av hjemmekontor gjør det lettere å nå nullvekstmålet:
 - Reduserer investeringsbehovet på veg med 1,9 mrd kr
- Redusert kollektivtrafikk øker kostnadene
 - Redusert kollektivtrafikk over på bil svekker hjemmekontoreffekten med 1,6 mrd kr

Nye reisevaner gir nye utfordringer og muligheter!

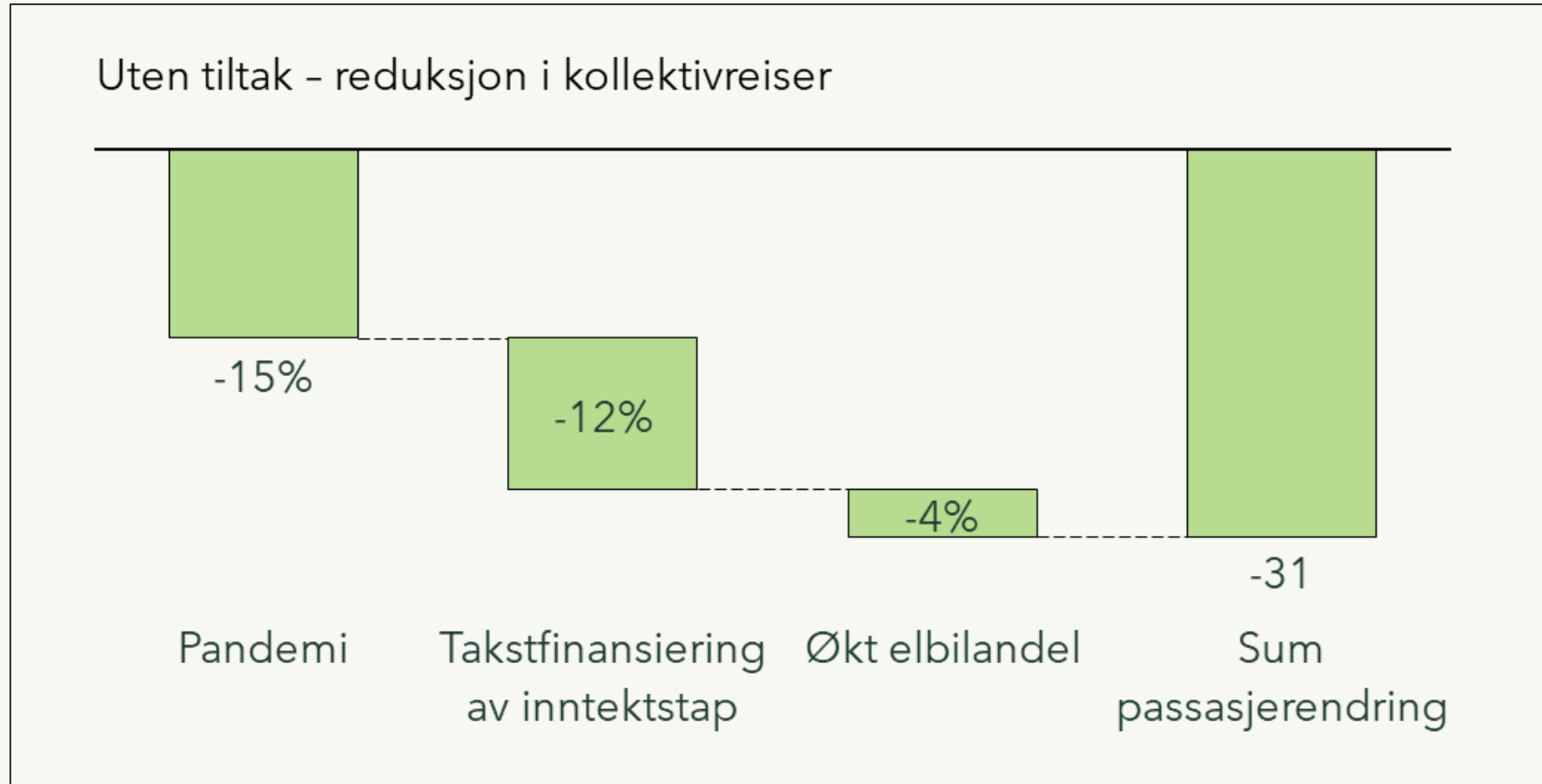
Offensiv satsing
eller
defensiv strategi?

