

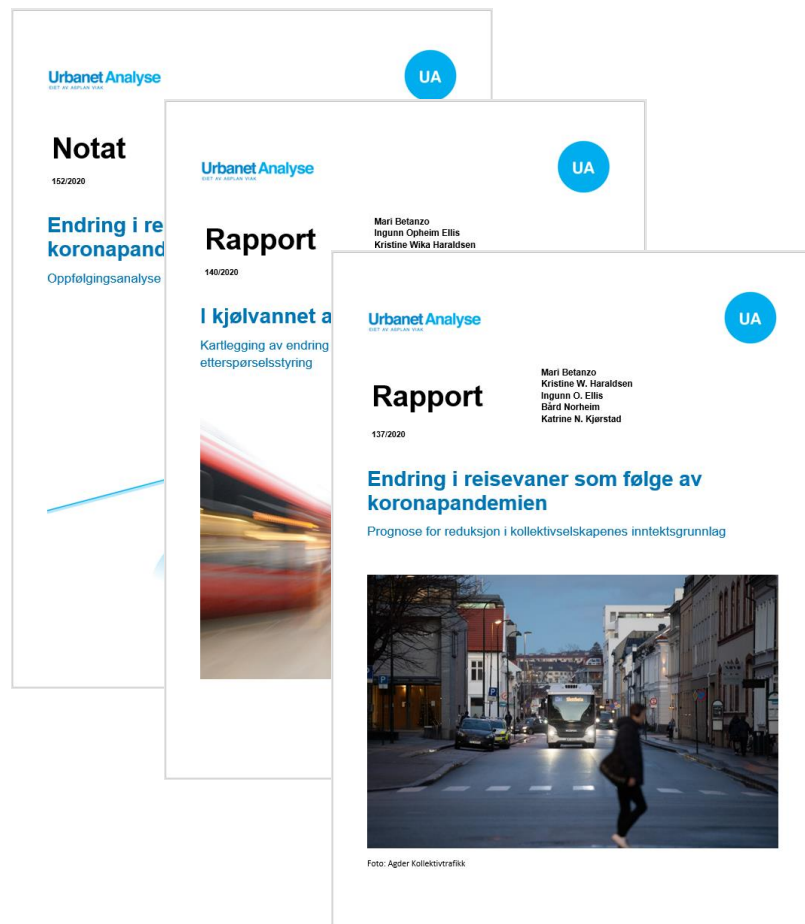
# I kjølvannet av koronapandemien

*Endring i kollektivreisendes  
preferanser og reisevaner*

## **Mobilitet 2021**

*Mari Betanzo, Asplan Viak – avdeling Urbanet Analyse*

# Presentasjonen bygger på flere analyser av koronavirusets effekt på kollektivtransport



- Endring i reiser med lokal kollektivtransport i Kristiansand, Drammen, Stavanger og Bergen – *Vår 2020*
- Analyse av endring i togreiser på Østlandet – *Høst 2020*
- Oppfølgingsanalyse av endring i reisevaner i Drammensområdet – *Høst 2020*

