

Kollektivtrafikkens konkurranseskraft og investeringsbehov etter pandemien

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef i NHO Transport
Drammen, 11.11.21



Kollektivtransportens rolle og utvikling





Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033

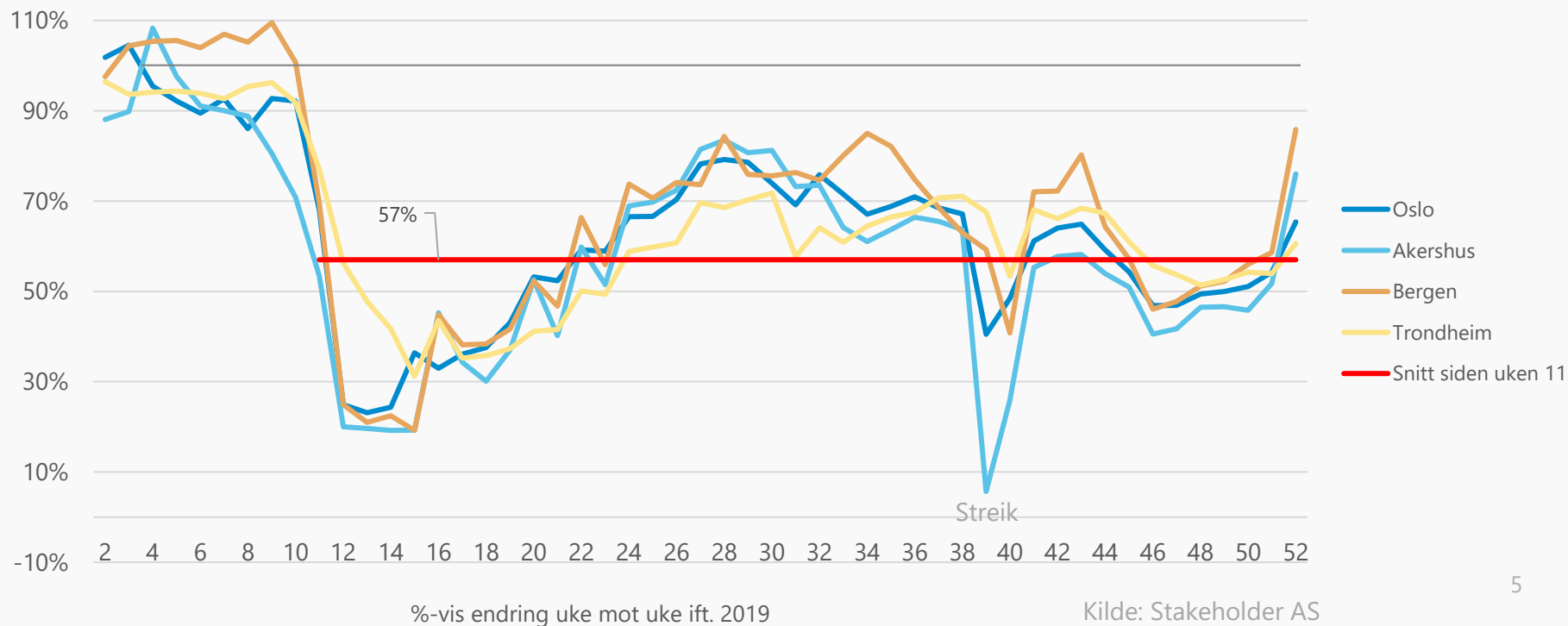




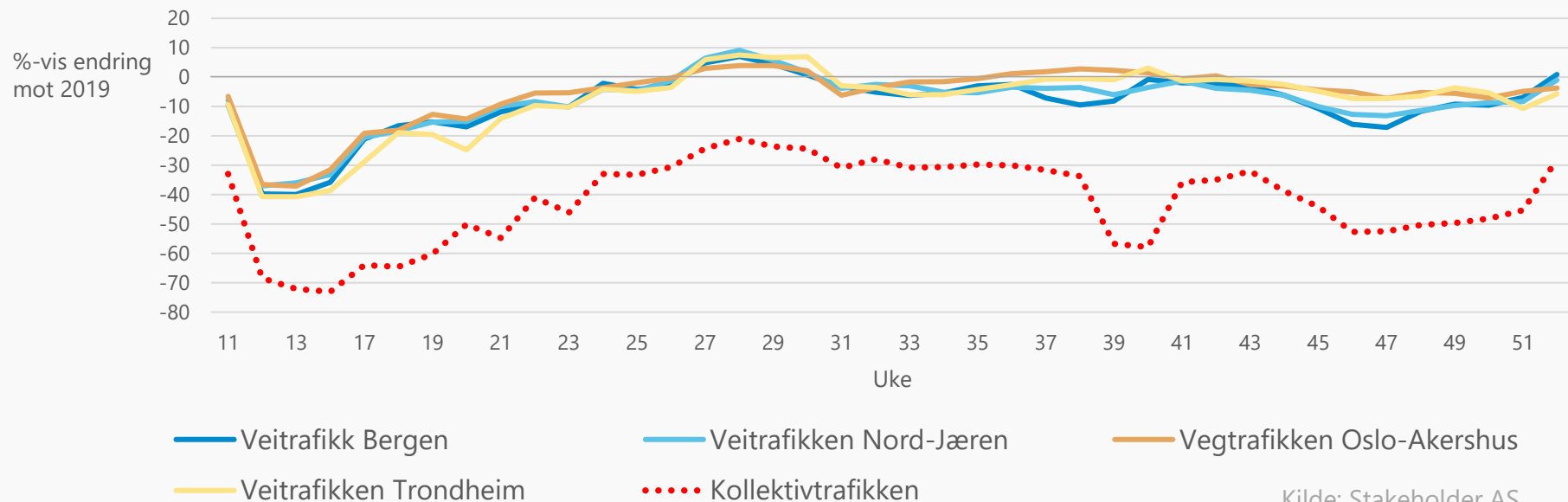
Foto: Ruter/Hyperlink, Per Christian Lind og Keolis

Færre kollektivreiser og lavere billettinntekter. Endrede reisevaner som følge av koronatiltak.

