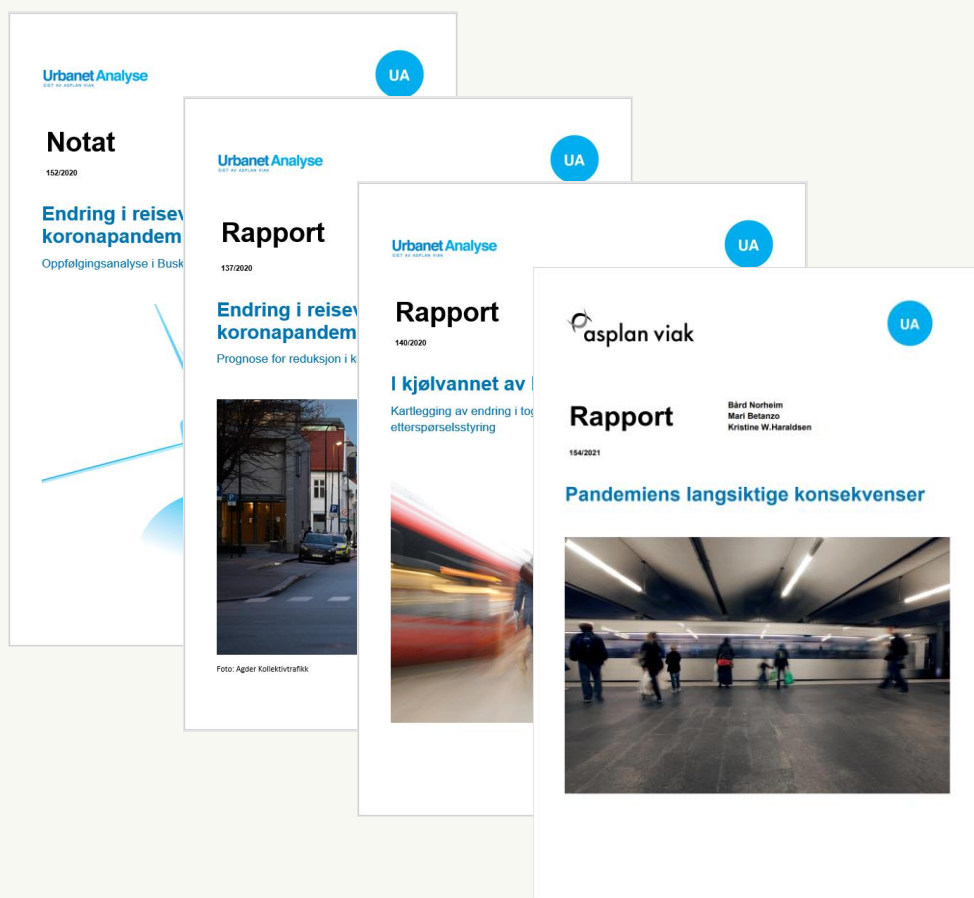


Hvilke mobilitetsutfordringer har pandemien skapt?

Ved Ingunn Opheim Ellis, Asplan Viak

Webinar: Pandemi og mobilitet 15. juni 2021

Vi har vurdert de langsiktige effektene av pandemien gjennom flere utredninger det siste året



- Endring i reiser med lokal kollektivtransport i Kristiansand, Drammen, Stavanger og Bergen (Fire kollektivselskaper, vår 2020)
- Oppfølgingsanalyse av endring i reisevaner i Drammensområdet (Brakar, høst 2020)
- Analyse av endring i togreiser på Østlandet (JDIR, høst 2020)
- Sammenstilling av langsiktige effekter av pandemien – nasjonal prognose (KS, vår 2021)

Felles problemstilling og fremgangsmåte

Problemstilling:

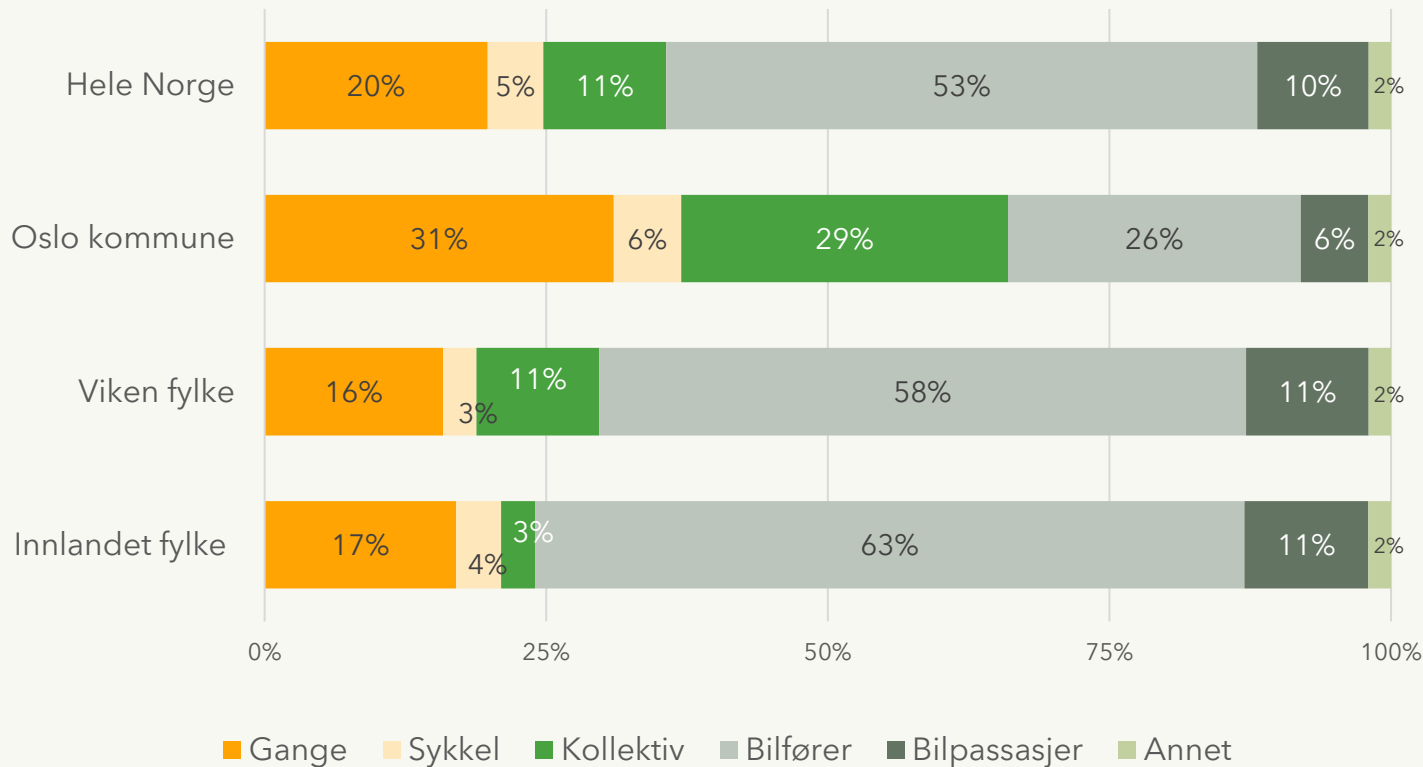
*Hvilke **langsiktige** effekter kan koronapandemien ha på reisevaner og preferanser?*



- 1. Markedsundersøkelse** for å vurdere reiseaktivitet med kollektivtransport, bruk av hjemmekontor/ digitale møter og motstand mot trengsel
 - Før koronautbruddet
 - Under koronautbruddet
 - Når koronaviruset ikke lenger er en trussel (vaksine e.l.)
- 2. Alternativ beregning** basert på teoretisk etterspørselseffekt

