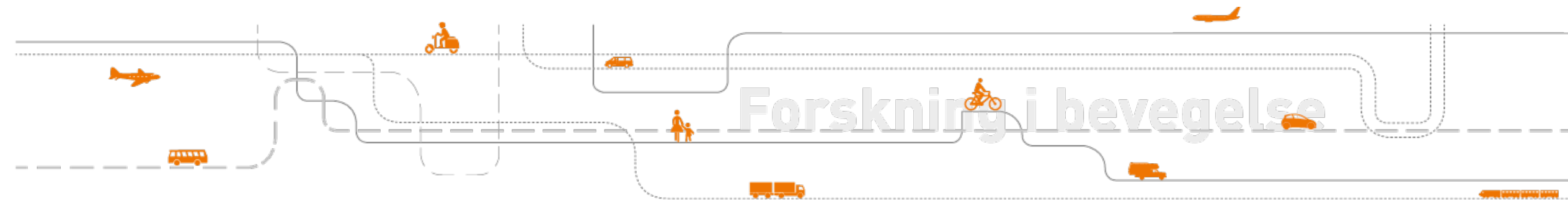


# Samfunnsgevinster av økt satsing på kollektivtransport

Mobilitet 2024

06. mars 2024





## Kollektivtransport

### Samfunnsgevinster av økt, målrettet satsing på kollektivtransport

Nils Fearnley, Silvia J. Olsen, Jørgen Aarhaug

1979/2023

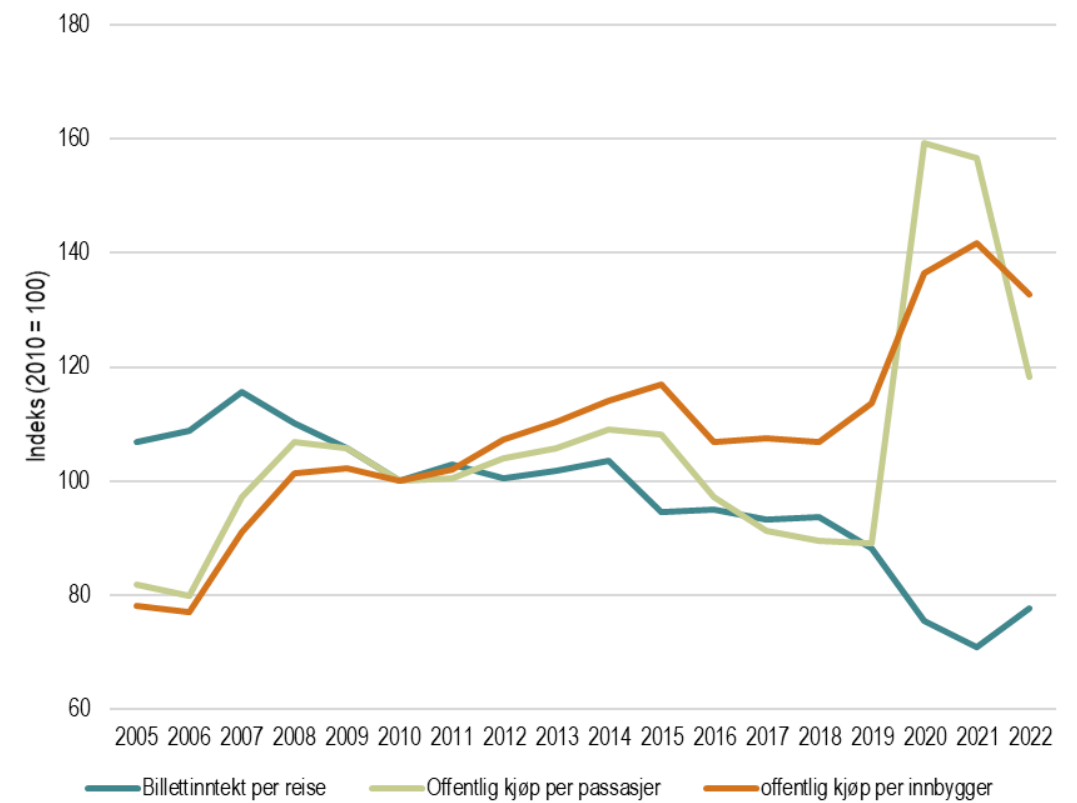
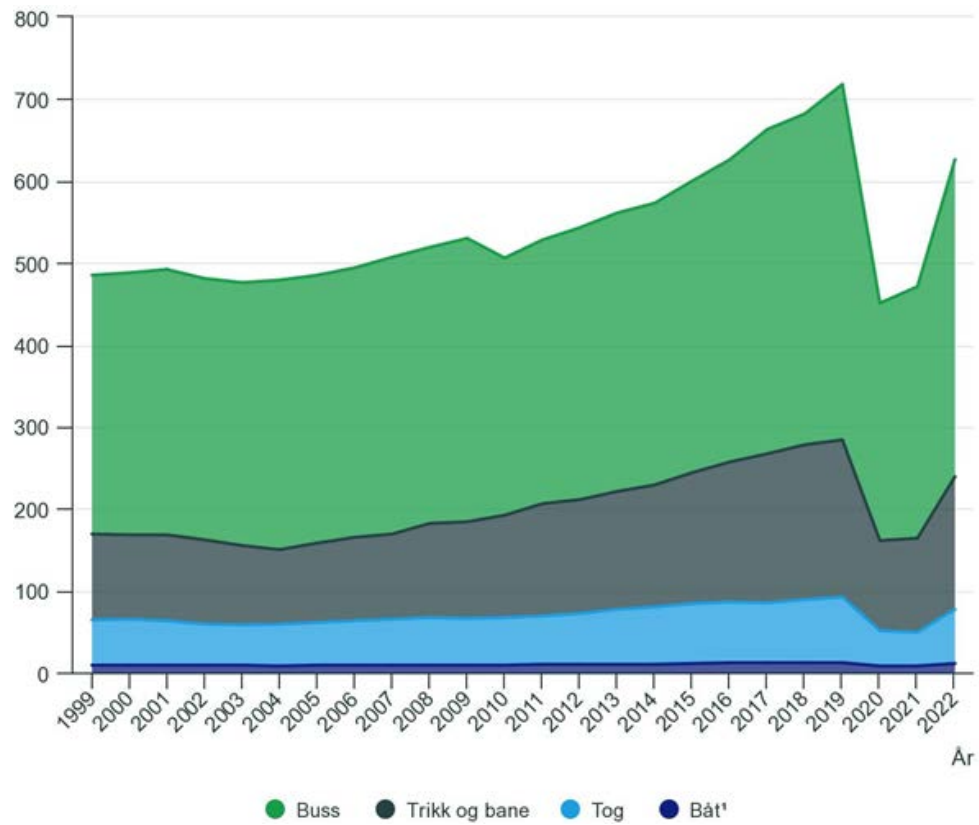
## Innhold

### Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn .....	1
1.2	Formål og forskningsspørsmål .....	5
1.3	Avgrensninger .....	5
1.4	Rapportstruktur .....	5
<b>2</b>	<b>Samfunnsnytte av kollektivtransport</b> .....	<b>6</b>
2.1	Kollektivtransport og sosial bærekraft .....	6
2.2	Økonomisk bærekraft .....	10
2.3	Miljø og klima .....	13
2.4	Nærmere om superbuss vs. skinnebasert lokal kollektivtransport .....	15
2.5	Nærmere om ekspressbuss .....	16
<b>3</b>	<b>Potensial ved økt satsing</b> .....	<b>18</b>
3.1	Fremkommelighet og reisetid er viktigst .....	18
3.2	Bedre kapasitetsutnyttelse med prisvirkemidler .....	20
3.3	Målrettet satsing er nødvendig .....	21
3.4	Ekspressbuss .....	21
<b>4</b>	<b>Finansiering og langsiktighet i finansiering</b> .....	<b>22</b>
4.1	Finansiering av investeringer i kollektivtransporten .....	23
4.2	Finansiering av drift av kollektivtransporten .....	25
4.3	Muligheter og utfordringer .....	28
4.4	Mulige tiltak .....	30
<b>5</b>	<b>Konklusjon og diskusjon</b> .....	<b>32</b>
	<b>Referanser</b> .....	<b>34</b>