Utvikling i kollektivreiser i byene uke for uke i 2020



Mindre svingning i veitrafikk enn i kollektivtrafikk

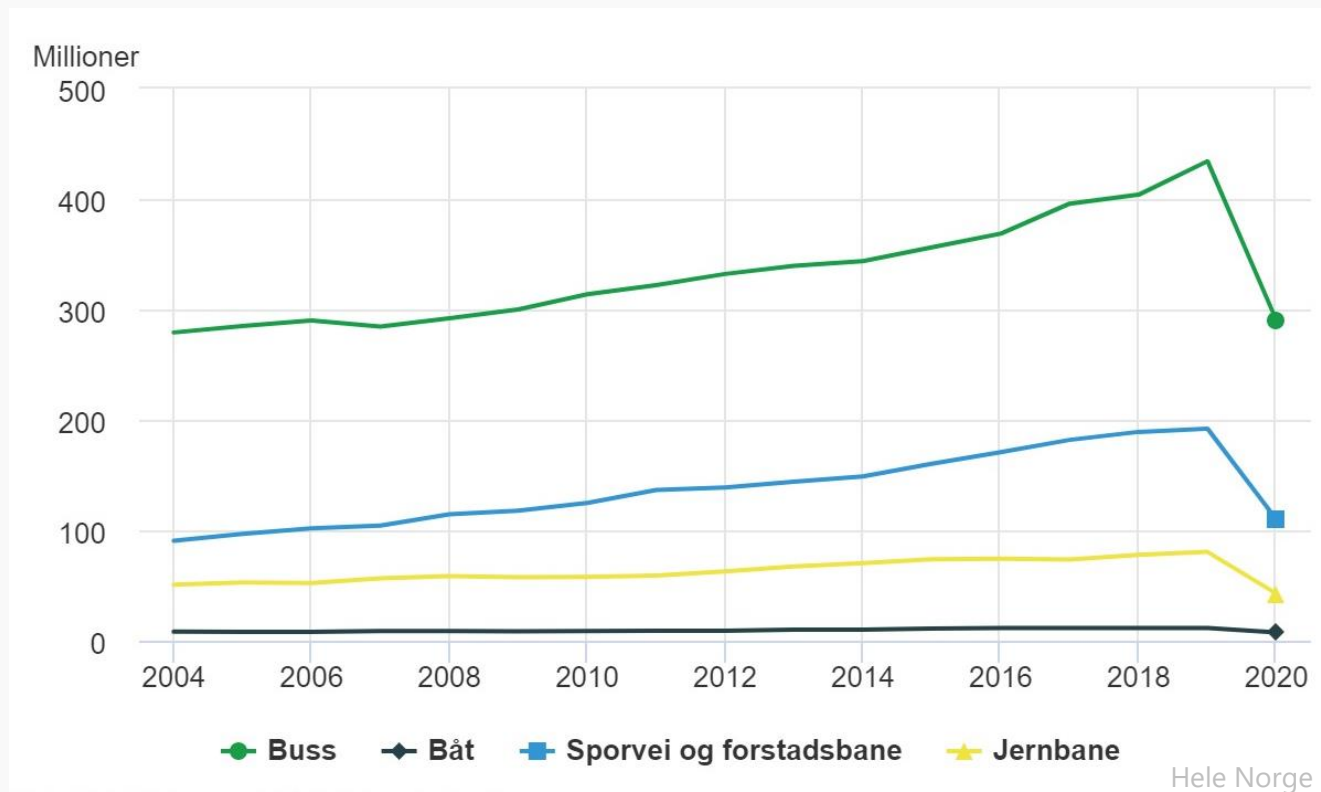


Kilde: Stakeholder AS

Tap av markedsandeler
og posisjon for
kollektivtrafikken

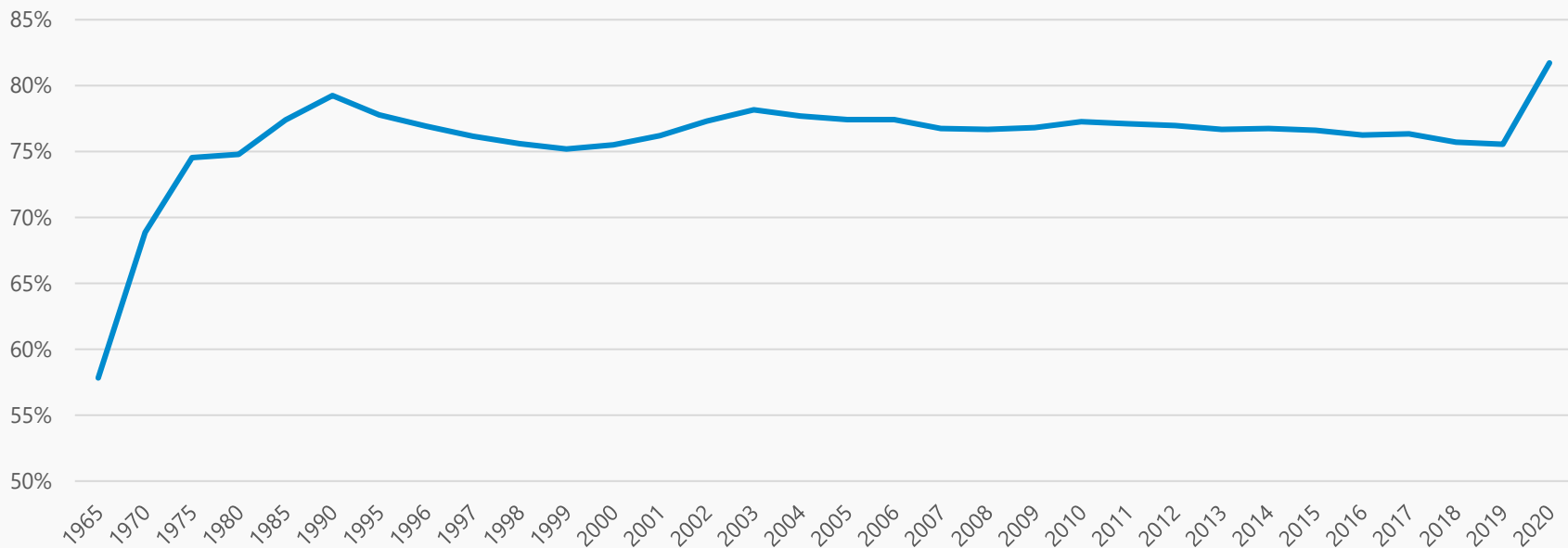


Fra vekst til markant nedgang i kollektivreiser



Kilde: Kollektivtransport, Statistisk sentralbyrå.

Bilen økte markedsandelen med 6 p.p. i 2020



