

Utvikling i reisevaner og konsekvenser av korona

Ved Ingunn Opheim Ellis, Asplan Viak avdeling Urbanet Analyse

Osloregionens faggruppe for Areal og Transport, 25.mai.2021

Temaer i innlegget

- Utvikling i reisevaner i Oslo og Viken fram til nå
- Reisevaner og langsiktige konsekvenser av koronapandemien

Reisevaner i Oslo og Viken

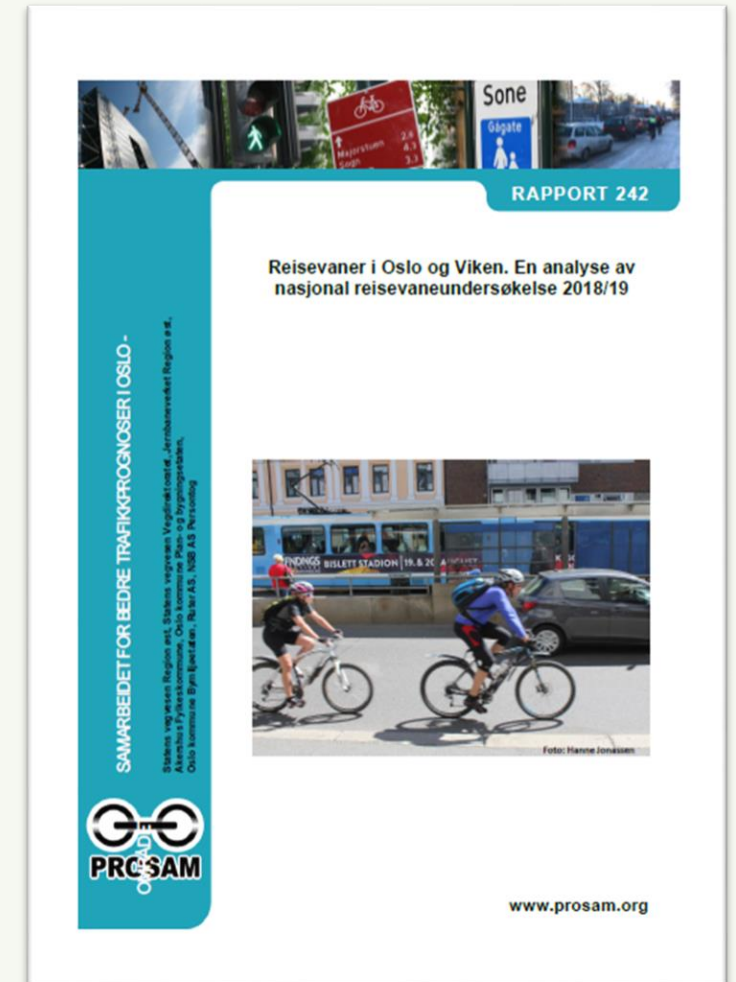
Lang tradisjon for reisevaneundersøkelser i Norge

- Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985, 1992, 1997, 2001, 2005, 2009, 2013/14, 2016-19, 2020-24
- Av stor betydning for transportplanlegging hos en rekke aktører
- Benyttes til å belyse en rekke ulike transportrelaterte problemstillinger