Transportmiddelbruk før korona

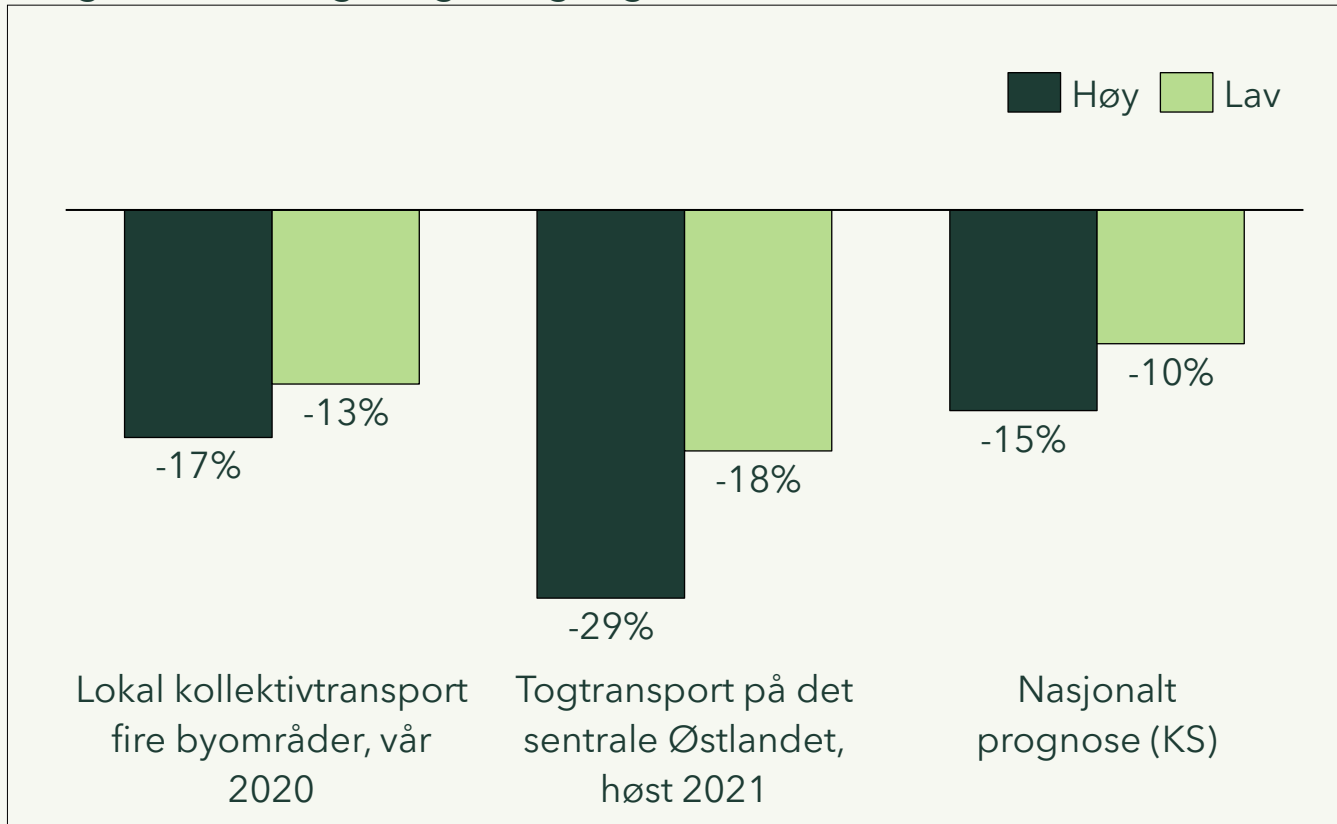
Transportmiddelfordeling i ulike områder. RVU 2018/2019



- Kollektivandelen varierer fra område til område
- Høyere kollektivandel på arbeids- og skolareiser enn på andre reiseformål
- En stor andel av kollektivreisene foretas i rush

Alle undersøkelser viser en betydelig langsiktig nedgang i reiseaktivitet med kollektivtransport