# Felles problemstilling og fremgangsmåte

## Problemstilling:

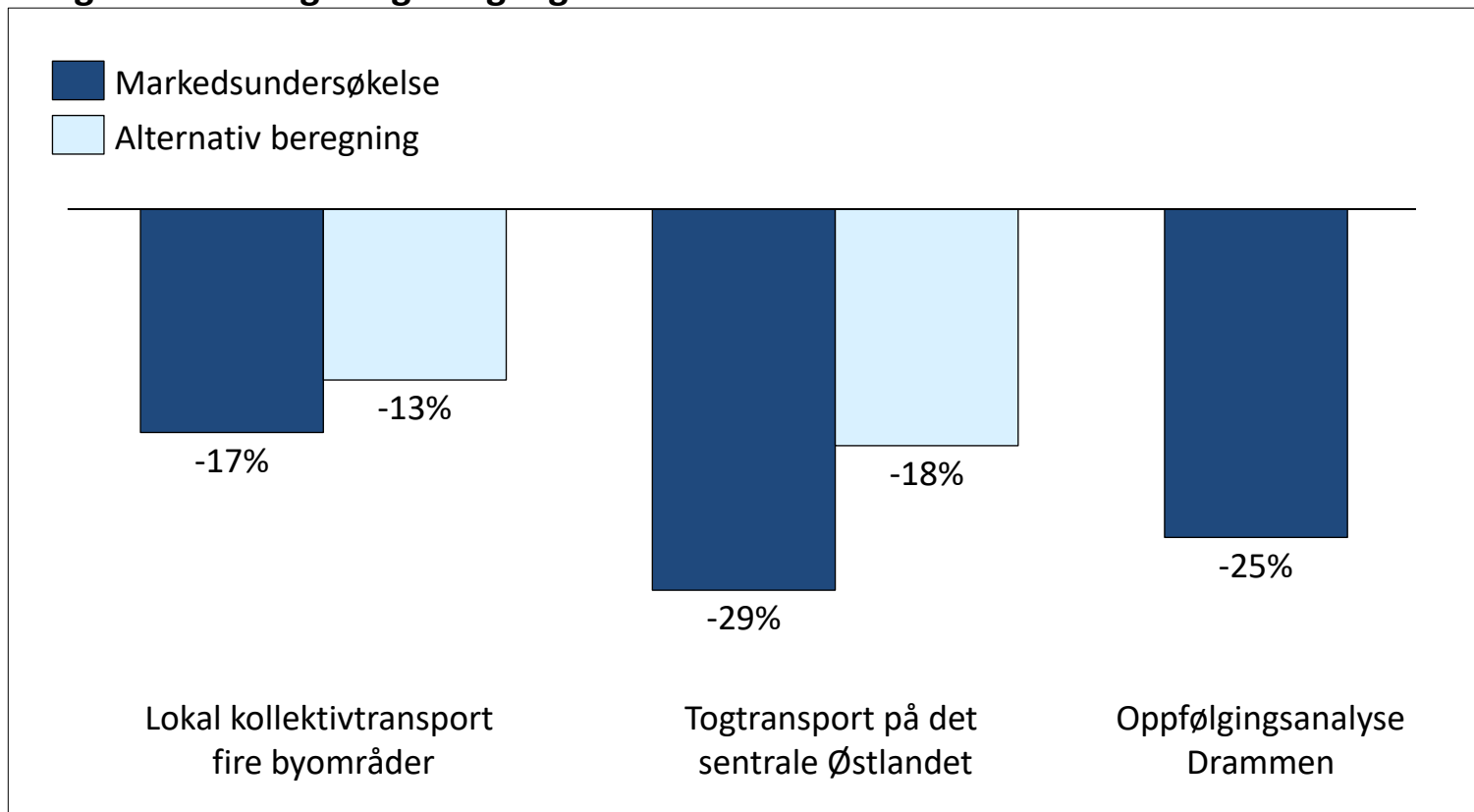
*Hvilke langsiktige effekter kan koronapandemien ha på reisevaner og preferanser?*



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

# Alle undersøkelser viser en betydelig langsiktig nedgang i reiseaktivitet

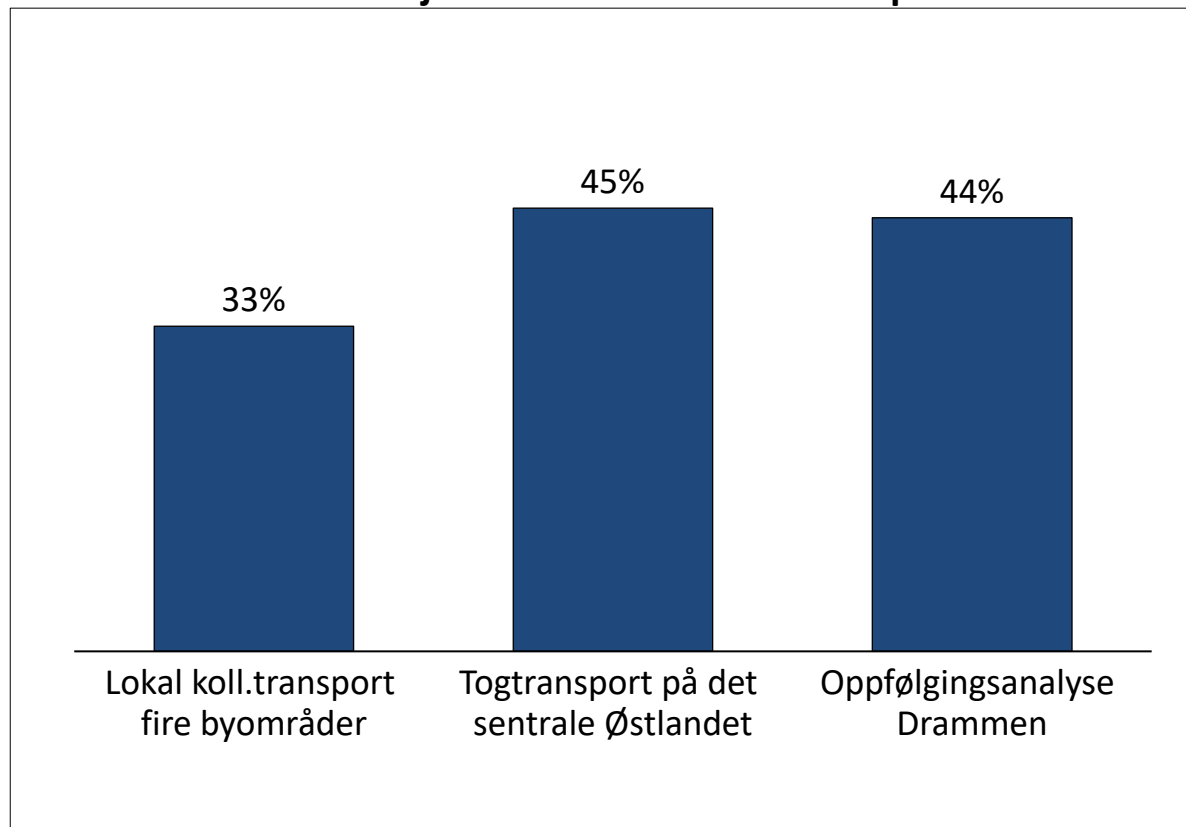
## Prognose for langsiktig nedgang i reiser:



- Direkte effekt fra undersøkelsen trolig noe overdrevet
- Forventer avtagende effekt etter tilpasning til ny «normal»

# Viktigste årsaker til redusert reiseaktivitet er økt bruk av hjemmekontor...

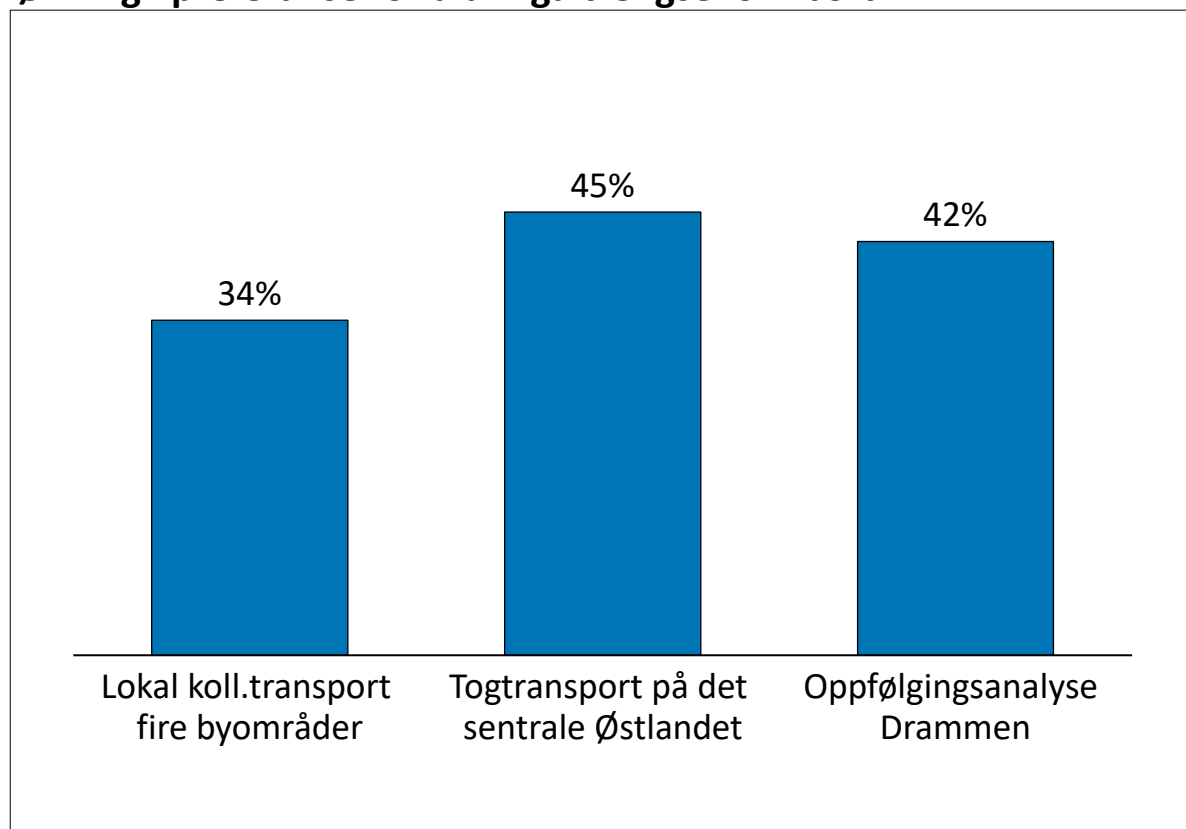
Andel som vil ha mer hjemmekontor etter koronapandemien:



- 33-45 prosent oppgir at de vil bruke hjemmekontor mer enn før koronautbruddet
- 8-18 % færre arbeidsreiser

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

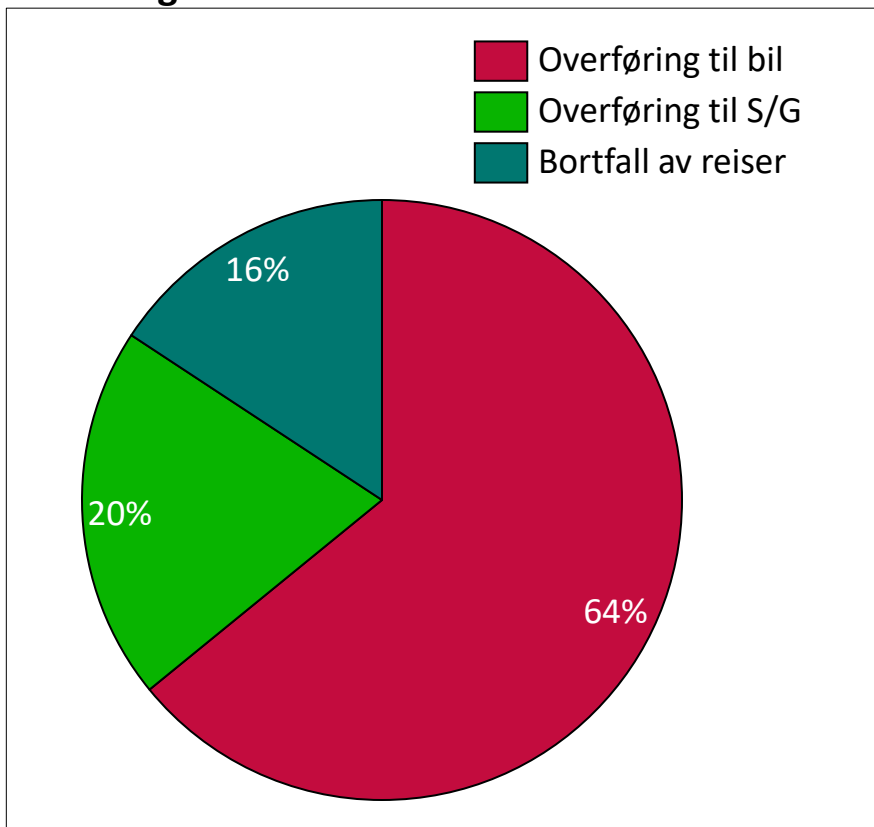
Økning i preferanse for å unngå trengsel om bord:



- 34-45 % økning i preferanse for å unngå trengsel om bord på kollektivtransport
- Mer belastende reisetid gir negativ etterspørseffekt (5-10%)

# Flertallet av reisene overføres til bil – negativt både for inntekter og mål om redusert biltrafikk

Fordeling av reisebortfall:



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

# Ulike prisvirkemidler kan bidra til å redusere reisebortfallet

- 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 kollektivreiser
  - 15-30 % - med avtagende effekt
  - Økt bruk av hjemmekontor og motstand mot trengsel er de viktigste forklaringsfaktorene
- Konsekvenser er økt bilbruk og inntektstap for kollektivselskapene
- Behov for virkemiddelbruk som demmer opp for disse effektene
  - Bedre konkurranseforholdene mot bil
  - Endret reisefrekvens gir behov for nye billettslag
  - Koronapandemien har økt aksepten for etterspørselsvridende virkemidler
  - Kan være et godt tidspunkt for å innføre mer effektiv prising

# Takk for oppmerksomheten!

- Ta kontakt: [mari.betanzo@asplanviak.no](mailto:mari.betanzo@asplanviak.no)
- Rapporter tilgjengelig på [www.urbanet.no](http://www.urbanet.no)
  - UA-rapport 137/2020 (fire byområder)
  - UA-rapport 140/2020 (tog Østlandet)
  - UA-notat 152/2020 (oppfølging Drammen)