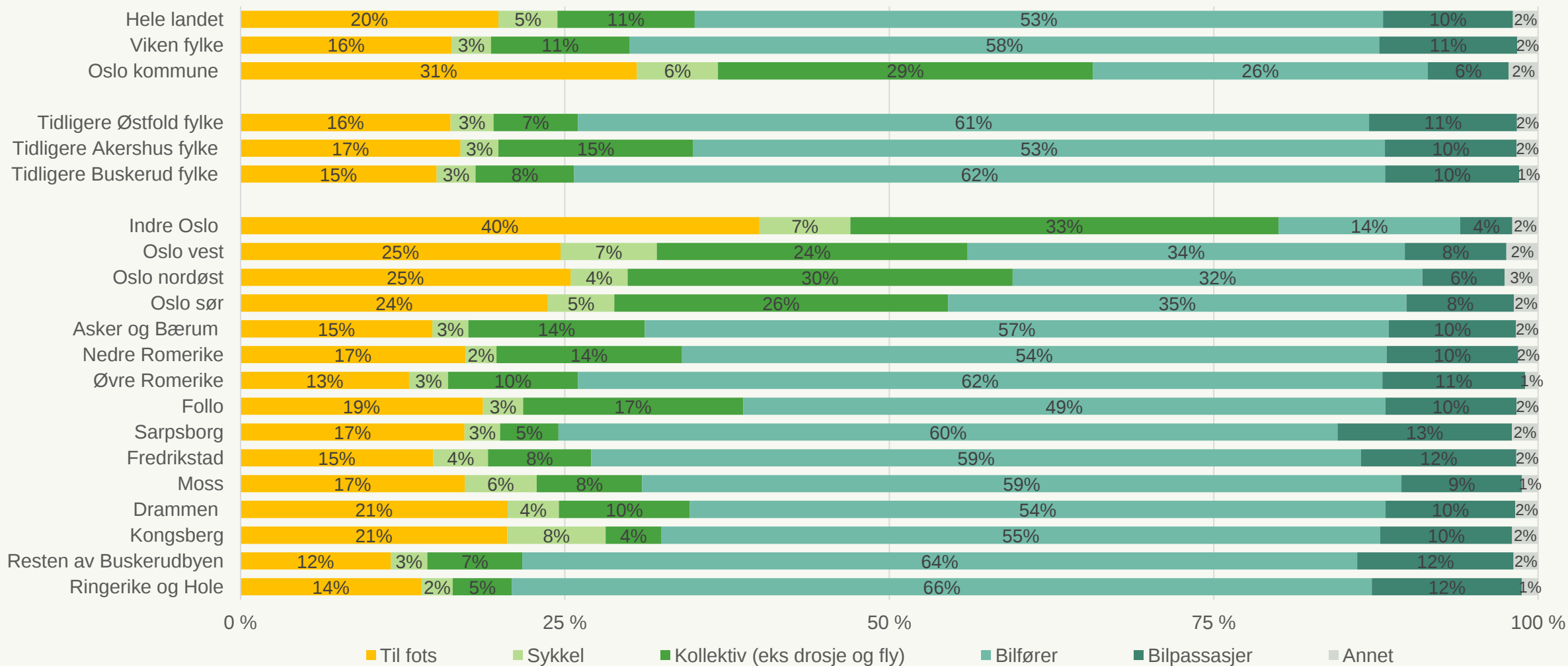
Reisevaner i Oslo og Viken

- Prosjekt om analyse av reisevaner i Oslo og Viken
 - Oppdragsgiver Prosam, med tilleggsanalyser bestilt av Viken fylkeskommune og av Ruter
- Forskjeller i reisevaner og rammebetingelser i ulike geografiske områder (RVU 2018/2019), samt utvikling av reisevaner over tid
- Prosam-rapport 242



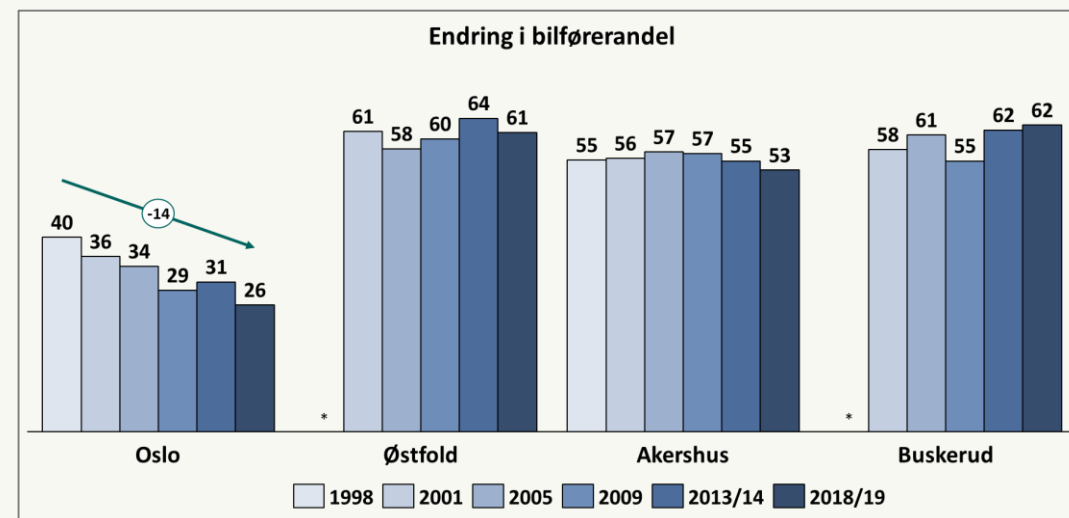
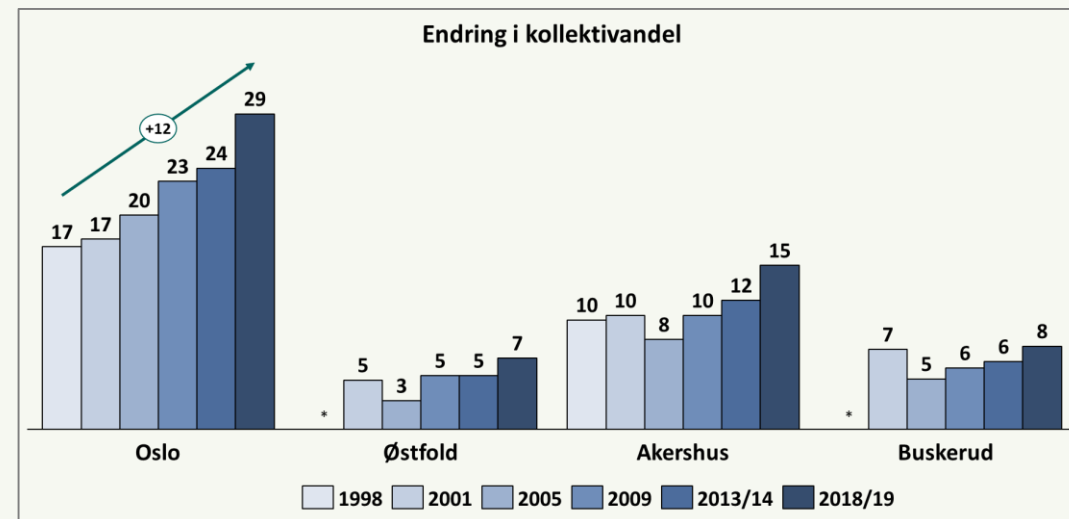
Kun 2 av 10 reiser i indre Oslo er en bilreise

