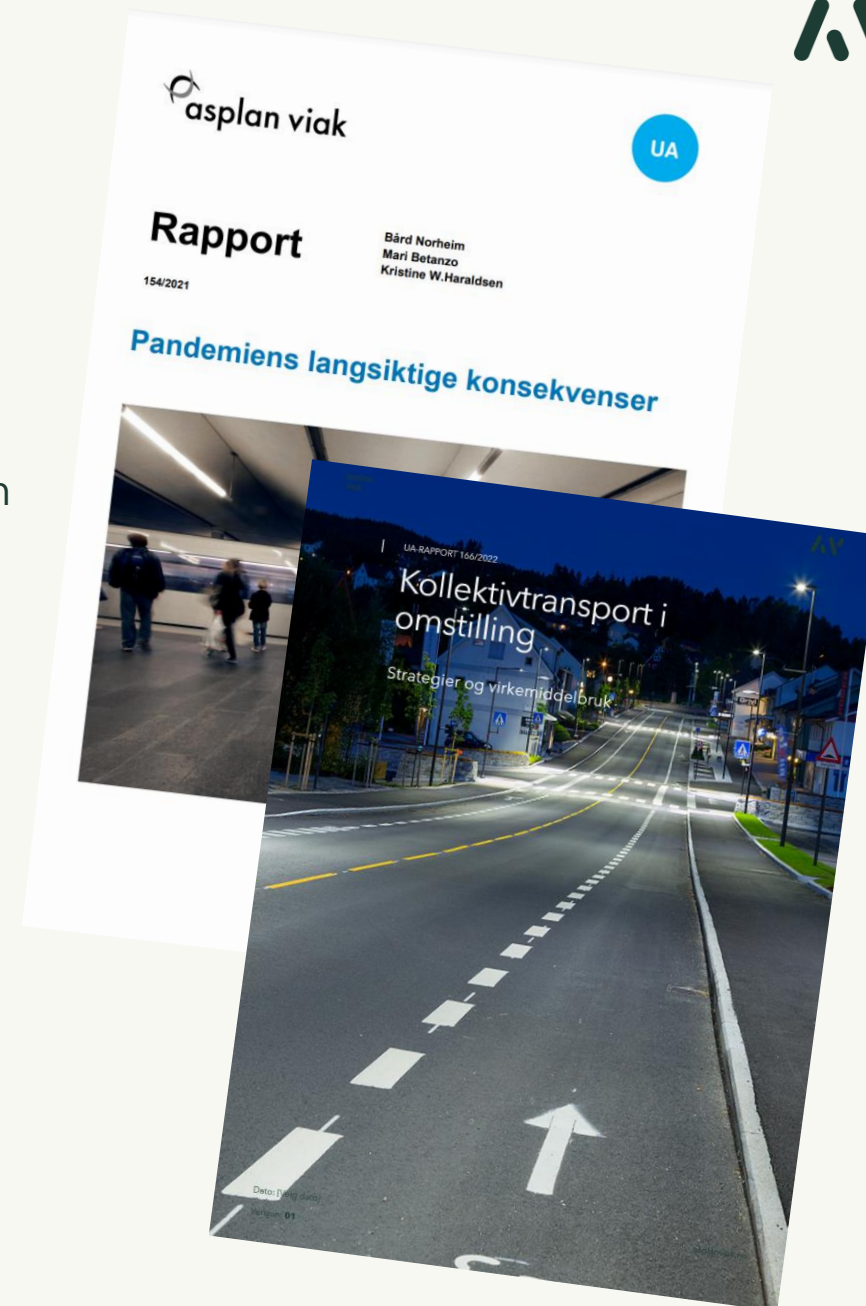


Kollektivtransport i omstilling

Osloregionen, 16. juni

Kollektivtransport i omstilling

- **Bakgrunnen** for oppdraget er de utfordringer som kollektivtransporten står overfor i kjølvannet av koronapandemien
 - Oppdatering av UA-Rapport 154/2021
 - Strategier og virkemiddelbruk
- **Målsettingen** med oppdraget er å peke på strategier for kollektivtransporten i tiden fremover, samt de økonomiske konsekvensene av ulike strategier
- Parallelt prosjekt for Samferdselsdepartementet