# 1 Bakgrunn

- Post korona usikkerhet rundt inntekter og bortfall av ekstraordinær støtte
- Kostnadsdrivere – stor økning spesielt for: rentekostnader og energi
- Kollektivtransport mellom stoler i NTP- og andre sammenhenger
  - Tilstrekkelige mekanismer i byvekstavtalene for å løfte kollektivtransport?



## 2 Samfunnsnytte av kollektivtransport

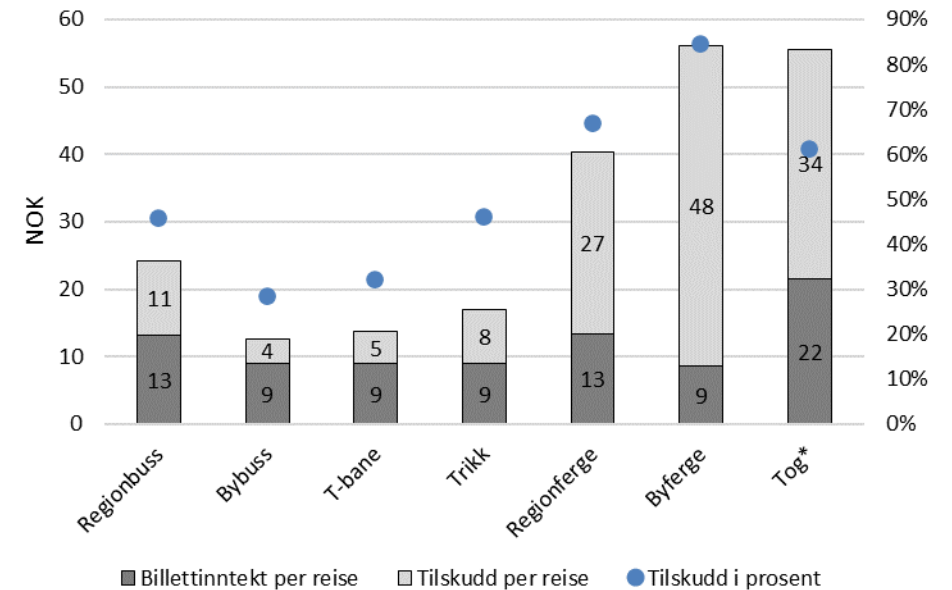
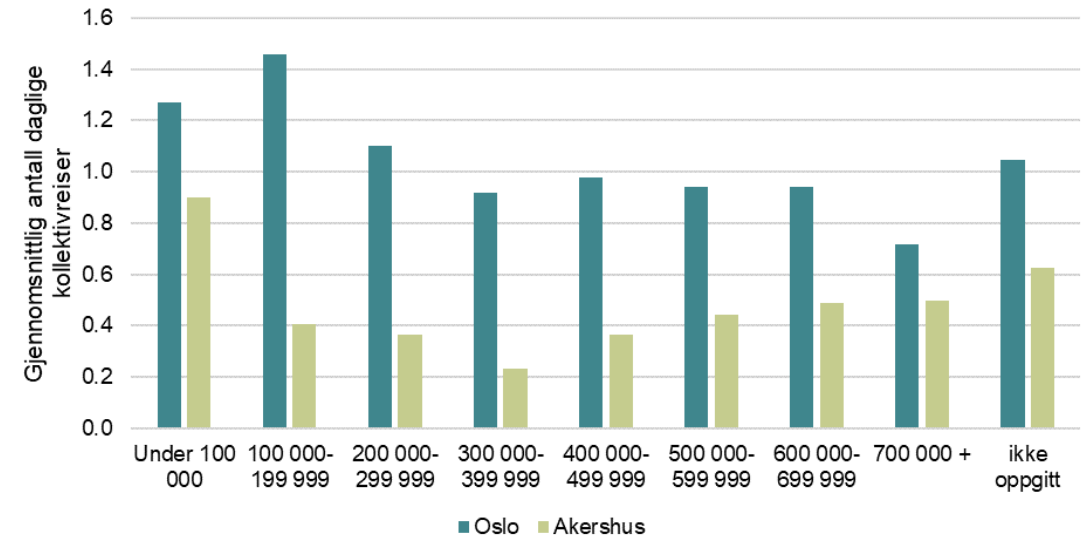
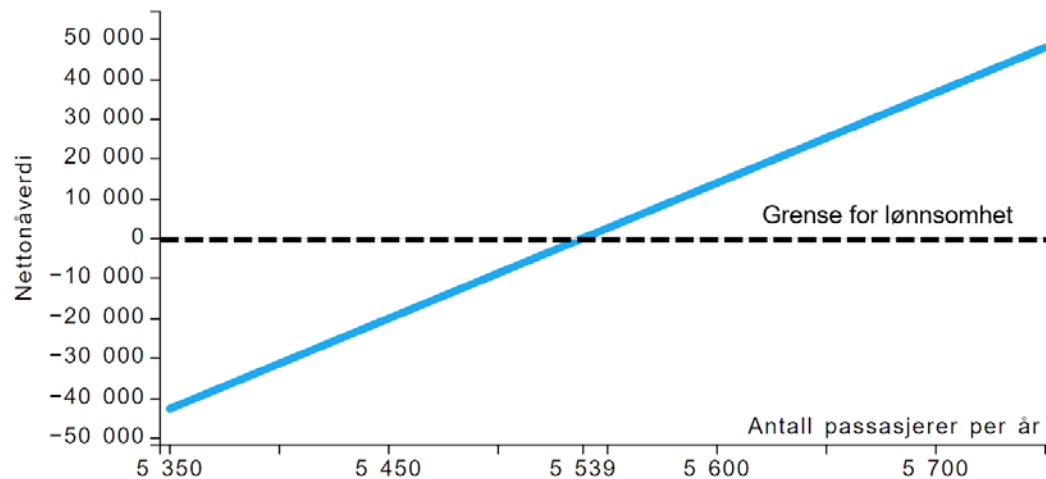
1. Sosial bærekraft