Transportmiddelfordeling for reiser til bosatte i ulike områder. RVU 2018/19



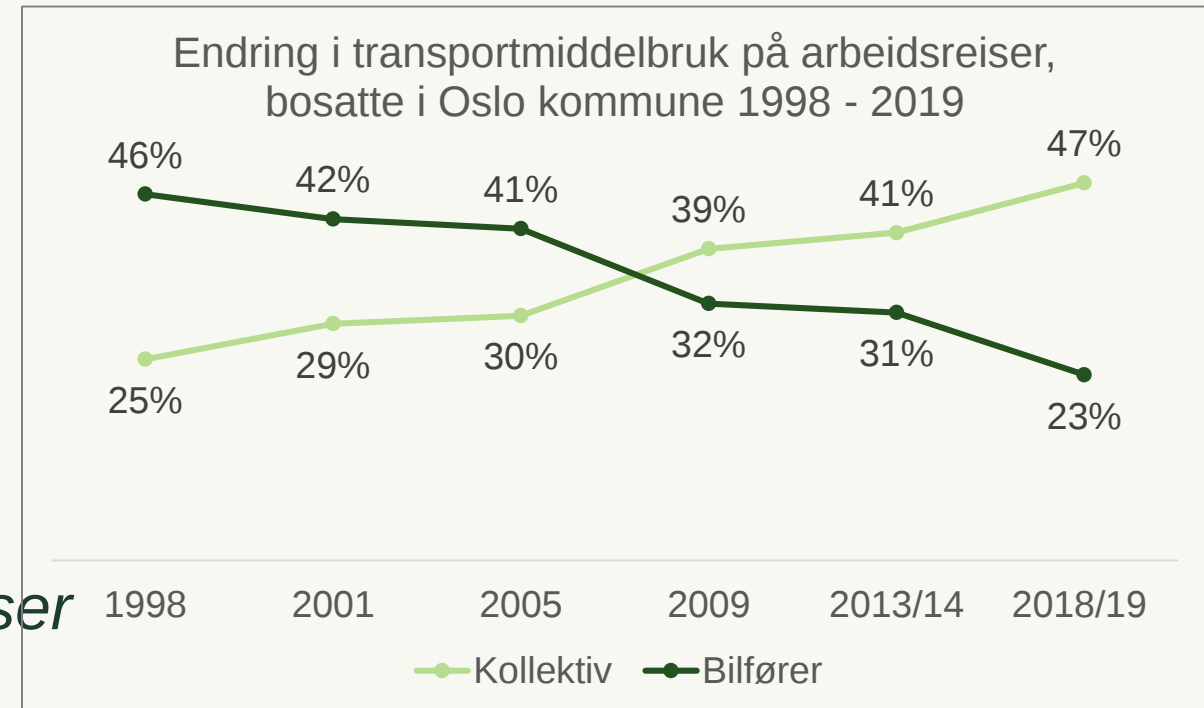
Økt kollektivandel og redusert bilandel i Oslo og Viken

- Økt kollektivandel blant befolkningen i Oslo og Viken:
 - Fra 17 % til 29 % i Oslo kommune
 - Fra 10 % til 15 % i Akershus fylke
- Redusert bilførerandel:
 - Fra 40 % til 26 % i Oslo kommune