Kollektivtransport i omstilling

- Økt motstand mot trengsel
- Økt bruk av hjemmekontor
- Flere fleksibrukere
- Nye mobilitetsformer
- Økt konkurranse om pengene

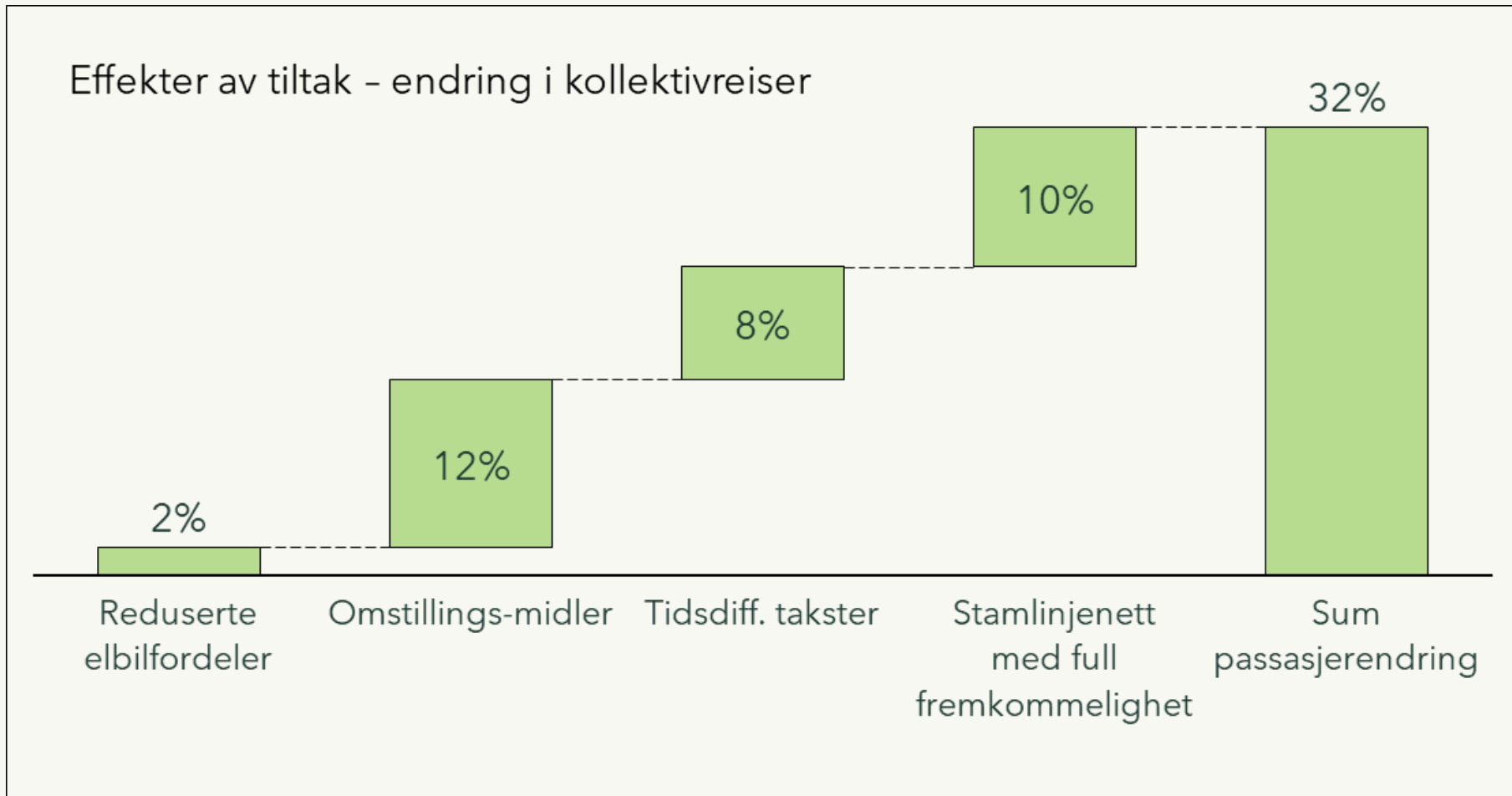
Scenario 1: Kollektivtransporten må klare seg selv