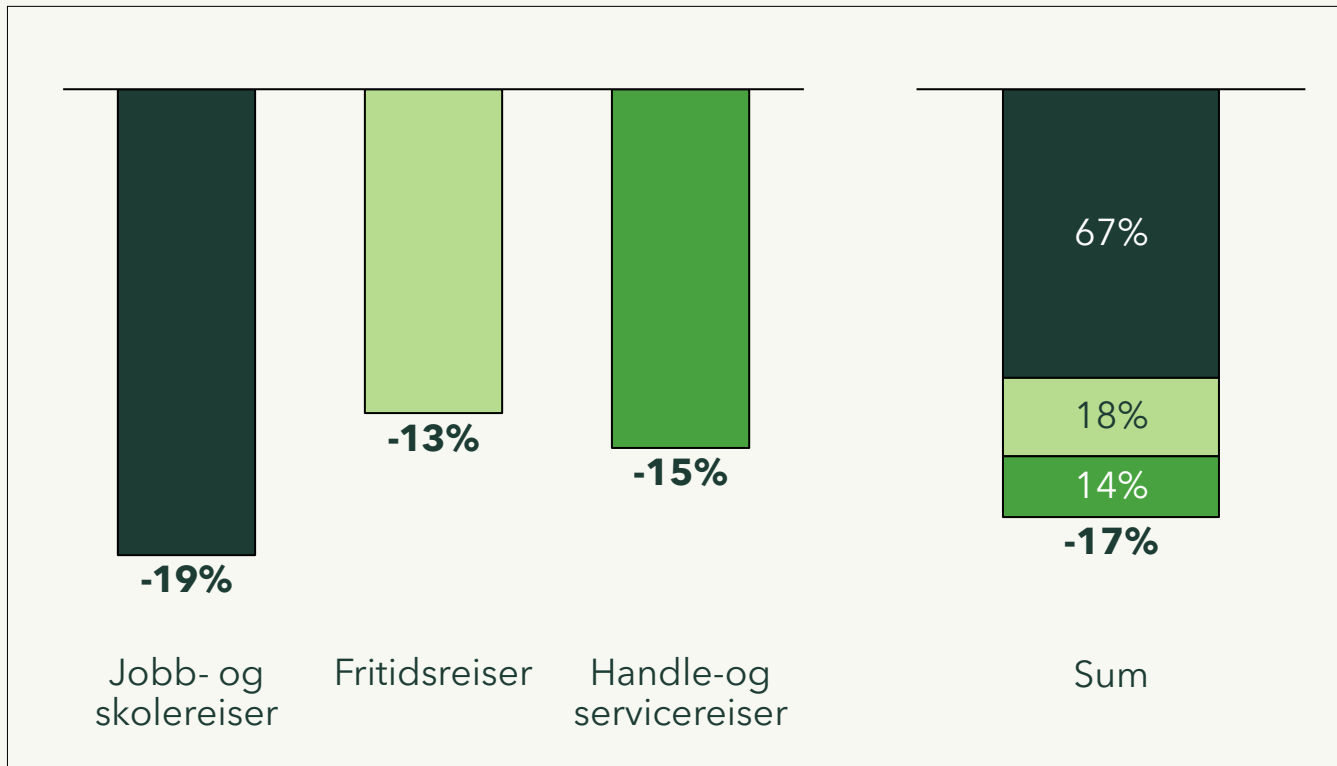
Prognose for langsiktig nedgang i kollektivreiser:



- Direkte effekt fra undersøkelsen trolig noe overdrevet
- Forventer avtagende effekt etter tilpasning til ny «normal»
- Større effekt i de største byområdene enn nasjonalt

Alle undersøkelsene viser en betydelig langsiktig nedgang i reiseaktivitet med kollektivtransport

Beregnet langsiktig reduksjon i kollektivreiser
(basert på undersøkelse om lokal kollektivtransport)



- Direkte effekt fra undersøkelsen trolig noe overdrevet
- Forventer avtagende effekt etter tilpasning til ny «normal»
- Større effekt i de største byområdene enn nasjonalt
- Størst reduksjon på jobbreiser, som utgjør den største andelen av lokale kollektivreiser

Økt frykt for smitte og mer bruk av hjemmekontor er de viktigste årsakene til nedgang i reiser