2. Samfunnsøkonomisk effektivitet

3. Miljø og klima

# 2.1 Sosial bærekraft

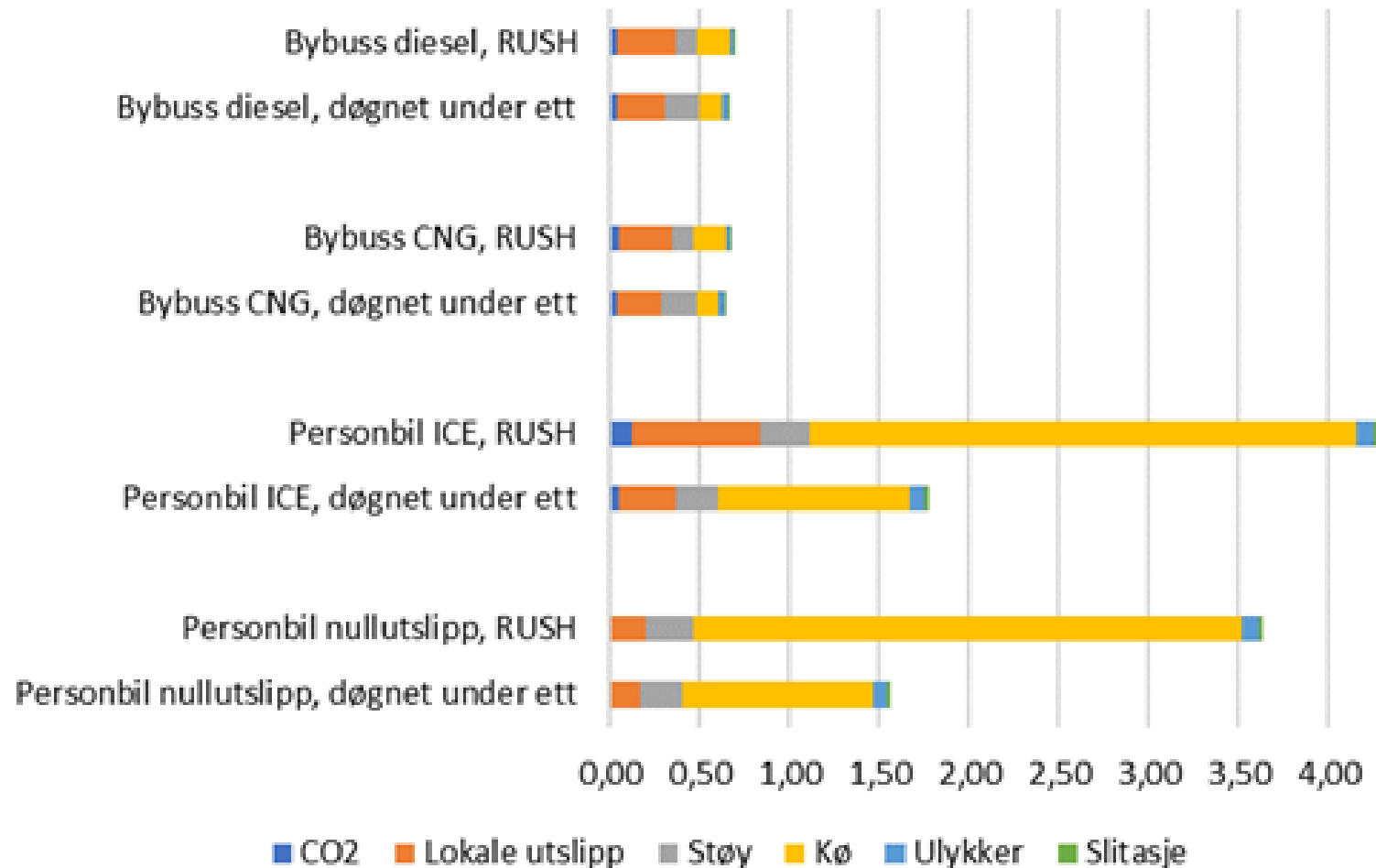
- Mobilitet til alle, uavhengig av bilhold osv.
- Fordelingseffekter
- Universell utforming i kollektivtransporten gir stor samfunnsnytte



## 2.2 Økonomisk bærekraft – byområder

- Effektiv transportavvikling, agglomerasjon – kollektivtransport gjør større byområder mulig
- Stordriftsfordeler på konsumentensiden (førstebeste-argumentasjon)
- Kapasitetssterkt – kan redusere behovet for veiinfrastruktur
- Eksterne kostnader: kollektivtrafikk generelt lavere enn bil – per pkm