Passasjeredgangen kan sette i gang en negativ inntektsspiral



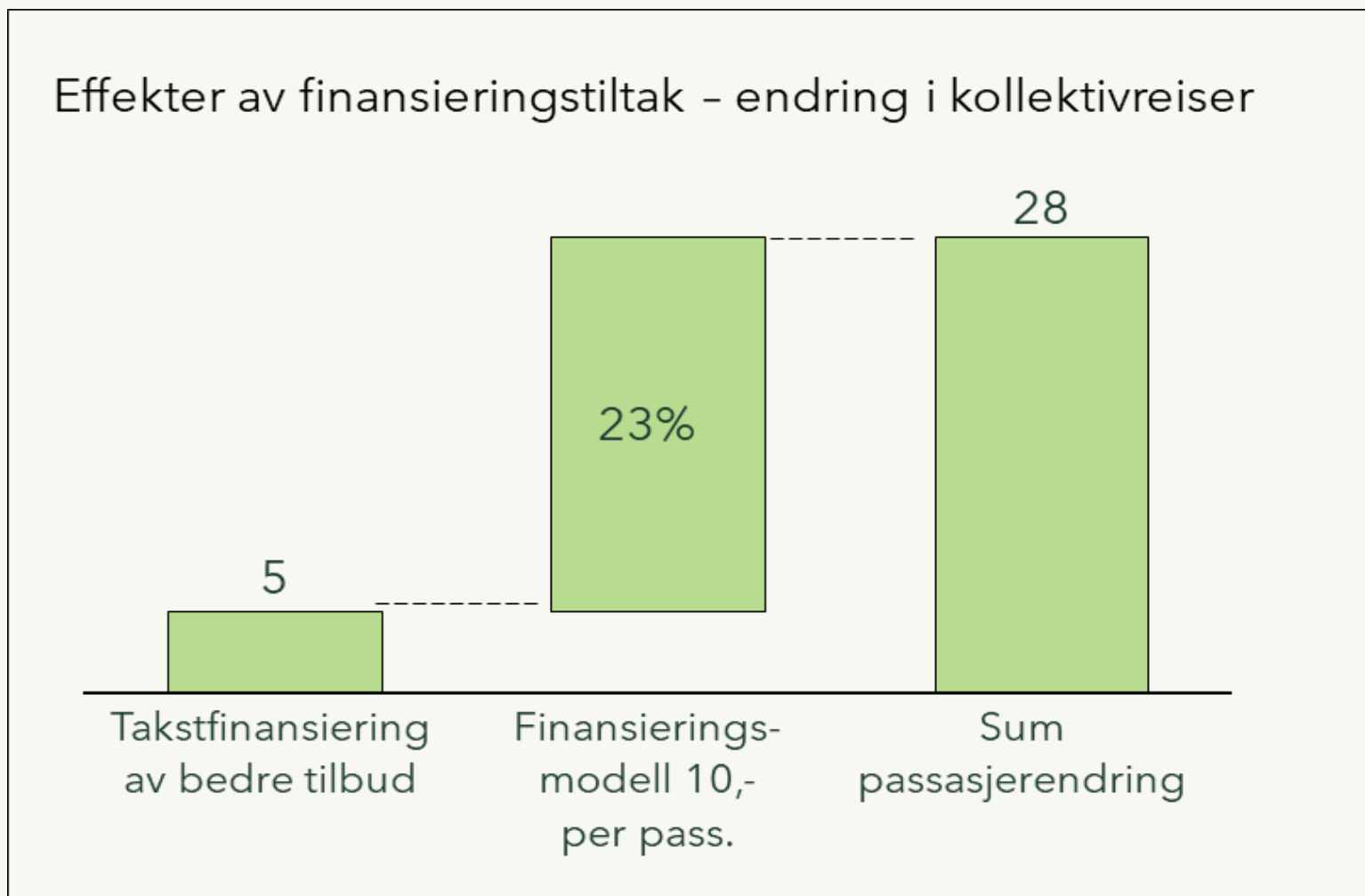
Scenario 2: Med omstillingsmidler

Det er mulig å snu utviklingen - effektivisering av takster og rutetilbud

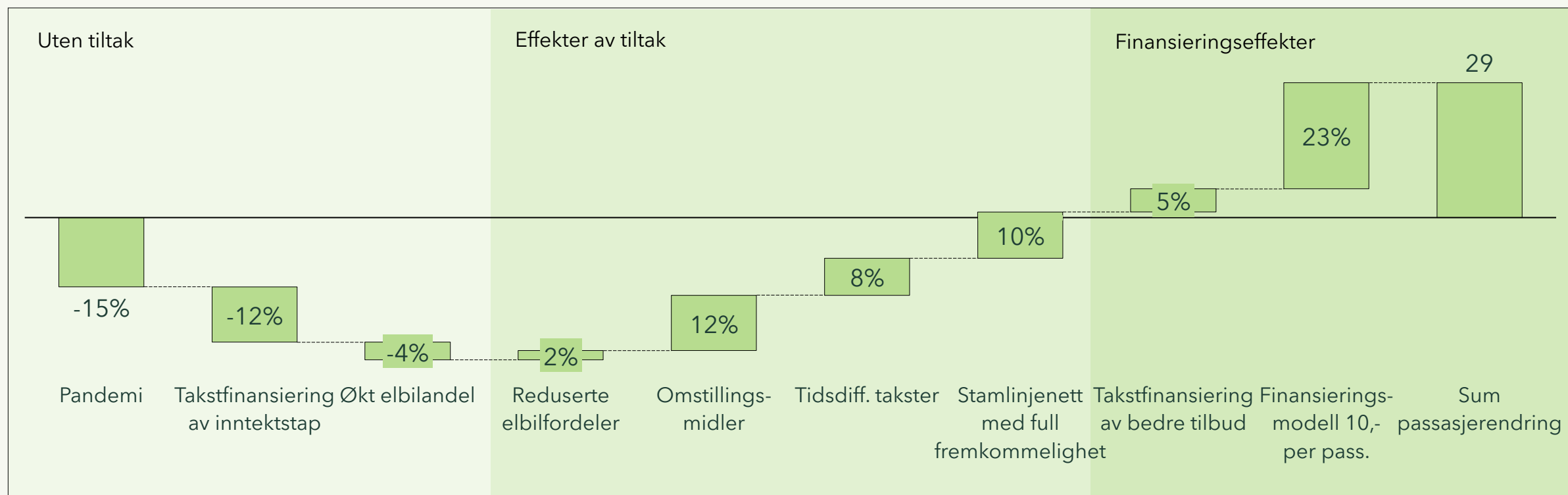


Scenario 3: Passasjeravhengige tilskudd

Målrettet finansiering for å nå nullvekstmålet



Det er mulig å snu en nedgang til vekst for kollektivtransporten



Oppgavene må løses i fellesskap mellom lokale og sentrale myndigheter

Lokalt er det nødvendig å se på potensialet for:

- **Mer målrettet bruk av takstene**, for å utvikle produkter rettet mot av og til-brukerne, eller få flere til å reise utenfor rushtida
- **Effektivisering av linjenettet** gjennom stamlinjenett og full fremkommelighet som kan gi 10 til 20 prosent flere reisende

Sentralt er det nødvendig å utvikle nye finansieringsmodeller som gir kollektivtransporten i byene muligheter for å ta den nødvendige trafikkveksten framover:

- Det bør etableres et **passasjeravhengig tilskudd** på 10 kr per ny passasjer, som premierer de byene som øker kollektivreiser
- Staten bør sette som mål at det blir **full fremkommelighet** for kollektivtransporten i de største byområdene
- Det bør etableres gode måltall for **rammebetingelser for bruk av bil** i norske byområder som grunnlag for insentiver
- Det bør **utvikles kontrakter og avtaleformer** som inkluderer alle mobilitetsformer, som gir grunnlag for en bedre rolledeling mellom de miljøvennlige transportformene, mellom bil og kollektivtransport og som dekker hele reisen

Takk for oppmerksomheten!

Forskningsleder Bård Norheim, Asplan Viak

baard.norheim@asplanviak.no

UA-rapport 166/2022

www.asplanviak.no/innsikt