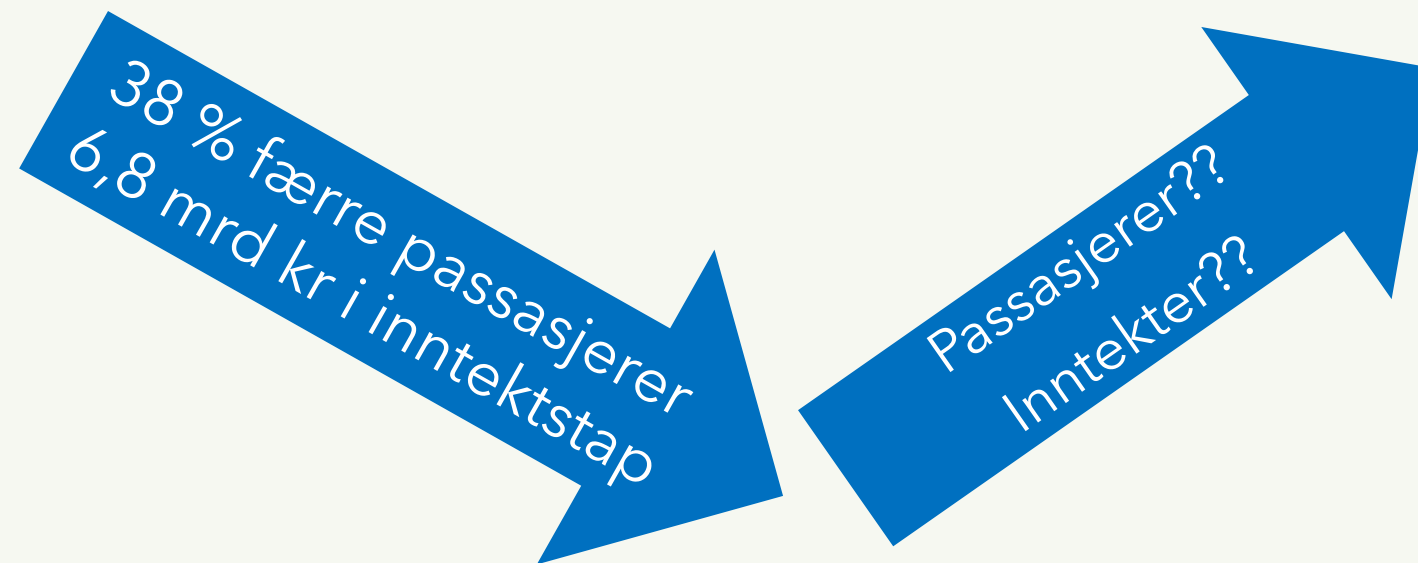


# Pandemiens langsiktige konsekvenser

Frokostseminar KS, 19.5.2021

Bård Norheim, Asplan Viak,  
avdeling Urbanet Analyse

# Hva er de langsiktige effektene av koronapandemien?



Under Korona

Etter Korona?



# Hva skjer etter korona?

- Er folk mer skeptisk til å reise kollektivt (trangt)?
- Vil folk jobbe mer på hjemmekontor?
- Hvordan skal inntektstapet dekkes?
- Er det mulig å få til en offensiv kollektivsatsing i de største byene?

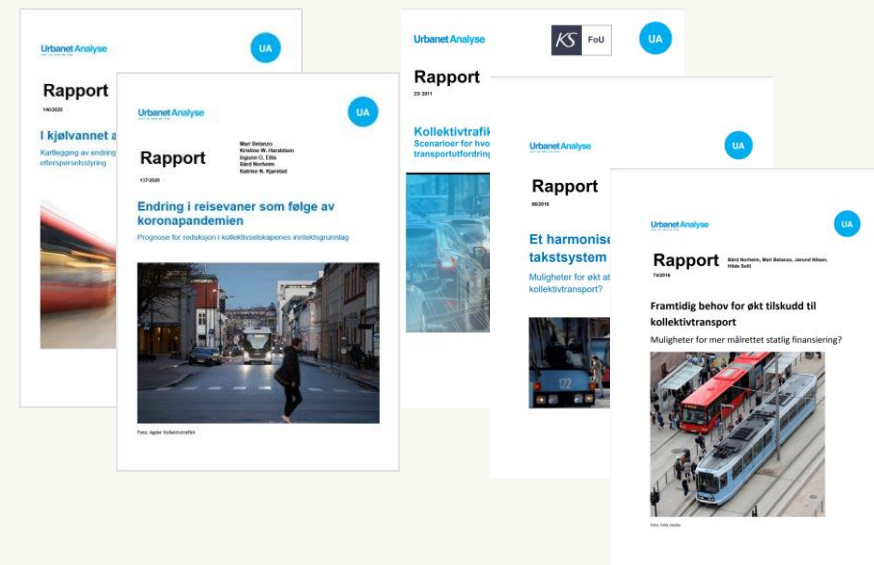
- **Arbeidet bygger på tidligere utredninger:**

Langsiktige effekter av korona pandemien

- UA-rapport 137/2020 Endring i reisevaner som følge av pandemien
- UA-rapport 140/2020 I kjølvannet av koronapandemien

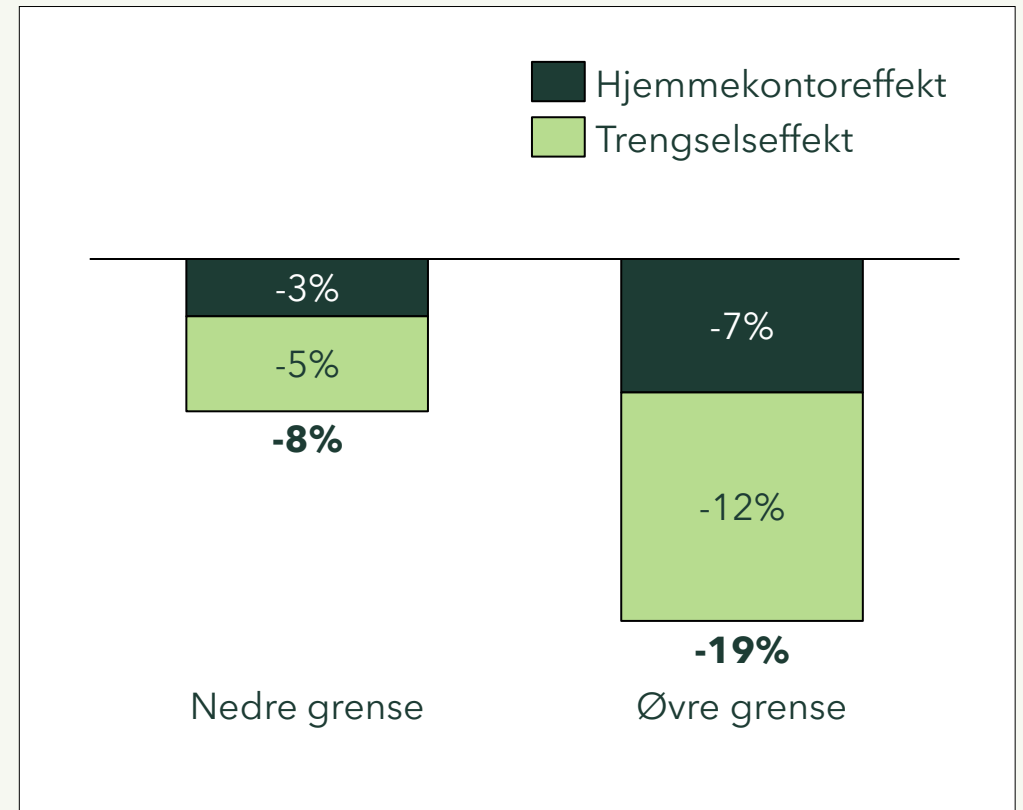
Kostnader og finansiering

- UA-rapport 23/2011 Kollektivtransport, vegutbygging eller kaos?
- UA-rapport 80/2016 Et harmonisert nasjonal takstsystem
- UA rapport 74/2016 Fremtidig behov for økt tilskudd til kollektivtransport



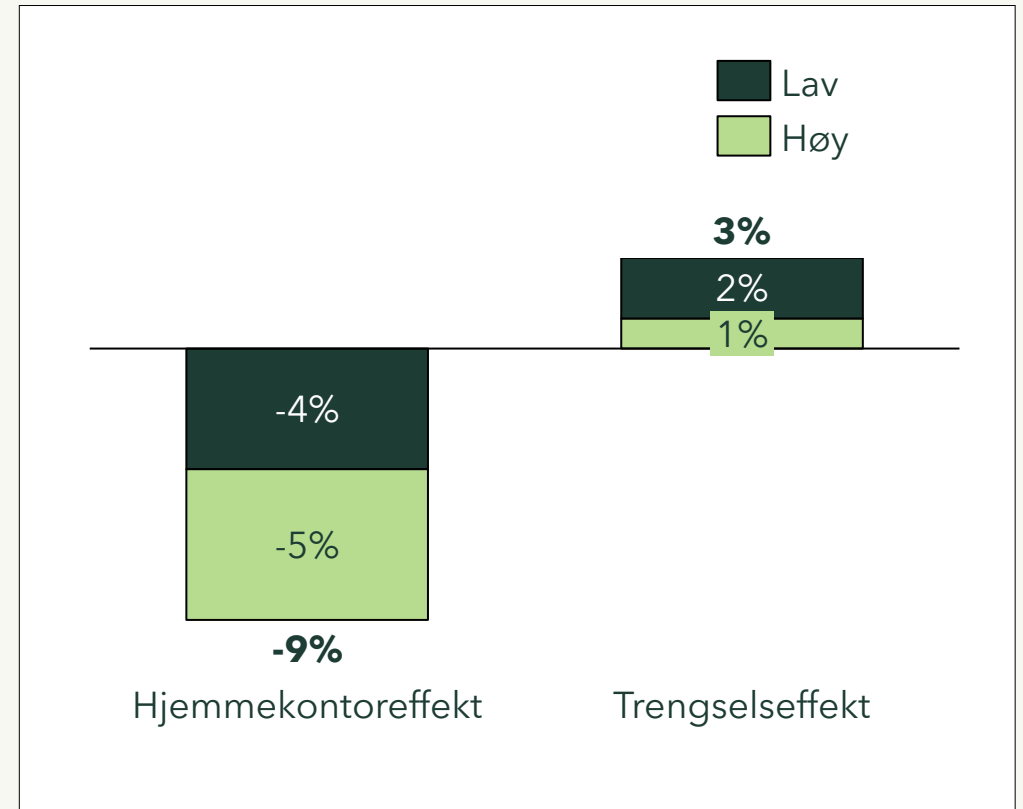
# 10-15 prosent færre kollektivreiser

- De viktigste driverne er økt bruk av hjemmekontor og motstand mot trengsel
  - Hjemmekontoreffekt: 3-7% færre reiser
  - Trengselseffekt: 5-12% færre reiser



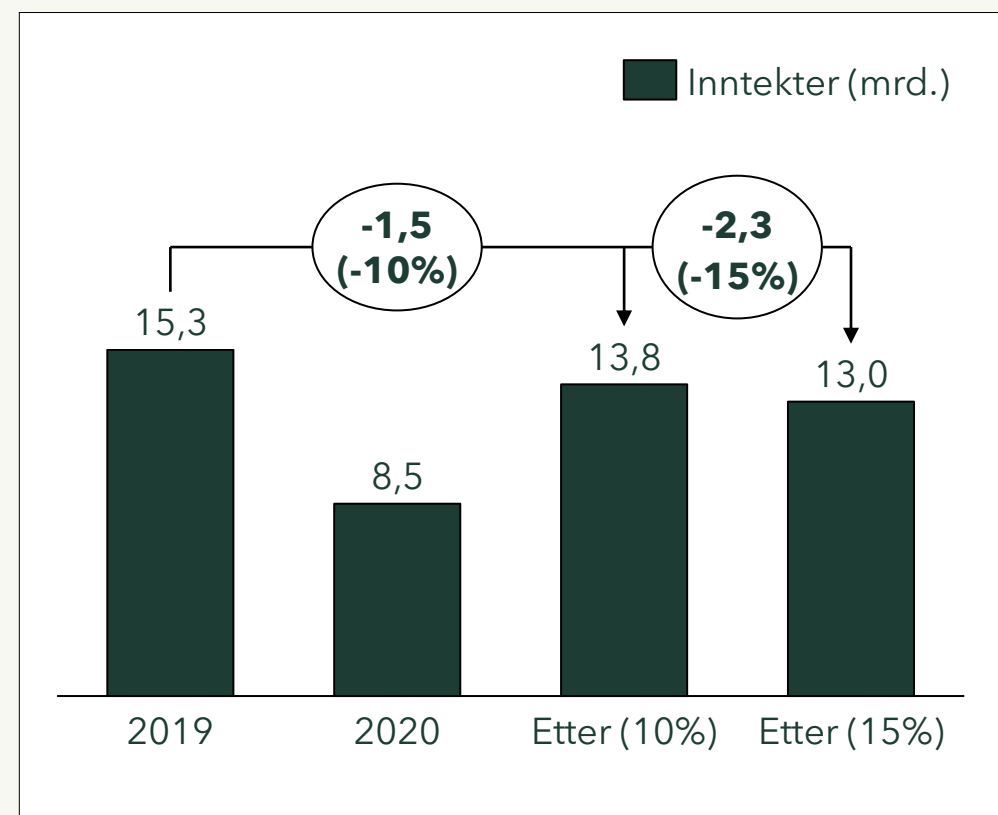
## Biltrafikken vil reduseres – og bedre miljøgevinst på kort sikt

- Hjemmekontoreffekten gir 4-9% færre bilreiser i rushtiden
- Kollektivpassasjerene går i hovedsak over til bil gir 1-3% økt biltrafikk
- Netto nedgang i biltrafikk pga dominerende hjemmekontoreffekt (2-8% færre bilreiser i rush)
- På lang sikt vil biltrafikken øke hvis ikke konkurransekraften for kollektivtransport bedres



# 1,5-2,3 milliarder kr i reduserte billettinntekter

- Inntektstapet er basert på dagens billettfordeling
  - Kan gi ytterligere passasjeredgang hvis takstene må økes eller tilbudet kuttes (totalt ca 20 prosent nedgang)
- Kan motvirkes med kreativ prising?
  - Mer sporadiske trafikanter
  - Økt motvilje mot trengsel
  - Økt finansieringsbehov



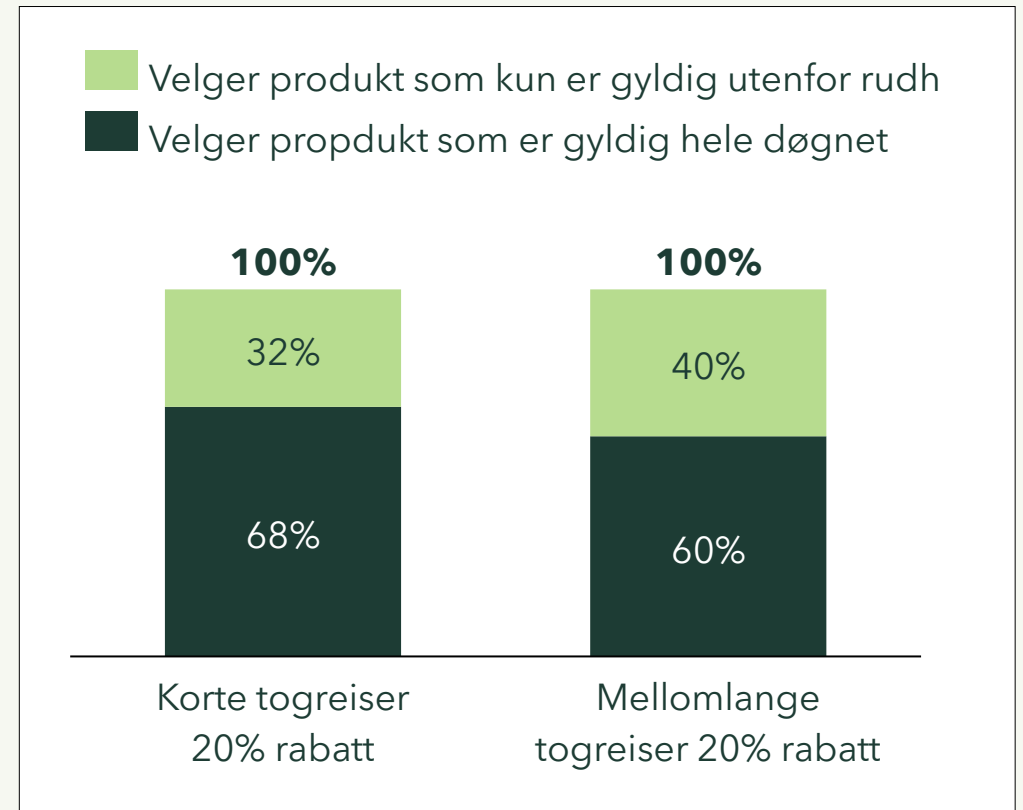
# Fra kollektivbillett til mobilitetsbillett

- Koronapandemien gir inntektssvikt og endrede reisevaner
- Økt motvilje mot trengsel gjør at behovet for å spre trafikken øker
- Økt bruk av hjemmekontor gjør månedskortet mindre egnet

- **Behov for en helt ny takstmodell:**
- Redusere problemet med trengsel
  - Tidsdifferensierte takster
  - Grønne avganger
- Behov for mer fleksible billetter
  - Skreddersydde tilleggsprodukter
    - Kombinert fastpris og rabatt
    - Koplet mot nye mobilitetsformer (rabatt på elsparkesykkel, deletaxi e.l.)

# Tidsdifferensierte takster er VINN - VINN for trafikantene

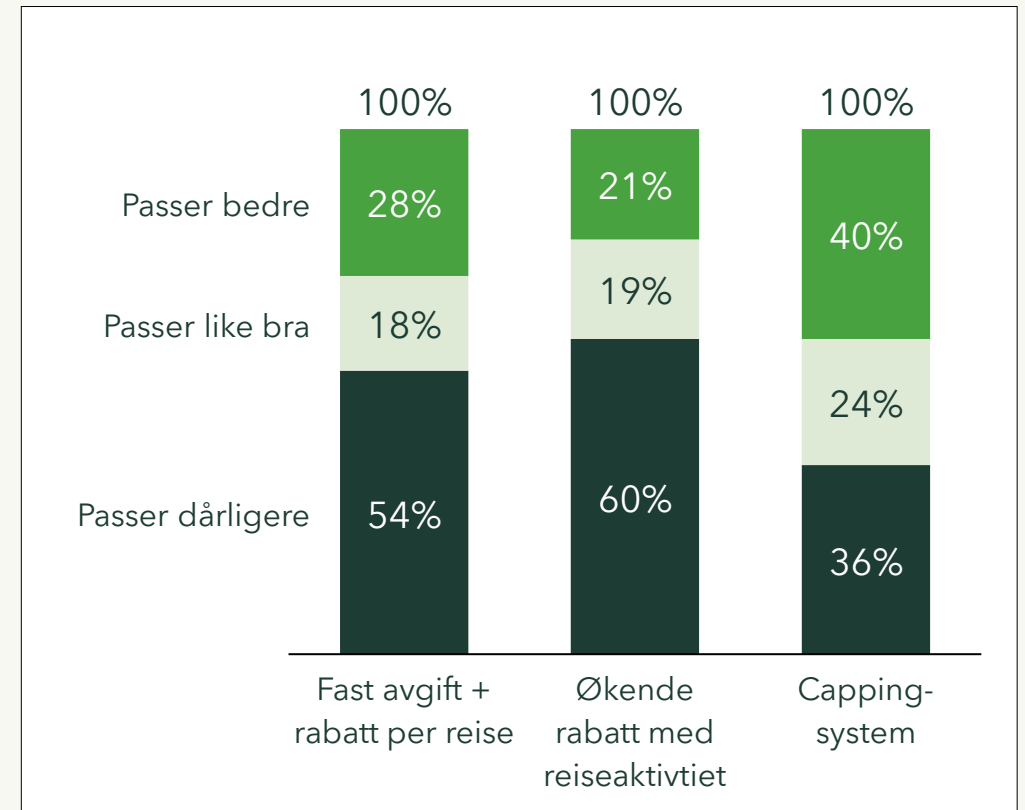
- Reduserer trengsel for de som må reise i rushtrafikken
- Blir billigere reiser for de som kan reise utenfor rush
- Kan gi flere reisende OG bedre økonomi for kollektivtransporten





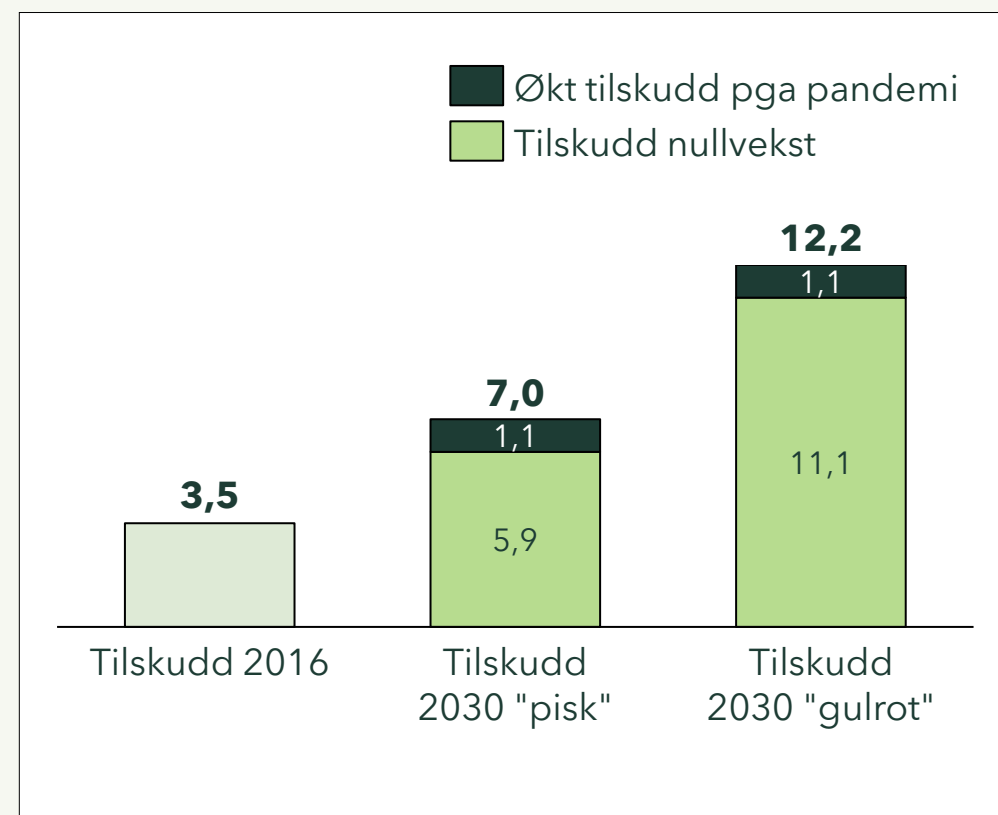
# Morgendagens kollektivtrafikanter er en mer sammensatt gruppe

- Økende andel «av og til» brukere
- Økt behov for å kombinere kollektivtransport og andre mobilitetsformer
- Økende vektlegging av reisetid og komfort
- Utvikle skreddersydde produkter:
  - Fastpris + rabatt
  - Tilleggsprodukter (nye mobilitetsformer)



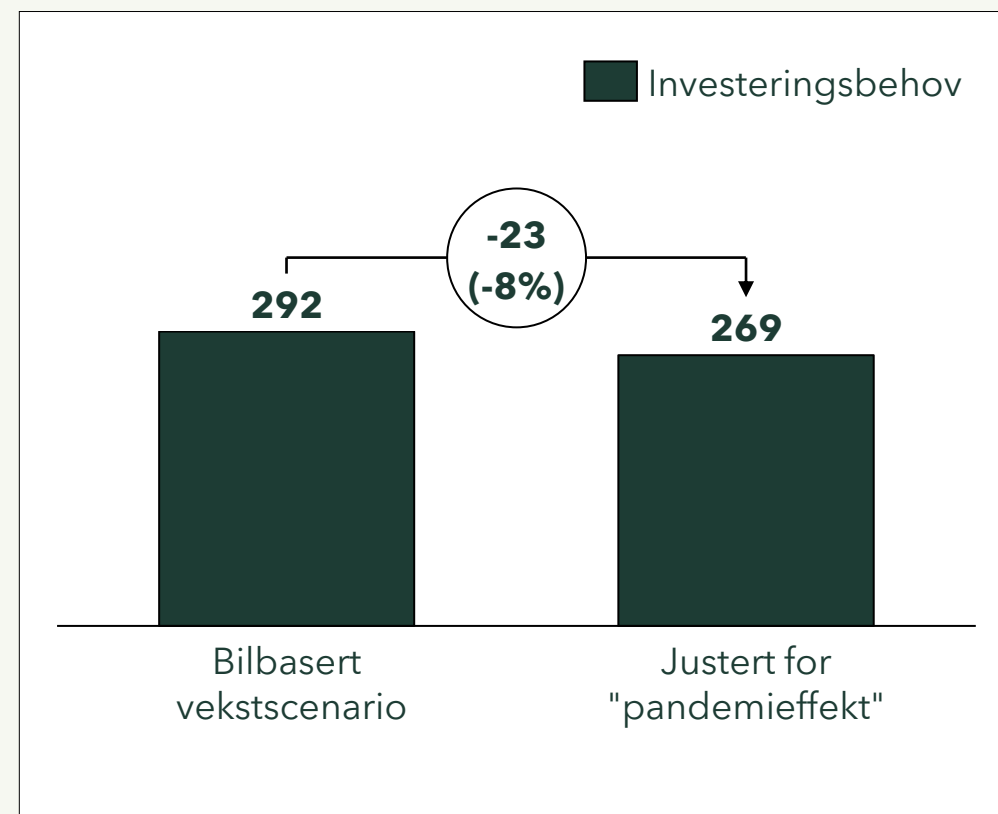
## Nullvekstmålet er avhengig av et godt kollektivtilbud