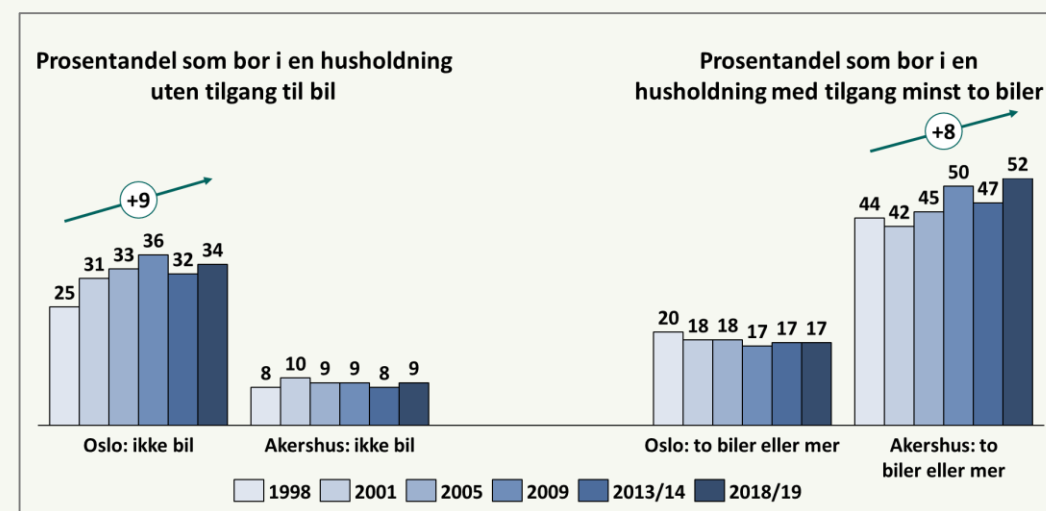
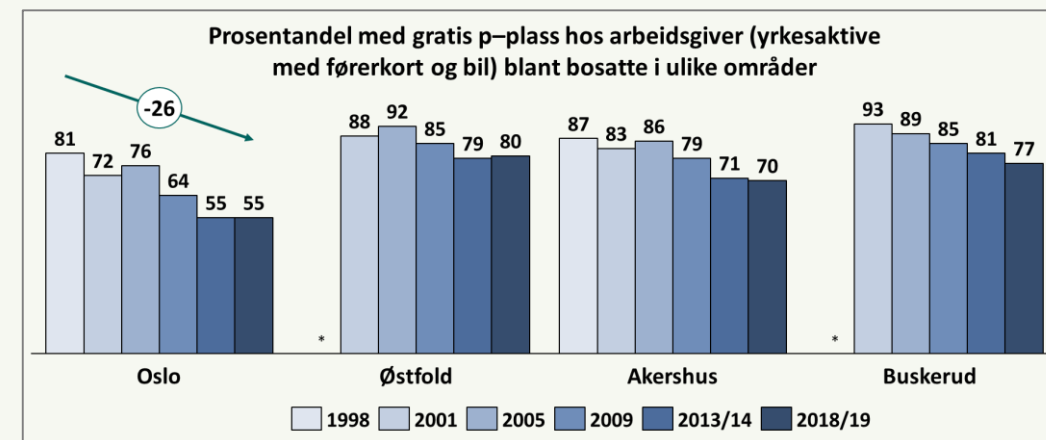
Endring i reisevaner er særlig stor på arbeidsreiser

- Økt kollektivandel blant befolkningen i Oslo og Viken:
 - Fra 17 % til 29 % i Oslo kommune
 - Fra 10 % til 15 % i Akershus fylke
- Redusert bilførerandel:
 - Fra 40 % til 26 % i Oslo kommune
- Endringen er særlig stor for *arbeidsreiser i Oslo*



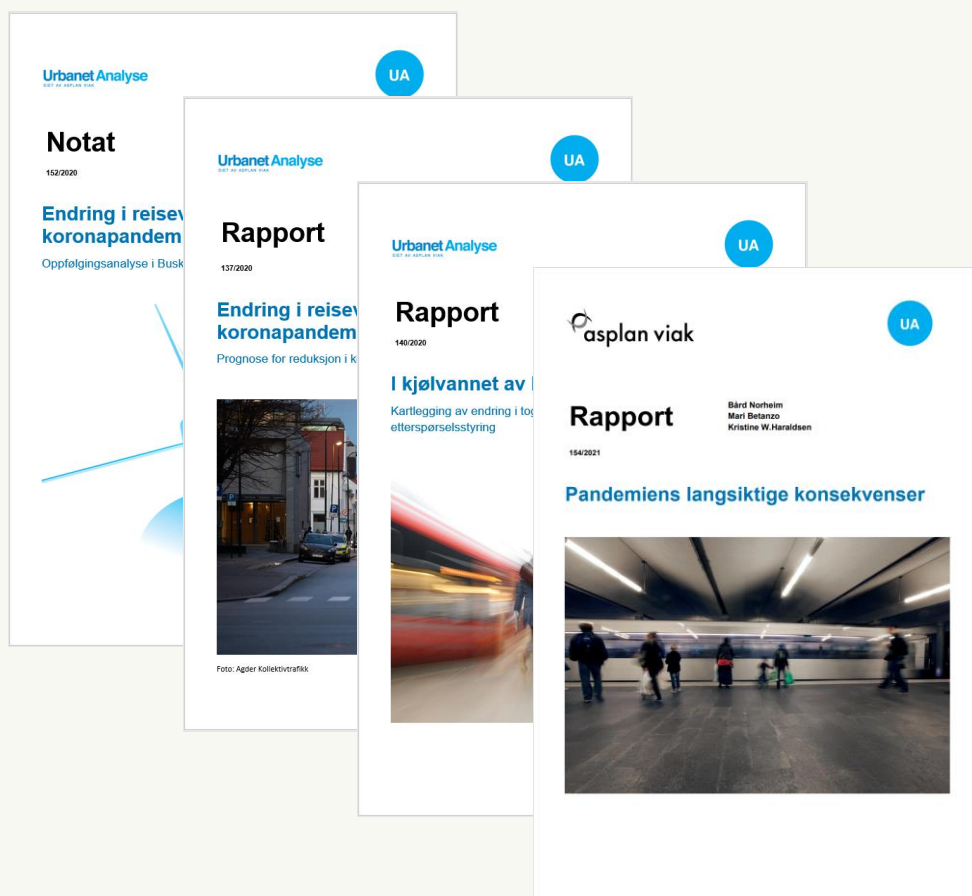
Færre yrkesaktive har gratis parkering hos arbeidsgiver