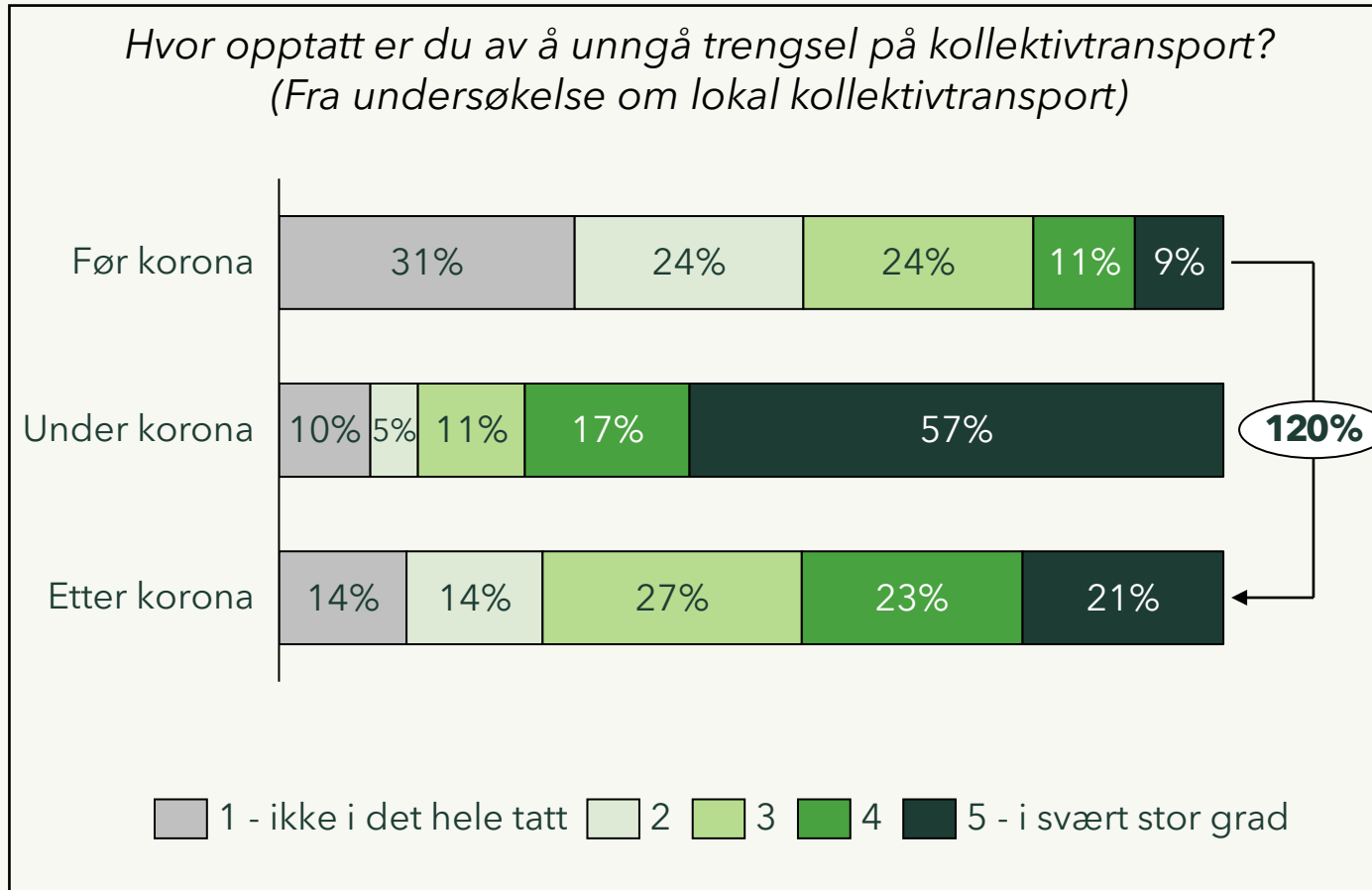
1. En **økt frykt for smitte** peker seg ut som en viktig årsak til reduksjon i kollektivreiser også etter at korona ikke lenger er en trussel

- Gir økt motstand mot trengsel og økt reisebelastning
- Flere vurderer andre alternativer enn kollektivtransport