- Behov for minst 3,5 mrd kr i økte tilskudd
  - Trenger minst 2,4 mrd kr i økte tilskudd hvis kollektivtransporten skal ta sin del av trafikkveksten
  - I tillegg vil det minst 1,1 mrd i inntektsbortfall pga korona
- Tilskuddsbehovet øker til 12,2 mrd kr årlig hvis det bare satses på «gulrot»
  - (8,7 mrd kr i økt tilskuddsbehov)



## Redusert behov for veginvesteringer

- En bilbasert vekst i perioden 2010-2030 er tidligere beregnet til å koste 292 mrd. kr
- Juster for «pandemieeffekten» kan investeringene reduseres med 23 mrd. kr – i overkant av 1 mrd. kr årlig
- Det betyr at de langsiktige effektene av koronapandemien kan gi både positive og negative effekter på nullvekstmålet
- ***Det er behov for å revidere prognosene for nullvekstmålet og også diskutere hvordan denne satsingen best kan finansieres***



# En mer målrettet finansiering av kollektivtransport er nødvendig for å nå nullvekstmålet

- Et passasjeravhengig tilleggsfinansiering i byene øker byenes handlingsrom
  - Økt ansvar for virkemiddelbruken
  - Effektive tiltak for å øke kollektivandelen vil gi direkte utslag i de statlige overføringene
  - Modellen legger til rette for avtaler og samhandling på tvers av myndighetsnivåer
- Passasjeravhengig finansiering på 9 kroner per ny passasjer
  - kan gi 1,7 milliarder kroner i økte tilskudd
  - Men bare hvis de lykkes

# Oppsummert

- **Koronapandemien har endret folks reisevaner** både på kort og lang sikt
- **Utfordringene for fremtidens kollektivtransport** vil være å hente inn inntektstapet, møte et marked med flere av og til-brukere, ha større fokus på trengsel og kapasitet i transportsystemet og være et konkurransedyktig alternativ til bilen i de største byområdene
- **Dette er en oppgave som må løses i felleskap mellom lokale og sentrale myndigheter:**
  - **Lokalt** er det nødvendig å se på potensialet for en **mer målrettet bruk av takstene**, for å utvikle produkter rettet mot av-og-til brukerne, eller få flere til å reise utenfor rushtida
  - **Sentralt** er det nødvendig å utvikle **nye finansieringsmodeller** som gir kollektivtransporten i byene muligheter for å ta den nødvendige trafikkveksten framover

# Takk for oppmerksomheten!

- **Forfattere av UA-rapport 154/2021:**
  - Bård Norheim [baard.norheim@asplanviak.no](mailto:baard.norheim@asplanviak.no)
  - Mari Betanzo [mari.betanzo@asplanviak.no](mailto:mari.betanzo@asplanviak.no)
  - Kristine Wika Haraldsen [kristinew.haraldsen@asplanviak.no](mailto:kristinew.haraldsen@asplanviak.no)
- **Alle rapportene kan lastes ned fra:**
  - [www.asplanviak.no/innsikt](http://www.asplanviak.no/innsikt)