- Færre med tilgang til gratis p-plass på arbeid, særlig i Oslo
- I Oslo er det også færre med tilgang til bil
- I de tidligere Viken-fylkene er det noe flere med tilgang til mer enn en bil



Reisevaner og langsiktige konsekvenser av koronapandemien

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:

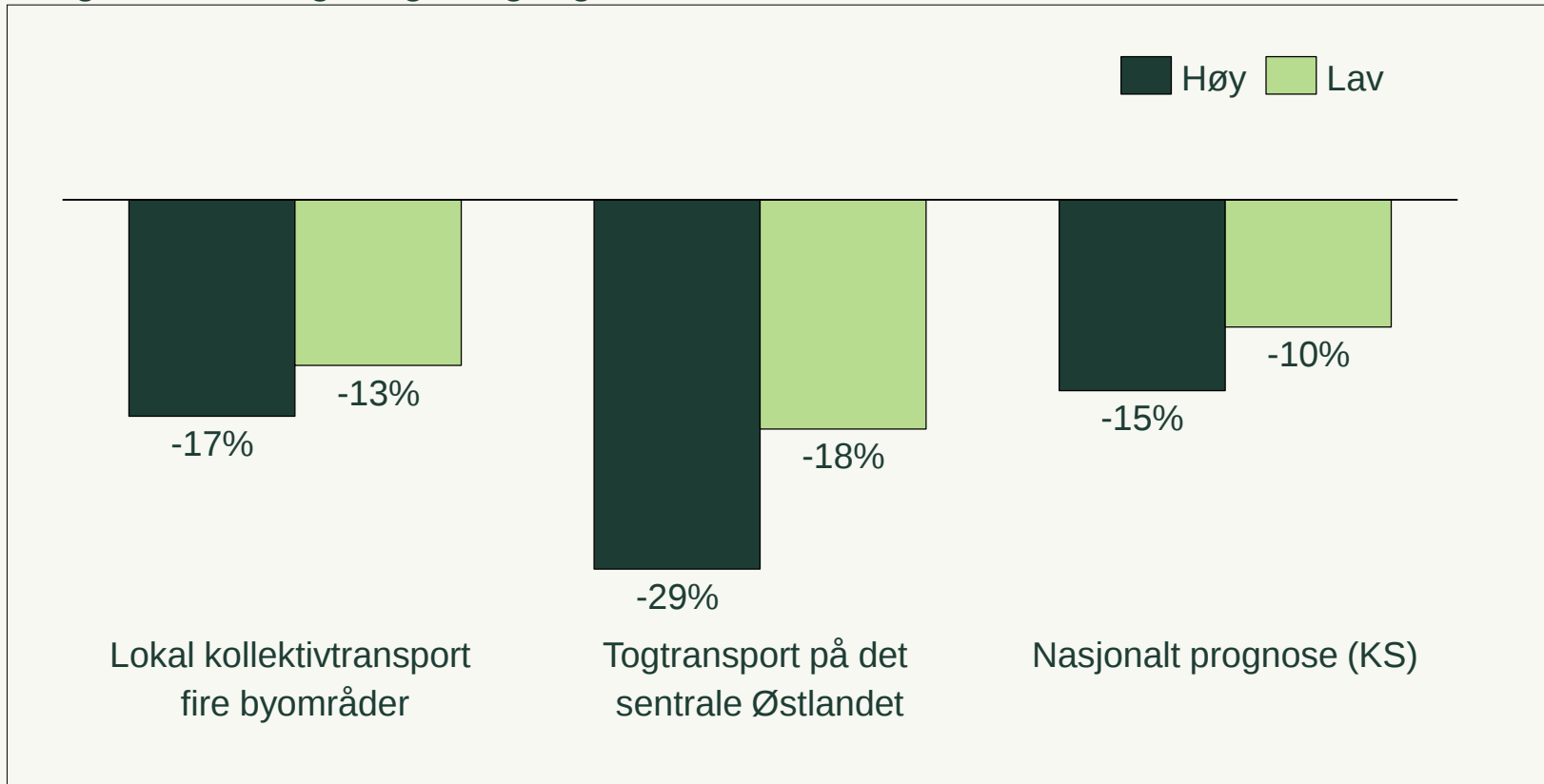
Hvilke langsiktige effekter kan koronapandemien ha på reisevaner og preferanser?