Utfordringer for kollektivtransporten fremover



Kollektivtransportens konkurransekraft utfordres

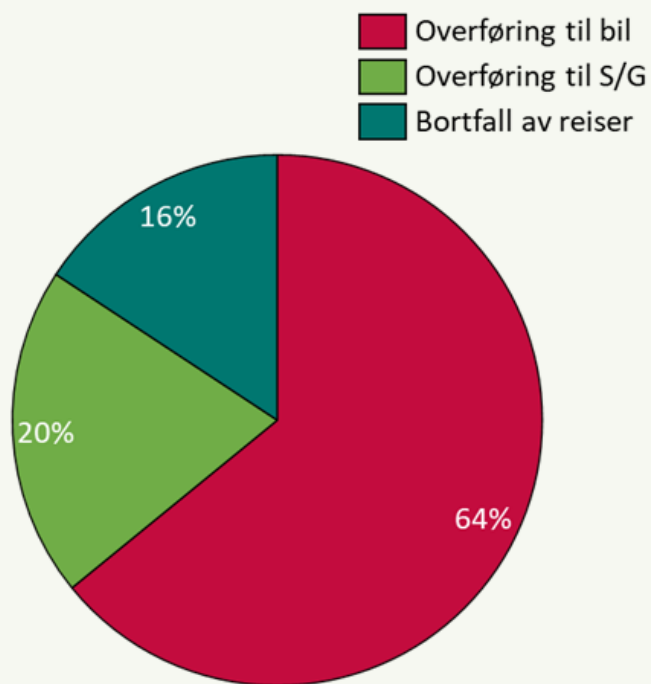
- Nye mobilitetsformer konkurrerer med kollektivtransport i byområder
- Økt elbilandel gjør det billigere og enklere å kjøre bil
- Pandemien har langsiktige konsekvenser på konkurransekraften
 - Økt motstand mot trengsel – belastningen ved å reise i rush øker
 - Økt bruk av hjemmekontor – prisen per reise med periodekort øker
 - Fare for reduksjon i tilbud eller takstøkning

En ny normal etter koronapandemien

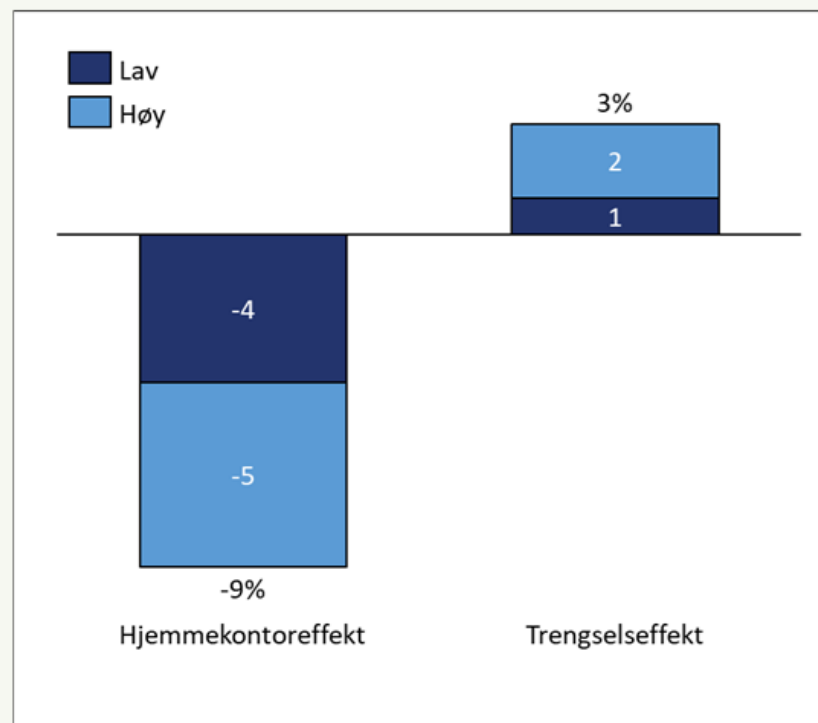
- Vi forventer **10-15 prosent færre kollektivreiser**
- Gir inntektssvikt for kollektivtransporten på **1-2 milliarder kroner per år**
- Økt bruk av hjemmekontor gir **2-8 prosent færre bilreiser**
 - Motstand mot trengsel og økt elbilandel øker antall bilreiser