## Skadekostnader, 2019-kroner per person-km, storby (>100 000 innbyggere)

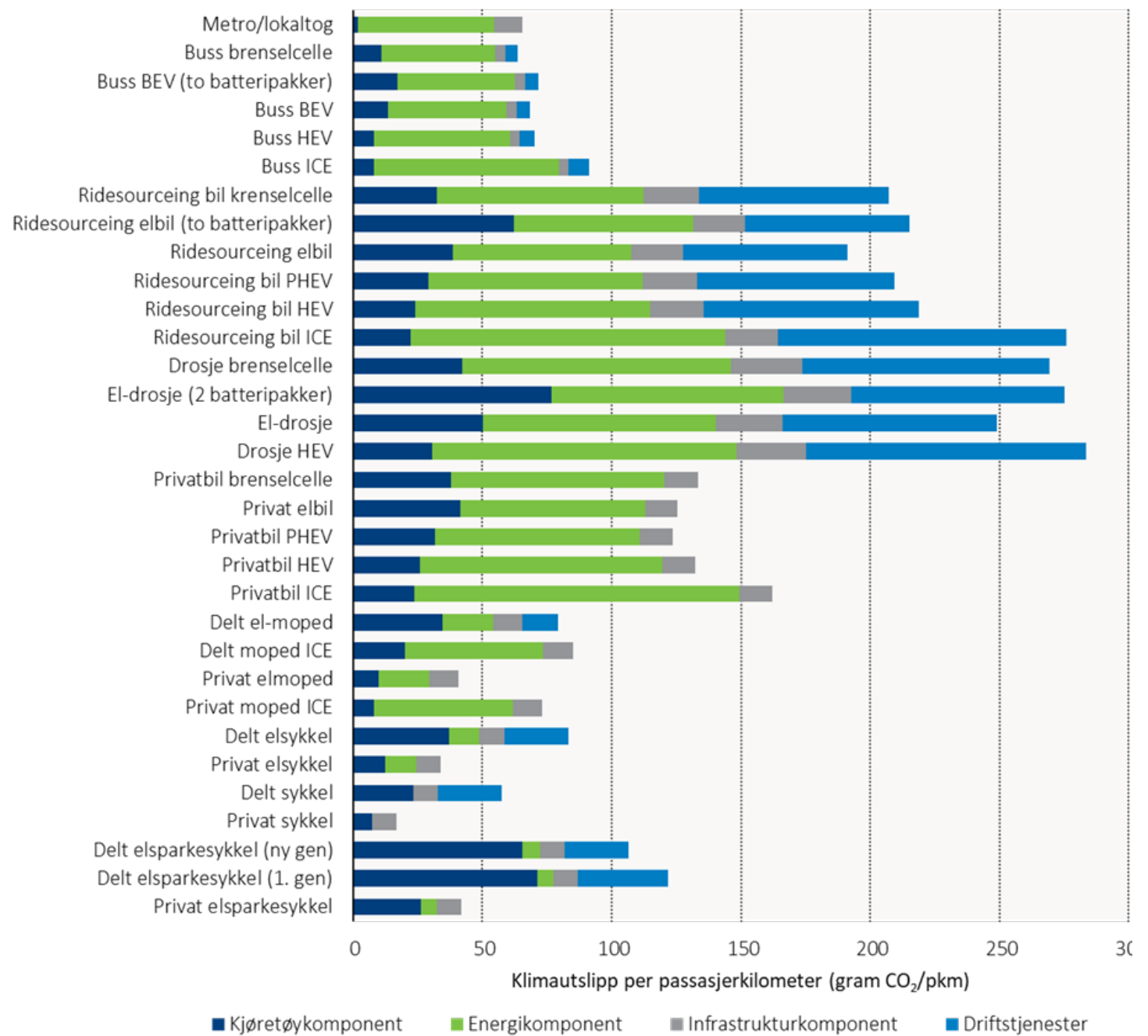




## 2.3 Miljø og klima

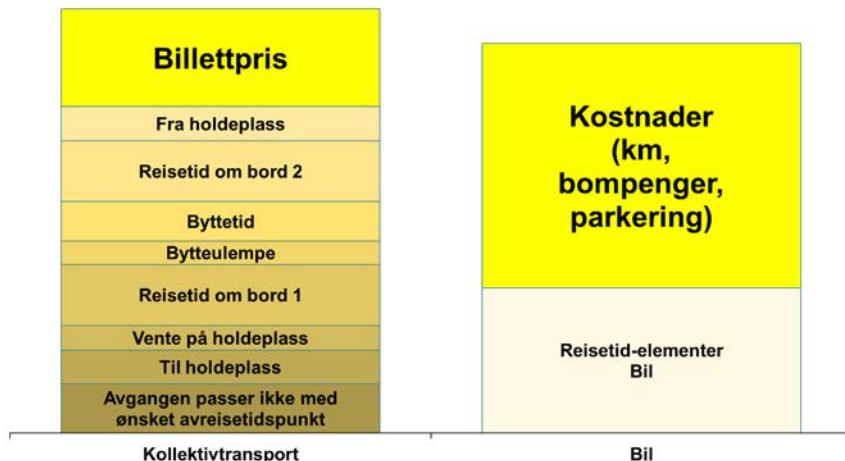
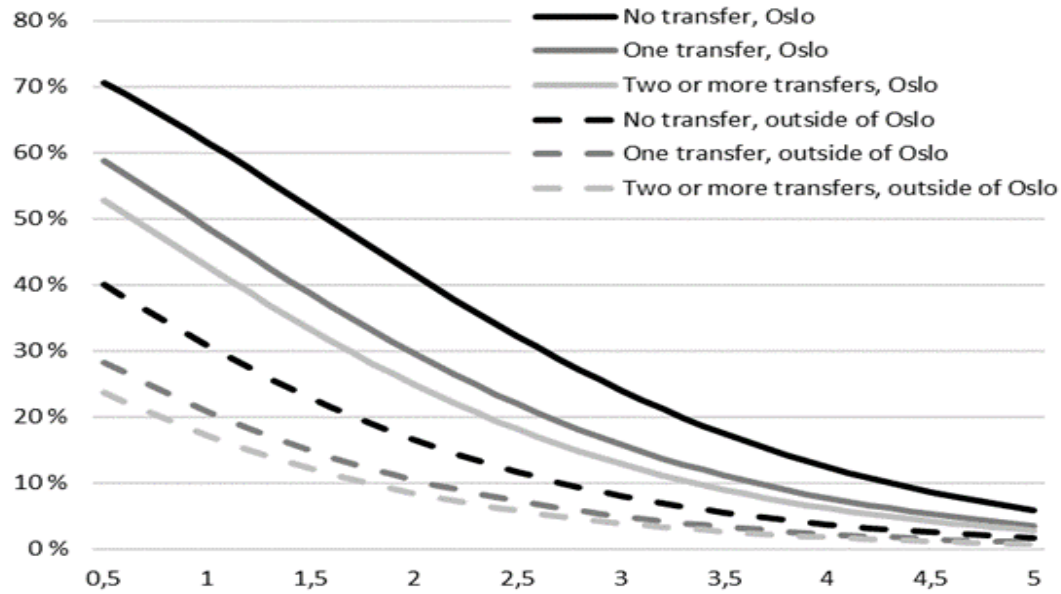
- Bidrag til redusert bilbruk og mer effektiv arealbruk
- Livssyklusanalyser buss vs. andre transportmidler i by (ITF/OECD)

# LCA, ITF/OECD



Hva går det an å gjøre?

# 3 Potensial ved økt satsing



- Viktigste konkurranseulempe: Reisetid
  - Mot bilen: Lunke og Fearnley 2019 *Generalisert reisetid - Hvordan oppleves arbeidsreiser i norske byer?*
  - Mot mikromobilitet: Aarhaug, Fearnley, Johnsson 2023 *E-scooters and public transport – Complement or competition?*
- Målrettet satsing:
  - Reisetid: Fremkommelighet, frekvens og punktlighet
  - Rush/kapasitet
  - Pris(struktur)
  - Tilrettelegging, refusjoner mv. (ekspressbuss)

# 4 Finansiering og langsiktighet i finansiering: Behov

- Norheim og Haraldsen (2022): Inntektssvikt for kollektivtransporten på 1-2 milliarder kroner per år
  - *Prognosen for langsiktig nedgang i reiser med kollektivtransport fører til reduserte inntekter for kollektivselskapene*
  - *En nedgang i reiser på 10-15 prosent tilsvarer et inntektstap på 1,5-2,3 milliarder kroner*
- Kollektivtrafikkforeningen, NHO Transport m.fl., i høringsinnspill til revidert nasjonalbudsjett: Nødvendig å plusse på 1,9 mrd. kroner på regjeringens forslag for å unngå at fylkeskommunene må kutte i tilbudet