2. For arbeidsreisene er også **økt bruk av hjemmekontor** en viktig forklaringsfaktor

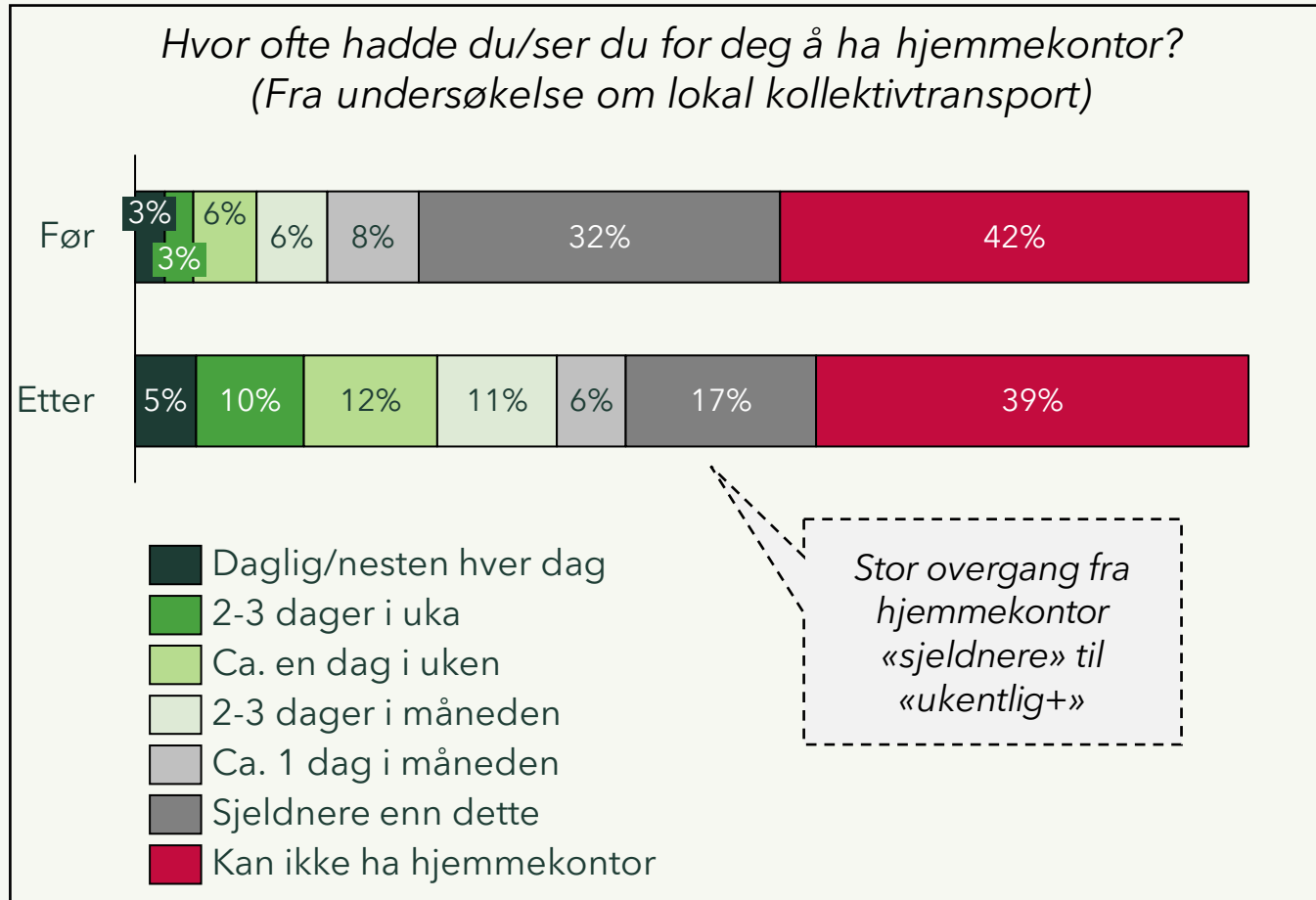
- Positive erfaringer og økt digital kompetanse
- Ønske om mer fleksibel løsning

Andel som er opptatt av å **unngå trengsel** mer enn dobler seg etter koronautbruddet