Kollektivtransporten har mistet passasjerer men ikke alle bør komme tilbake

Hvor forsvinner kollektivtrafikanterne

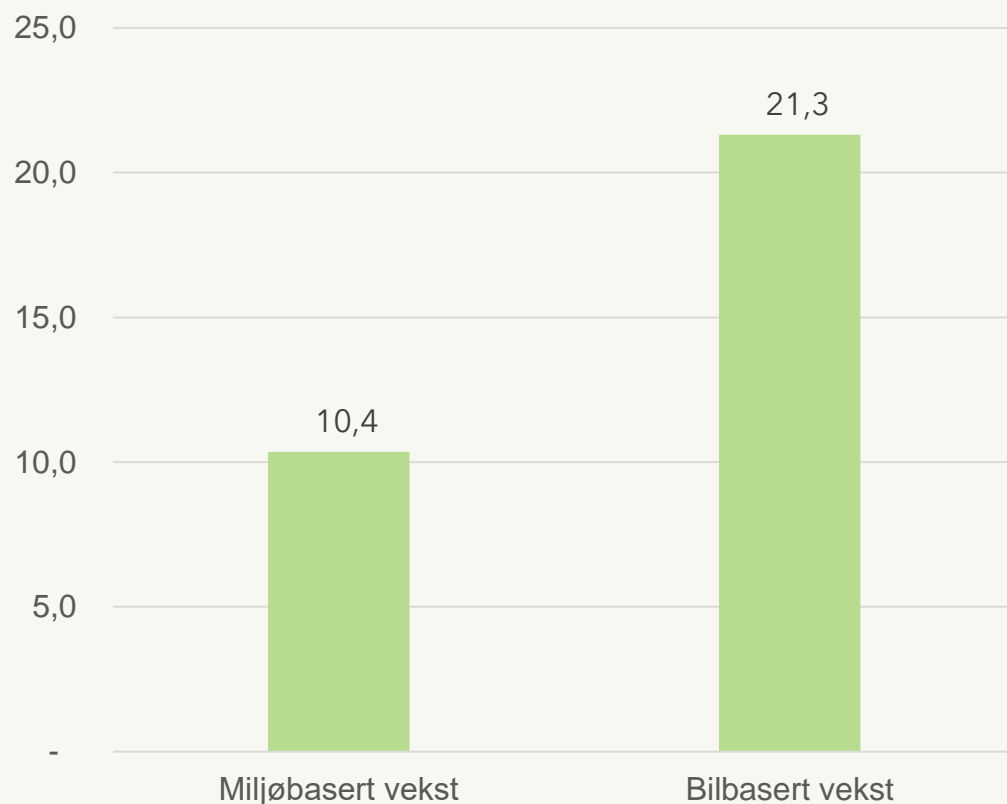


Redusert biltrafikk i rush



Valget står mellom økt kollektivsatsing eller økt vegutbygging

Kostnader ved trafikkveksten (mrd. kr/år)



- 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

Strategier og tiltak

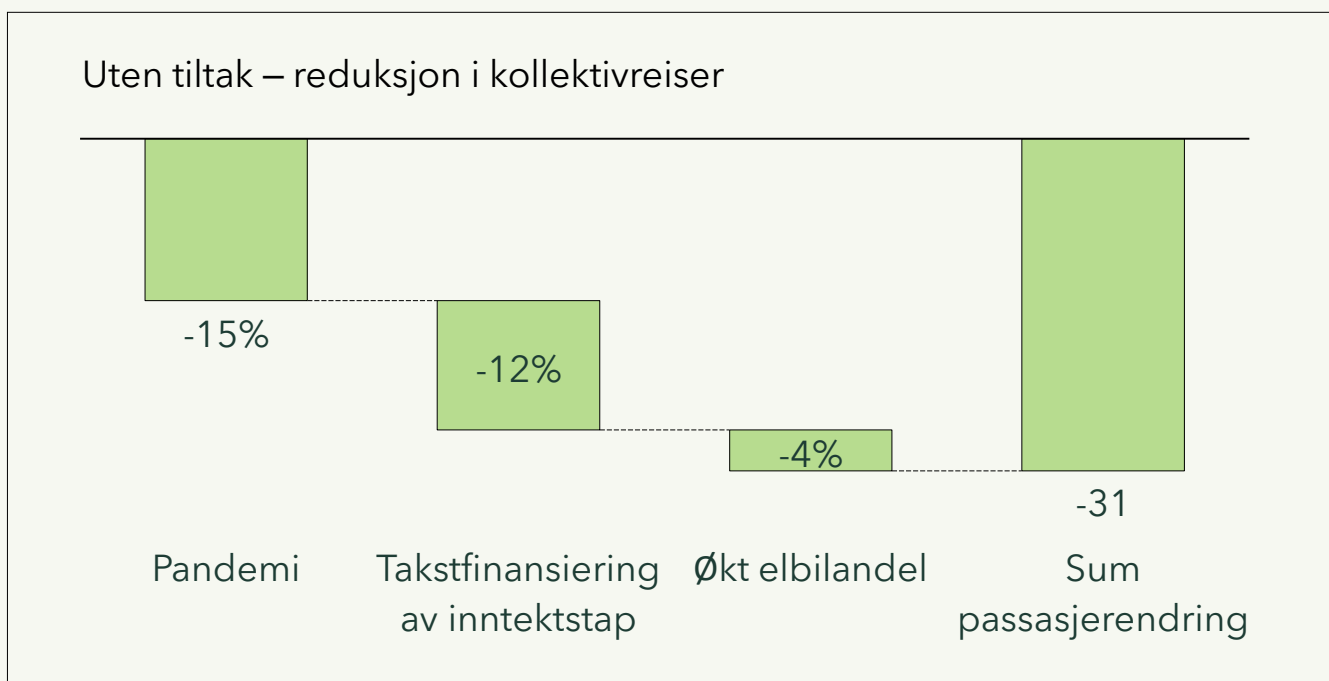
Kollektivtransport i omstilling



Strategier på kort og lang sikt

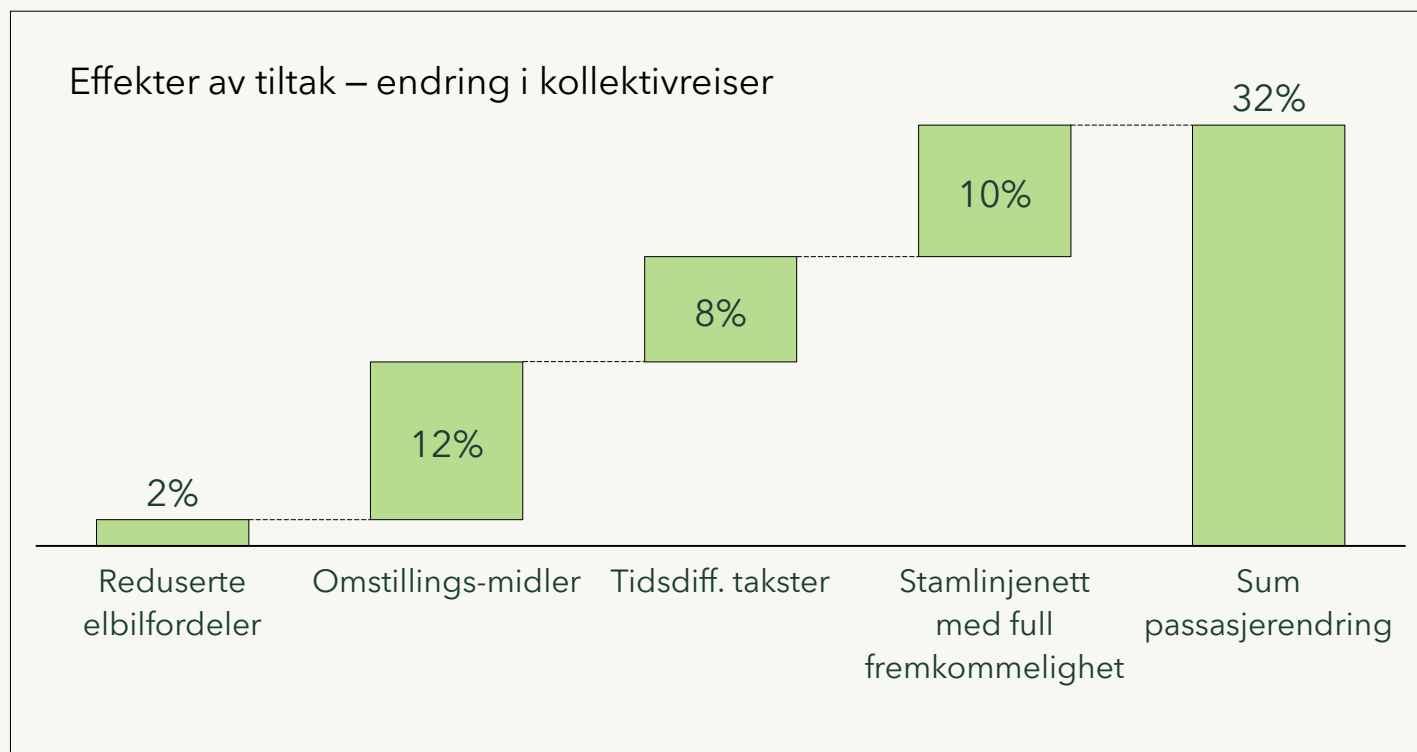
- På kort sikt er det viktig å **tette inntektsgapet** for å gi grunnlag for omstilling.
- På lengre sikt er det viktig å innføre **nye finansieringsmodeller og organisering** for å møte utfordringene med nullvekstmålet

Passasjeredgangen kan sette i gang en negativ inntektsspiral



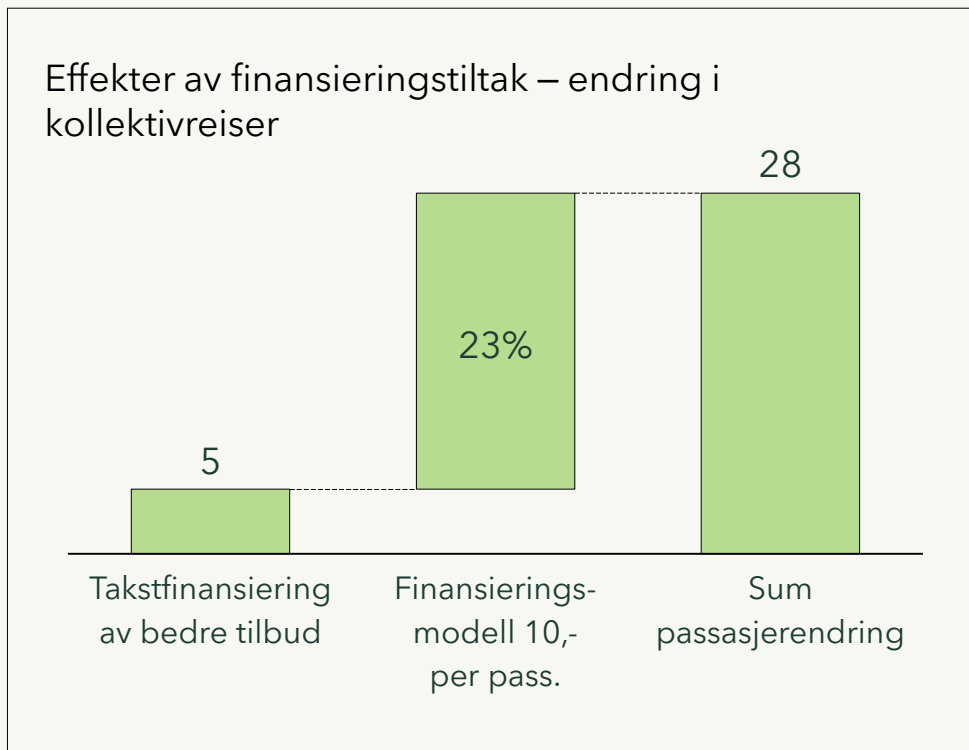
- Passasjeredgang som følge av pandemien kan være opp mot 15 prosent
- Dersom inntektstapet finansieres med økte takster kan antall kollektivreiser reduseres med ytterligere 12 prosent
- Økt elbilandel øker bilreiser og reduserer antall kollektivreiser
- Dette illustrerer at **den negative effekten av pandemien kan dobles uten mottiltak**

Det er mulig å snu utviklingen



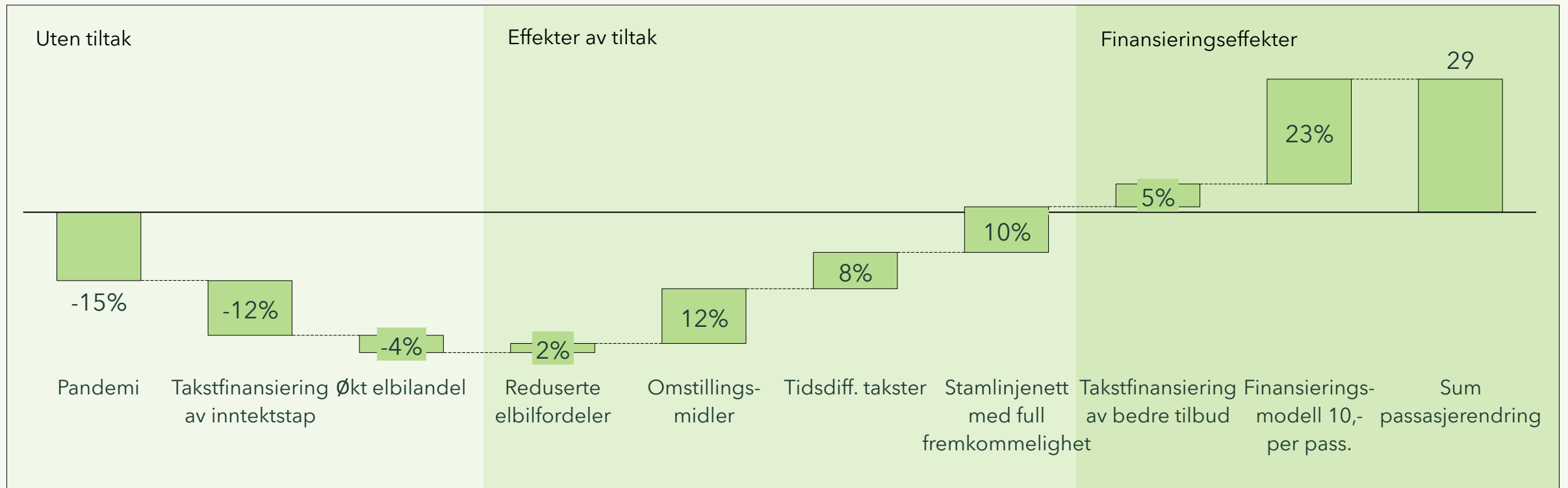
1. Dagens elbilfordeler må revideres slik at det ikke svekker kollektivtransportens potensial
2. Det bør settes av omstillingsmidler tilsvarende 2 mrd. kr årlig de neste 2 årene
3. Takstsystemet må målrettes for å øke inntekter og reiser
4. Kollektivtransportens konkurransekraft må styrkes

Målrettet finansiering for å nå nullvekstmålet



1. Inntektsøkning fra tiltakene må brukes til å forbedre tilbudet ytterligere for å få en positiv inntektsspiral
2. Finansiering av kollektivtransporten bør målrettes eksempelvis gjennom et passasjeravhengig insentiv på 10 kr per ny passasjer

Det er mulig å snu en nedgang til vekst for kollektivtransporten



Oppsummering: Oppgavene må løses i fellesskap mellom lokale og sentrale myndigheter

Lokalt er det nødvendig å se på potensialet for:

- Mer målrettet bruk av takstene
- Effektivisering av linjenettet

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
- Etablere gode måltall for **rammebetingelser for bruk av bil** i 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