1. **Markedsundersøkelse** for å vurdere reiseaktivitet, 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

Alle undersøkelsene viser en betydelig langsiktig nedgang i reiseaktivitet

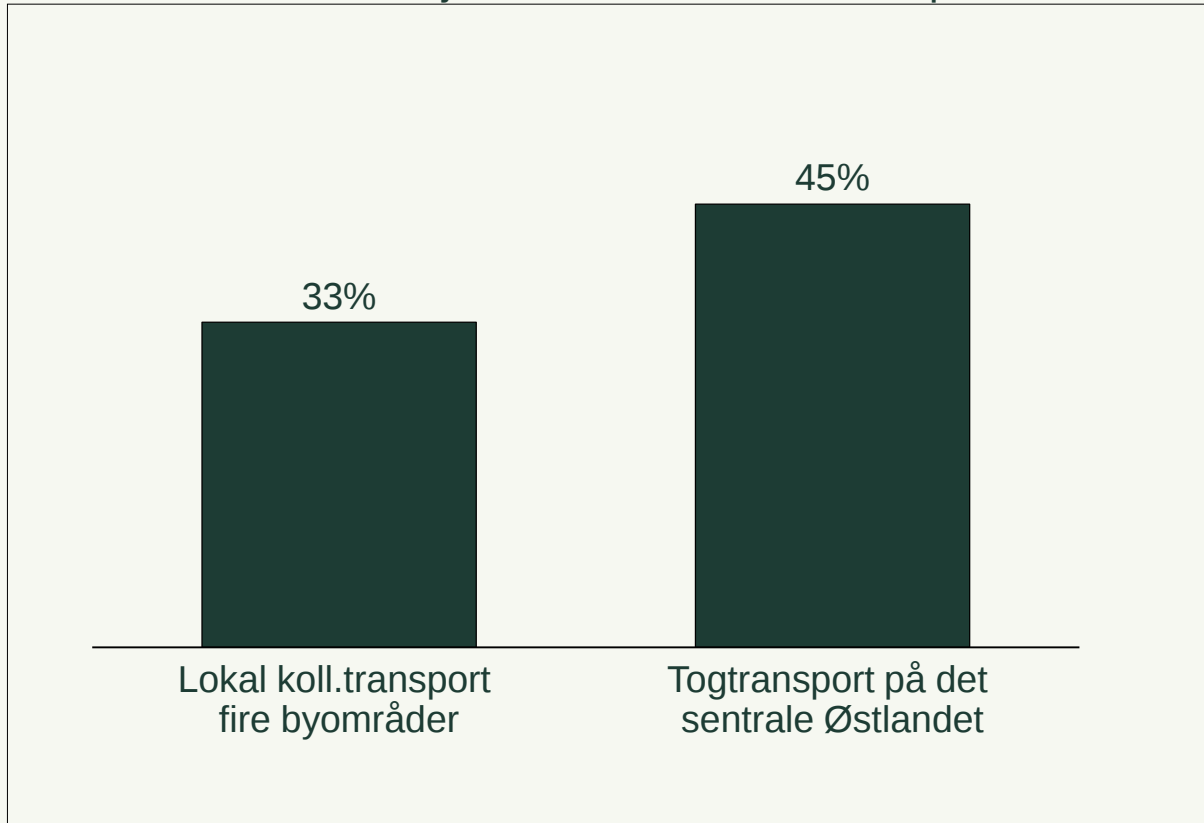
Prognose for langsiktig nedgang i reiser:



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

Viktigste årsaker til redusert reiseaktivitet er økt bruk av hjemmekontor

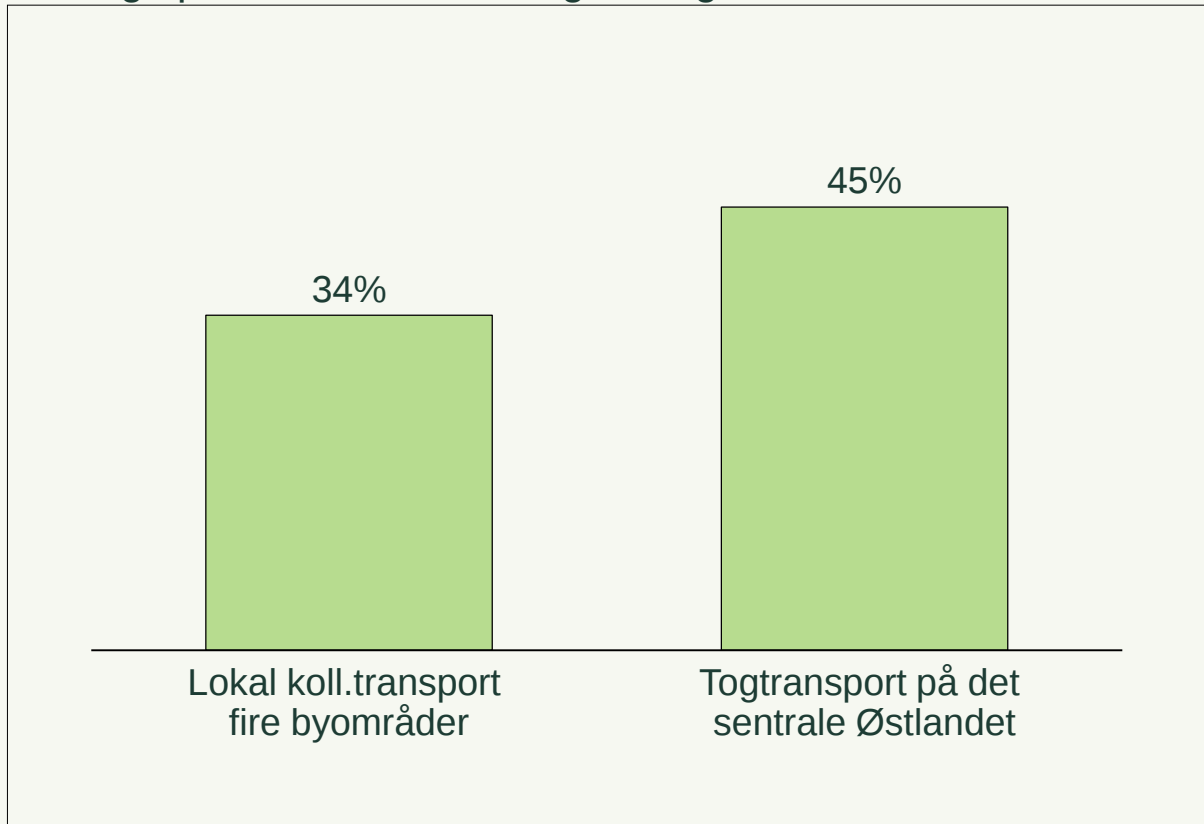
Andel som vil ha mer hjemmekontor etter koronapandemien:



- 33-45 prosent oppgir at de vil bruke hjemmekontor mer enn før koronautbruddet
 - Noe flere i Osloområdet enn andre steder
- 8-18 % færre arbeidsreiser

... og motstand mot trengsel som følge av økt frykt for smitte

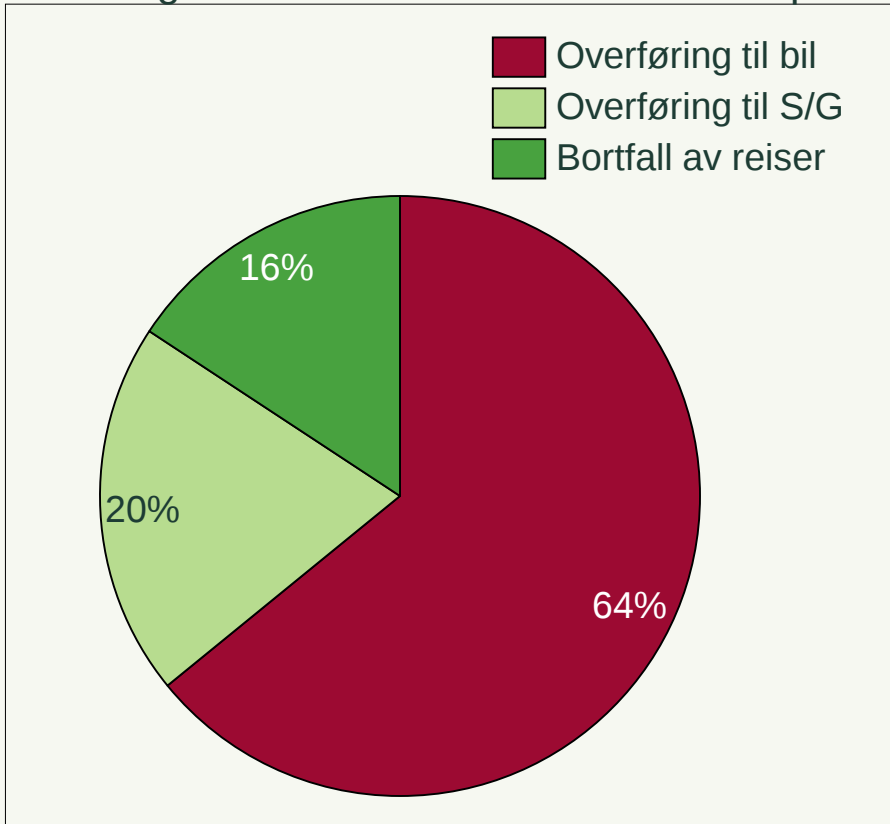
Økning i preferanse for å unngå trengsel om bord:



- 34-45 % økning i preferanse for å unngå trengsel om bord på kollektivtransport
 - Også større effekt i Osloområdet, trolig pga. mer trengsel
- Mer belastende reisetid gir negativ etterspørselseffekt (5-10%)

Flertallet av kollektivreisene overføres til bil: negativt både for inntekter og mål om redusert biltrafikk

Fordeling av reisebortfall fra kollektivtransport:

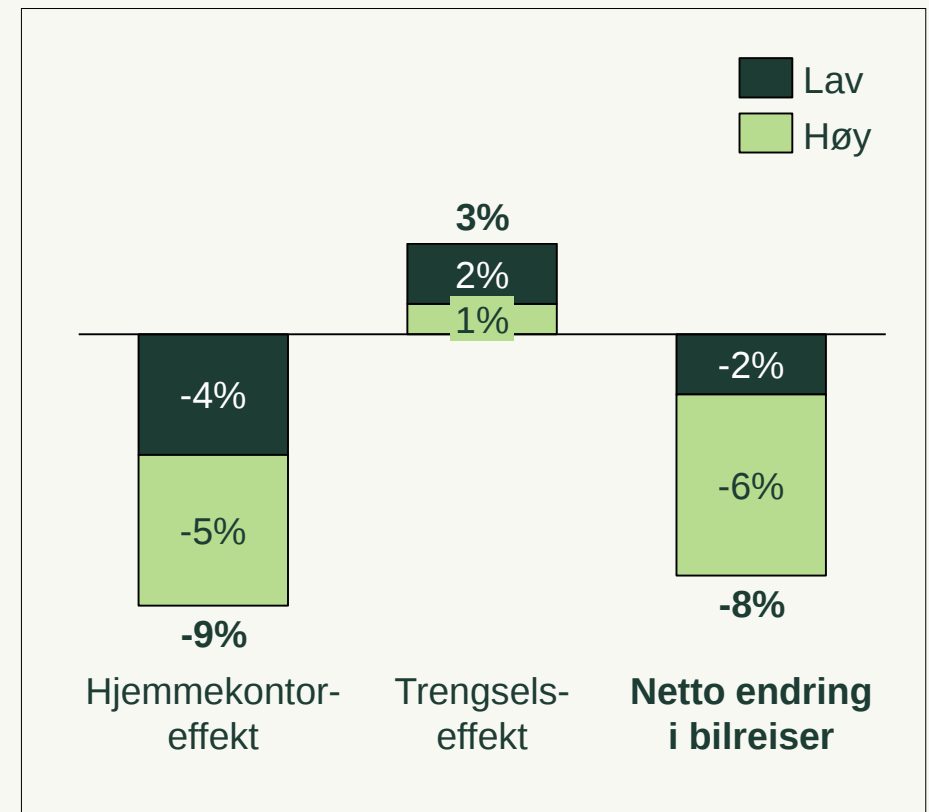


- Kollektivreiser som overføres til bil:
 - Påvirker inntektsgrunnlaget og er i tillegg i strid med miljøpolitiske mål
- Kollektivreiser som ikke gjennomføres, eller som overføres til sykkel/gange:
 - Bidrar til miljømål og gir økt kapasitet til gjenværende passasjerer

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

- Fram til nå: økt kollektivandel på bekostning av bilreiser i Osloområdet
 - Gjelder særlig arbeidsreiser
 - Færre har tilgang til bil og færre kan parkere gratis hos arbeidsgiver
- Effekt av koronapandemien: færre bil- og kollektivreiser
 - Økt bruk av hjemmekontor og motstand mot trengsel er de viktigste forklaringsfaktorene
 - Færre kollektivreiser, hvor en stor andel av kollektivreisene vil overføres til bil
 - Hjemmekontor-effekten dominerer, forventer en total nedgang i antall bilreiser
 - Vi forventer større effekt i de største byområdene enn nasjonalt
- Behov for virkemiddelbruk som demmer opp for disse effektene
 - Tiltak som bedrer kollektivtransportens konkurranseforhold mot bil
 - Endret reisefrekvens gir inntektstap for kollektivselskapene og behov for nye billettslag
 - Kan være et godt tidspunkt for å innføre mer effektiv prising av kollektivtransport