Fortsatt flere biler og færre kollektivreiser i Oslo

Prosentvis endring i samlet veitrafikk sammenlignet med snittet for perioden 2016-2019:

	Mandag:	Tirsdag:	Onsdag:	Torsdag:	Fredag:	Lørdag:	Søndag:
Uke 33:	1,5	2,1	2,1	3,3	3,3	5,6	6,1
Uke 34:	2,9	4,3	3	3,2	3,4	6,5	7,3
Uke 35:	2,8	3,4	2,4	0,8	-0,9	2,4	2,1
Uke 36:	1,2	1,1	1,3	0,5	-0,9	-0,2	-1,7
Uke 37:	0,7	0,9	0,9	-0,4	-0,4	2,7	1,1
Uke 38:	1	0,2	1	-0,1	-0,6	5	2,3
Uke 39:	0,1	1,2	0,7	-0,3	2,1	0,6	-11,8
Uke 40: (høstferie)	-5,4	-3,8	-3,4	-5,4	-8,6	-1,4	1,7

Kollektivtrafikken lå på 69-72 prosent av normalen i Ruters område i denne perioden.

Statsministeren oppfordrer til kollektive reiser

[Nyhet](#) [Næringspolitikk](#) [Kollektivtransport](#) Publisert 24.09.2021



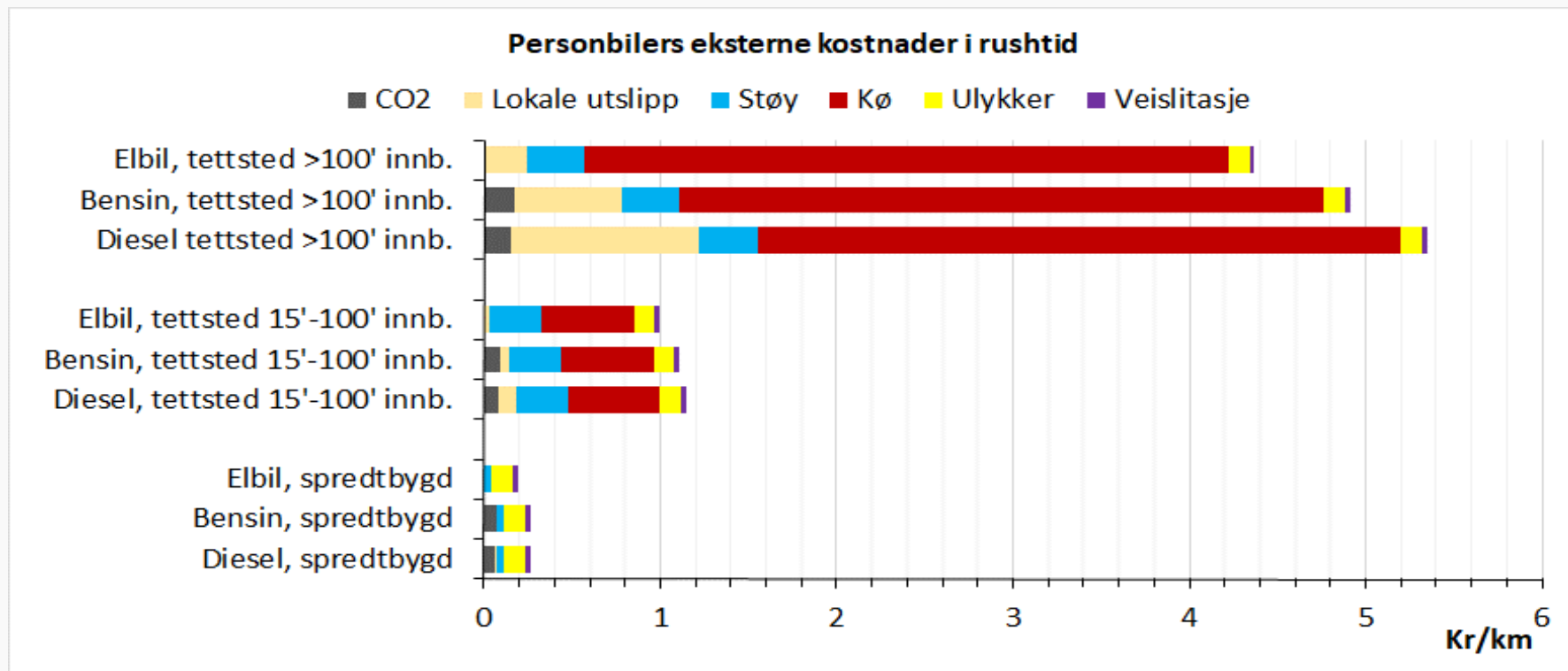
Statsminister Erna Solberg gjenåpner samfunnet etter pandemien og folk kan leve som normalt. Foto: Hans Kristian Thorbjørnsen.