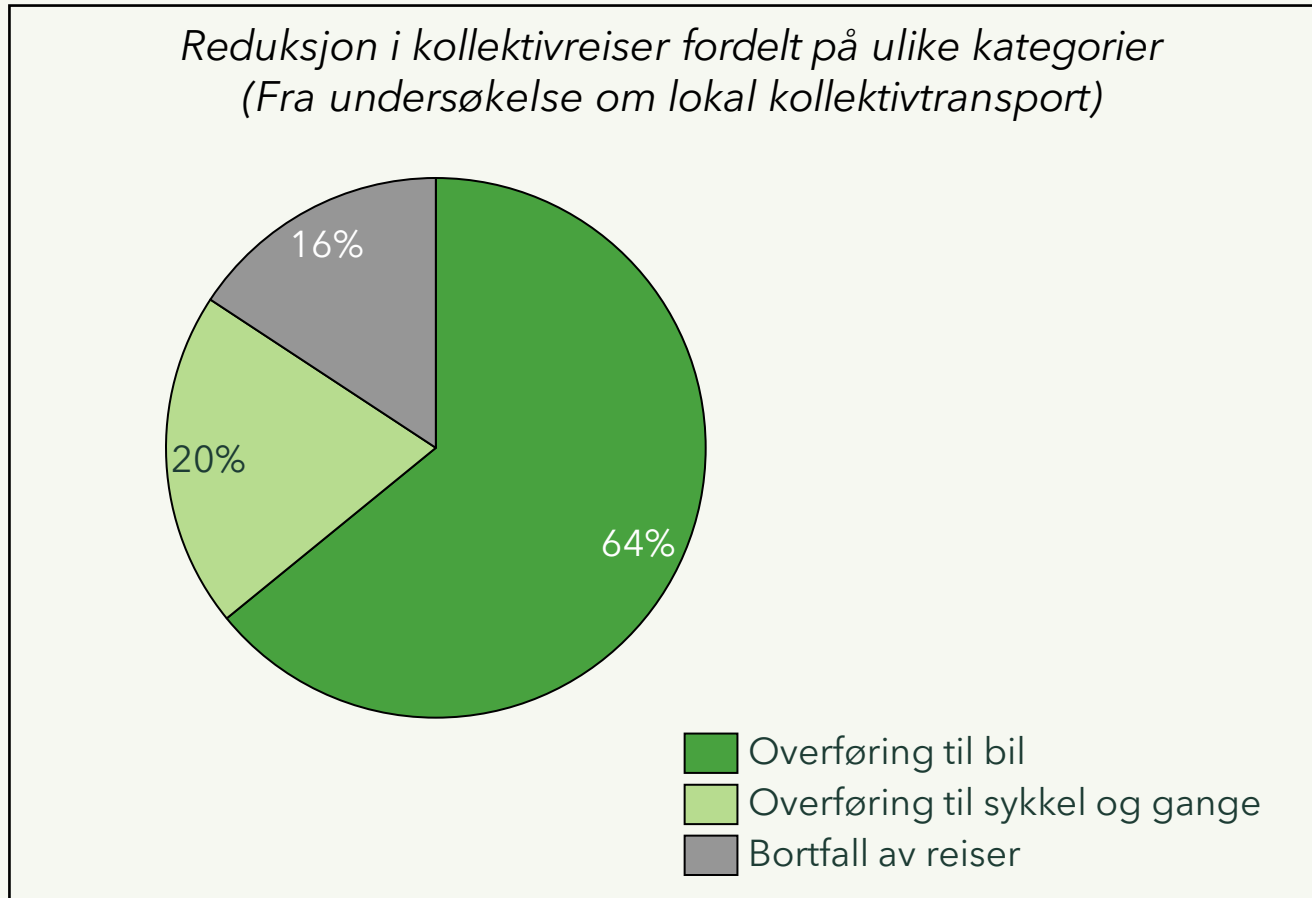
- Økt motstand mot trengsel betyr at det å reise med kollektivtransport blir mer belastende
- Svekker kollektivtransportens konkurransekraft
- Gir færre kollektivreiser (beregnet til 5-10%)

33 % vil i større grad benytte seg av **hjemmekontor** etter koronautbruddet



- Andel arbeidsdager med hjemmekontor dobles
- Dette gir en reduksjon i antall arbeidsreiser på 8 %
- Vil gi 3 % færre kollektivreiser, hovedsakelig i rush
- Også økning i omfanget av digitale møter påvirker reiseomfanget