# Finansiering av drift av kollektivtransporten

## Statlige midler

- *Kjøp av ulønnsomme transporttjenester v/SD*
  - Tog, FOT-ruter, Riksvegferjer, Kystruten
  - Totalt 9,5 milliarder kroner i 2022
- *Rammetilskudd til fylkeskommunene v/KDD*
  - Anslått til 43,98 mrd. kroner i 2023

## De fire største byene

- *Billettinntekter*
  - Varierte mellom 41 % (Ruter) og 20 % (Kolumbus) av de totale kostnadene for kollektivselskapene i 2022
- *Skatteinntekter*
- *Ekstra driftsutgifter, som følge av økt satsning på kollektivtransporten:  
Byvekstavgiftene/Bypakkene*

By og periode	Total sum i perioden (mill kr)	Drift av kollektivtrafikk i perioden (mill kr)	Snitt årlig sum, Drift kollektivtrafikk (mill kr)	Prosentvis del	Finansieringskilde
Oslo (2021-29)	53 231	7 830	870	14,7	Bompenger (94%) Belønningsmidler (6%)
Bergen (2020-23)	3 146	810	270	25,7	Belønningsmidler
Trondheim (2023-26)	7 799	1 177	294	15	Avgjøres i budsjettprosessen
Nord-Jæren (2019-2029)	29 246	3 478	316	11,9	Belønningsmidler

# Drift av kollektivtransporten utenfor de fire største byene

- Billettinntekter, men de utgjør en lavere andel av finansieringen enn i de store byene
- Skatteinntekter
  - *Betydningen varierer*
- Belønningsmidler
- Bompenger
  - *Benyttes per nå bare av Grenland*

Byområde	Årlig bevilgning, mill. kr
Buskerudbyen (t.o.m. 2025)	106,3
Grenland (t.o.m. 2024)	82,46
Tromsø (t.o.m. 2023)	85
Nedre Glomma (t.o.m. 2023)	75
Kristiansand (t.o.m. 2023)	110
<b>Totalt</b>	<b>458,78</b>

# Muligheter og utfordringer

## ▪ Statlig nivå

- *Statens vegvesen det nasjonale koordineringsansvaret, og det faglige ansvaret for kollektivtransporten*
- *Statens vegvesen har mange oppgaver, og blir ikke belønnet tydelig for god ivaretagelse av kollektivtransportansvaret*
- *Det mangler en statlig instans med et tydelig ansvar for kollektivtransport på tvers av transportformene (Grimsrud, 2023)*

## ▪ De største byene

- *Byvekstavtalene og bypakkene er langsiktige finansieringsordninger, som har gitt kollektivtransporten i de største byene et betydelig løft*
  - *...men det gjenstår kanskje litt i organisasjonen som skal administrere midlene*
    - *Underforbruk av midler i tre av fire byer i 2022*
    - *Få prosjekter som er klare, tempoet for lavt, eller uoversiktlig mht finansiering*
  - *En relativt lav andel av midlene i byvekstavtalene er øremerket drift av kollektivtransporten*

## ▪ De mellomstore og mindre byene

- *Grensedragningen mellom «stor» og «mellomstor by gir sterke utslag*
- *Det haster med å få på plass nye avtaler for kollektivtransporten i disse byene*



# 5 Konklusjoner

## ▪ Samfunnsnytte

- Sosialt
- Økonomisk
- Miljømessig

## ▪ Potensial

- Reisetid
- Rushperioder
- Passasjertunge (del)markeder
- Ekspressbusser
- Kapasitetsutnyttelse

## ▪ Sikre finansiering bedre

- Styrke det nasjonale koordineringsansvaret for kollektivtransporten