- Vi kan reise sånn som vi gjorde før, med buss, båt, trikk og tog. Det sa statsminister Erna Solberg på dagens pressekonferanse om at samfunnet åpner igjen.

Samfunnsøkonomiske
kostnader øker

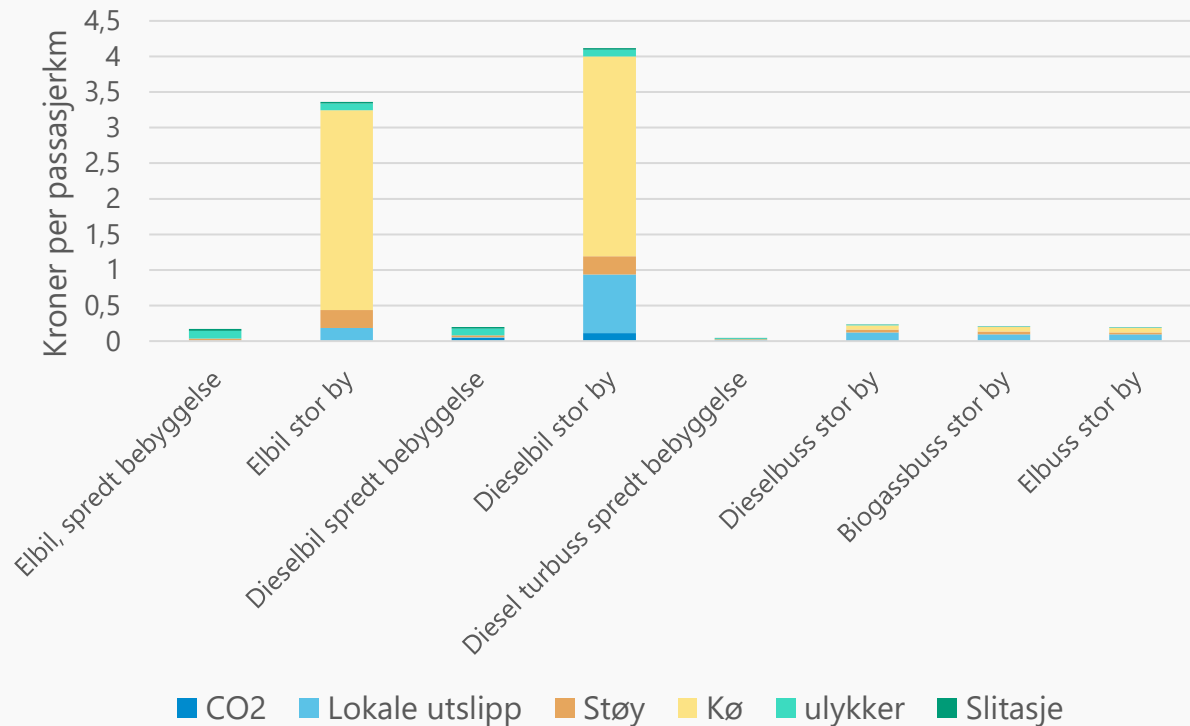


Alle biler har skadekostnader i byen



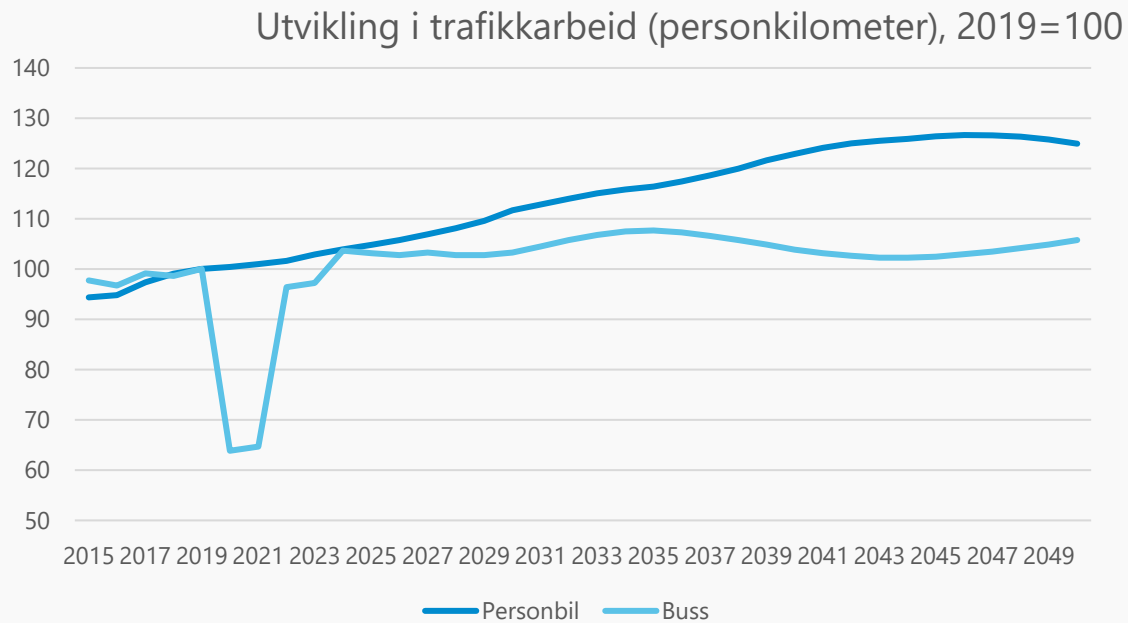
Buss i storbyer er svært bærekraftig

Med fire eller flere passasjerer er bussen mer bærekraftig i store byer enn en elbil.



Personbilen vil fortsette å dra i fra bussen

- Basert på dagens elbilpolitikk
- Heving av CO₂-avgiften til 2000 kr
- NTP-forutsetninger



Skadekostnadene fra
persontransport i
byene vil øke
(mer enn nødvendig)



Trafikkmengden øker – behov for mer vei

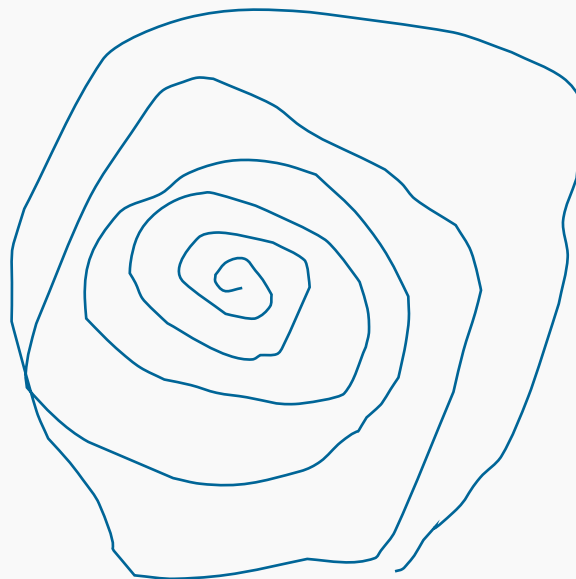
Veibygging i sentrale strøk er
kostbart.

- Lysaker-Ramstadsletta 14,5
milliarder for 5,6 km



Kollektivtilbudet står foran en negativ spiral

- ↓ Smittefrykt og motstand mot trengsel
- ↓ Endrede reisevaner
- ↓ Færre reisende
- ↓ Lavere billettinntekter
- ↓ Kutt i tilbudet
- ↓ Mindre attraktivt og relevant
- ↓ Nye endringer i reisevaner
- ↓ Færre reisende
- ↓ Nye kutt



Kollektivtransporten taper markedsandeler i et fallende marked

Utvikling så langt:

- Antall reiser trolig varig redusert – markedet er mindre
- Mer bil, mindre kollektiv

Kollektivtransporten taper markedsandeler i et fallende marked

Utvikling så langt:

- Antall reiser trolig varig redusert – markedet er mindre
- Mer bil, mindre kollektiv

Ønsket utvikling:

- Redusert mobilitetsbehov
- Flere kollektive reiser, færre biler

Personbilen konkurrerer
på stadig bedre vilkår



Bilpolitikken forsterker effekten av pandemien

- Statlige støtteordninger 19,2 mrd., tilrettelegging og anerkjennelse gjør elbilen svært konkurransedyktig.
- Statens inntektstap er ikke bærekraftig og reduserer handlingsrommet for annen satsning.

All bilkjøring må prises.



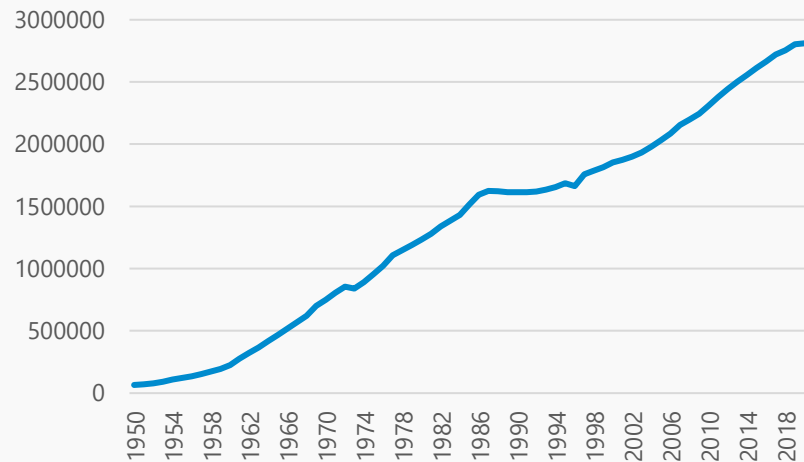
Lave utslipp i Norge ja, men en økende bilpark er ikke bærekraftig



Foto: Polestar

Polestar 2: 24 tonn CO₂ ut fra fabrikk, ifølge produsent.

Voldsom vekst i personbilparken



Kilde: SSB

Refleksjoner og oppsummering



Transport- og klimapolitikk for vanlige folk?

Reiser kollektivt:

- Barn, unge, eldre, enslige, de med lav inntekt, deltidsarbeid og som er uten bil
- ... og mange andre som pendler kollektivt for å spare miljøet



Foto: Jofri Lunde

Transport- og klimapolitikk for vanlige folk?

«En typisk elbilfamilie er et par i alderen 25 - 44 med høyere utdanning, de har hjemmeboende barn, de har høyere inntekt, de er bosatt i nærheten av en storby og har en reisevei til jobb med bompenger og kollektivfelt.»

Det sier forskningsleder Askill Harkjerr Halse ved TØI til Motor.

Kilde: motor.no. August 2020.

Kommentar | Oslo-korona

Bussen har fått long covid

Etter pandemien står Oslo og andre byer foran en utfordring: Skal det kuttes eller satses?

**Nazneen Khan-Østrem**

Kommentator



30. sep. 2021 10:32 | Sist oppdatert 30. september 2021

Fortellingen er den samme over hele verden. Nærmest uavhengig av kontinent. I alle storbyer har kollektivtrafikken opplevd en dramatisk reduksjon av reisende.

Redusert tilbud gir varig negativ effekt på etterspørsel

Tiltakspakke 1:

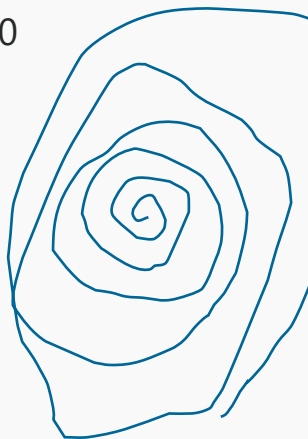
Tynne ut mobilitetstilbudet i Viken. 70 tiltak.
Kostnadsreduksjon ca. 120 MNOK.

Tiltakspakke 2:

Stort nedtrekk i båt- og busstilbudet. 30 tiltak i tillegg til pakke 1. Kostnadsreduksjonen ca. 240 MNOK.

Tiltakspakke 3:

Sterkt svekket mobilitetsnett i Viken. Består av alle tiltak i pakke 1 og 2 i tillegg til ytterligere 70 tiltak. Kostnadsreduksjonen ca. 450 MNOK.



Behov for økt investering
og økt støtte for å
reversere utviklingen



Stockholm bygger ut – ikke ned kollektivtilbudet

- Utbyggnaden av kollektivtrafiken fortsätter. **46 nya spårstationer** ska byggas och runt **sex mil nya spår** tillkomma.
- Den största **tunnelbaneutbyggnaden** på över 40 år
- Omfattande satsning på nya **pendeltåg, stationer och nödvändigt underhåll**.
- **Digitaliseringen** inom kollektivtrafiken pågår. Bland annat utvecklas ett **nytt biljettsystem** som gör det enklare att resa i SL-trafiken.
- Fortsatt ledande roll i den **gröna omställningen** genom bland annat effektivare energianvändning och bredare elektrifiering av busstrafiken.

Stockholms trafikplan for 2022

“...trafikförvaltningen vill se att resenärerna kommer tillbaka innan man anpassar trafiken efter nya resmönster.”

Region Stockholm planerar för att upprätthålla full trafik även under 2022.



Foto: Taurus traveling

Bruk krisen til å styrke kollektivtrafikken

- Høye kollektivandeler vil redusere samfunnets investeringsbehov og skadekostnadene fra persontransport
- Konkurransforholdet mellom bil og kollektive reiser i byene bør endres
- Bedre kollektivtilbud skaper økt etterspørsel og økte billettinntekter
- En sosialt rettferdig klima- og transportpolitikk for vanlige folk

Veiskille og veivalg...



Inspirert av USA foreslo byplanleggerne på 1960-tallet motorvei gjennom Homansbyen, og så ende trafikken under Slottet.

Illustrasjon: Transportanalysen for Oslo-området, Oslo byplankontor 1965.

Konkurransen gir effektive og innovative leveranser

- Rutebussmarkedet er velegnet for anbud, ifølge Vista Analyse AS.
- Effektiviseringsgevinst 10 -15 % sammenlignet med kommunal drift.
- Konkurransen om kontraktene er drivkraft for effektivitet, innovasjon og omstilling.
- Bussbransjeavtalen og regler om virksomhetsoverdragelse sikrer rettigheter og vilkår for sjåførene.
- Konkurransen i hjemmemarkedet gir konkurransekraft i andre markeder.

Takk for oppmerksomheten

næringspolitisk sjef Jofri Lunde - jofri.lunde@transport.no – mobil 411 61 944

NHO Transport