Flertallet av kollektivreisene overføres til bil

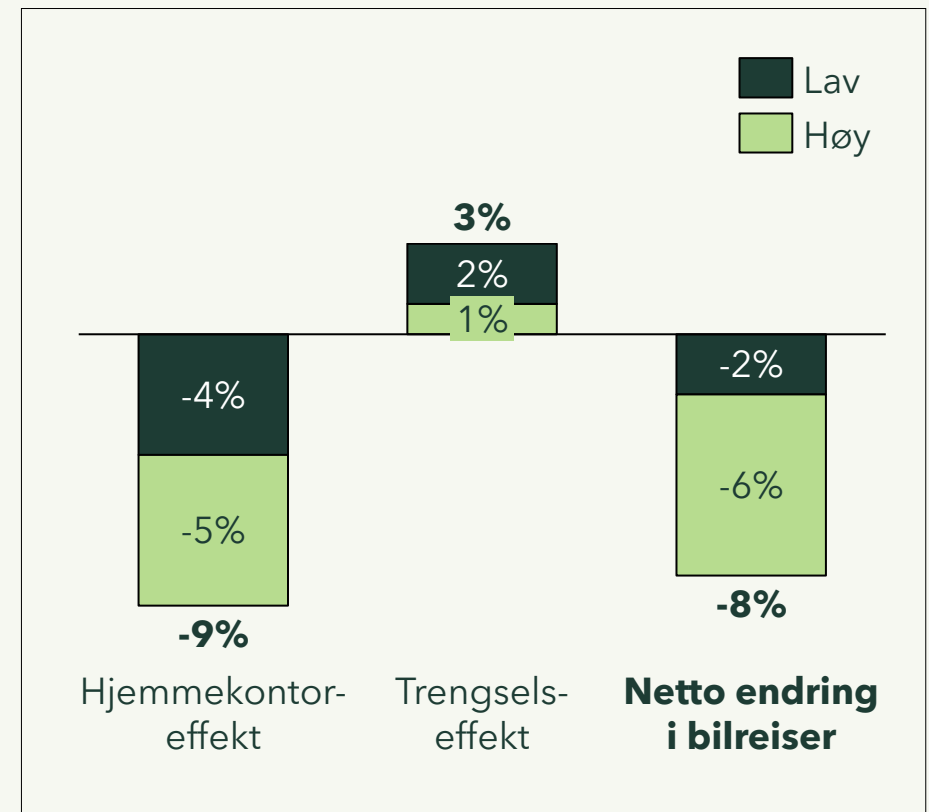


- Vil gi et inntektstap for kollektivtrafikken
- På grunn av hjemmekontoreffekten forventes det også færre bilreiser totalt sett
- Viktig framover:
 - Bedre kollektivtransportens konkurranseflatene mot bil
 - Virkemidler for å spre trafikantene mer utover døgnet for å gi redusert press i rush

Hjemmekontoreffekten dominerer, samlet sett forventes en nedgang i biltrafikk

Resultater fra nasjonalt prognose (KS):

- Hjemmekontoreffekten gir 4-9% færre bilreiser i rushtiden
- Overføring til bil som følge av motstand mot trengsel på kollektivtransport gir 1-3% økt biltrafikk
- Netto nedgang i biltrafikk pga. dominerende hjemmekontoreffekt (2-8% færre bilreiser i rush)
- Forvente *færre bilreiser*, samtidig som bilreisenes *andel* av motorisert transport trolig vil øke
- **Fortsatt viktig å jobbe med tiltak som bedrer konkurransekraften for kollektivtransport**



Ulike prisvirkemidler kan bidra til å redusere reisebortfallet for kollektivtransport

- Etterspørselsstyrende prising for å redusere trengselsulempen:
 - 80% synes redusert pris på avganger med ledig kapasitet bør benyttes
 - 50% positive til honnørrabatt som kun er gyldig utenfor rush
 - 60% mener slike virkemidler har blitt mer relevant etter korona
- Nye billettslag tilpasset det økende «av-og-til»-segmentet:
 - Lavere reisefrekvens gjør periodekort mindre relevant
 - Interesse for produkter som knyttes til antall reiser heller enn periode

Oppsummert

- *Vi forventer en langsiktig nedgang i antall kollektivreiser*
 - Økt bruk av hjemmekontor og motstand mot trengsel er de viktigste forklaringsfaktorene
 - Påvirker arbeidsreiser i større grad enn andre reiseformål
- *Konsekvenser er inntektstap for kollektivselskapene*
- *Behov for virkemiddelbruk som demmer opp for disse effektene*
 - Koronapandemien har økt aksepten for etterspørselsvridende virkemidler
 - Av-og-til-brukere er en økende gruppe som gir behov for nye billettslag
 - Fortsette å jobbe med tiltak for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil