

Vurderinger av redusert statlig tilskudd til kollektivtransporten

14. Oktober 2022

Utarbeidet av Kristine Wika Haraldsen

Kvalitetssikret av Bård Norheim

Oppdragsbeskrivelse

- Kollektivtrafikkforeningen har bedt Asplan Viak ved avdeling Urbanet Analyse om å kortfattet og raskt synliggjøre hva det kan bety for brukerne hvis:
 - Man kutter med f.eks. 1,5 mrd i kollektivbudsjettene
 - Hvis prisene økes med f.eks. 1,5 mrd kr
 - Hvis man må senke frekvensen fra f.eks. 7 minutters avganger til halvtimes avganger på t-banen eller på de tunge rutene
 - Hvem er det som blir rammet av dette, og hvordan vil det slå ut?

Beregningene i denne presentasjonen er overslag og må tolkes som dette. De viser en retning heller enn eksakte nivåer på effekter.

Kollektivtransport i regjeringens forslag til statsbudsjett 2023

- Kollektivtrafikkforeningen, NHO Transport og seks andre arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner har bedt om en ekstra kollektivmilliard til fylkeskommunene for å kompensere ekstra høye energipriser i 2023. Det er ikke satt av målrettede midler til dette i forslaget til budsjett (1)
- Regjeringen foreslår imidlertid å øke rammetilskuddet til fylkeskommunene med 5,7 prosent neste år. Det er opp til den enkelte fylkeskommune å disponere disse midlene innenfor sine ansvarsområder (1)
- Regjeringa foreslår 17,5 mrd. kr til jernbaneinvesteringar og prioriterer å fullføre igangsette prosjekt som vil gi eit betre tilbod gjennom fleire avgangar og raskare tog (2)
- Det er sett av 6,5 mrd. kr til tiltak for kollektivtransport, sykling og gange i byområda, som er ein auke på over 400 mill. kr frå saldert budsjett 2022 (2)

Behov for økt tilskuddsnivå

- Rapporten «Kollektivtransport i omstilling» viser at vi kan forvente en **inntektssvikt** for kollektivtransporten på 1-2 milliarder kroner i 2023 grunnet langtidseffekter av koronapandemien
 - Det innebærer at kollektivtransporten vil ha lavere inntekter enn før pandemien til å dekke kostnadene knyttet til tilbudet av kollektivtransport
- **Kostnadene** knyttet til drift av kollektivtransporten økt kraftig i 2022 på grunn av økningen i prisene på drivstoff og strøm, og vi kan forvente at prisene holder seg høye i 2023
- Reduserte billettinntekter og økte kostnader gir **behov for økte tilskudd til kollektivtransporten**
 - Reduksjon i tilskudd på 1,5 milliarder vil medføre redusert tilbud og/eller økte takster som igjen vil redusere antall kollektivreiser. Dette vil utfordre kollektivtransportens konkurransekraft og gjøre det vanskeligere å nå nullvekstmålet
 - Effekten vil variere i ulike deler av landet ut fra variasjoner i koronaeffekter på reiser og inntekter

Effekter av å kutte kollektivbudsjettene med 1,5 milliarder

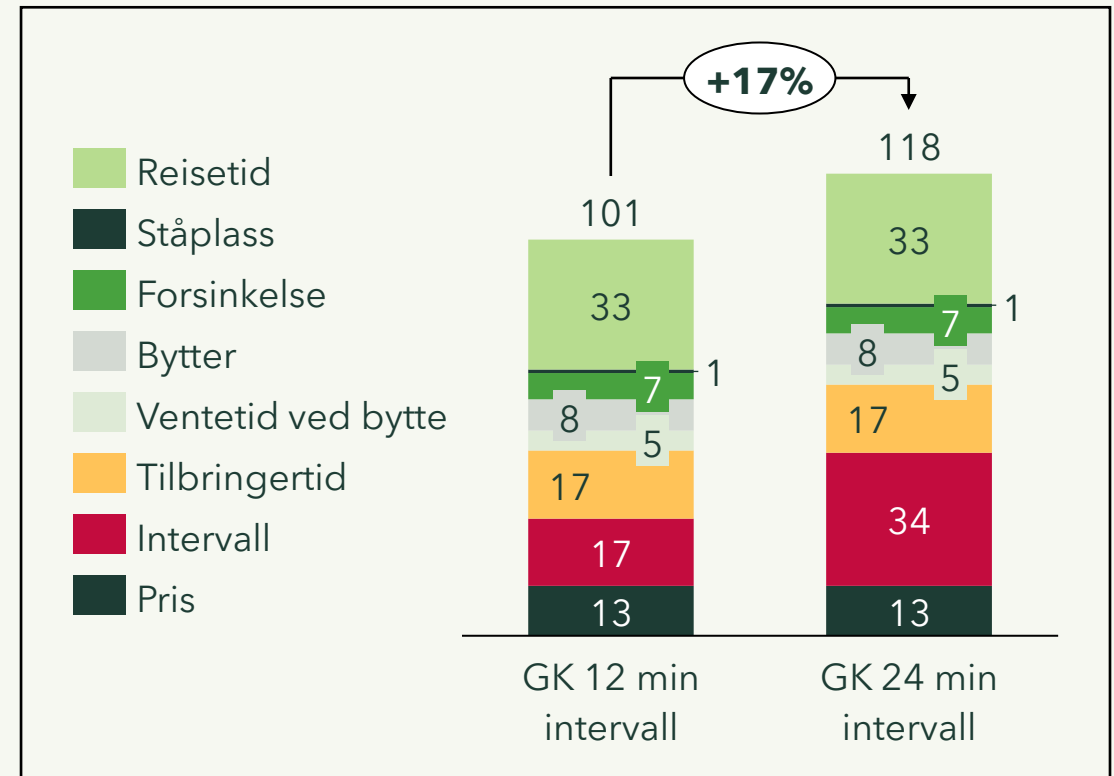
- Det er utfordrende å tallfeste statlige tilskudd til kollektivtransporten fordi disse ikke rapporteres samlet
- Anslag på tilskudd til kollektivtransporten beregnes med data på kostnader og inntekter fra SSB (1)
 - Samlet tilskudd til kollektivtransporten 2019 (før pandemien) anslås til om lag 10,3 mrd.
 - Samlet tilskudd til kollektivtransporten 2021 (siste hele år) anslås til om lag 14,2 mrd.
 - Grunnet kostnadsøkninger og langsiktige effekter av pandemien kan vi anta at 2023 vil ligge mellom 2019 og 2021
- En reduksjon i kollektivbudsjettene på 1,5 milliarder nasjonalt er en nedgang på 10-15 prosent
- Effekten av å dekke inn dette med økte takster er en nedgang i reiser på om lag 4-6 prosent
- Billettprisene må da øke 15-22 prosent i gjennomsnitt

Kutt i tilskudd kan alternativt dekkes av tilbudsendringer

- Reduserte tilskudd uten omstillingsmidler gjør det vanskelig for fylkene/kollektivselskapene å gjennomføre langsiktig effektivisering av kollektivtilbudet, som ruteoptimalisering eller endringer i vognparken
- Redusert tilskudd kan dekkes gjennom økte takster eller redusert tilbud. Vi har ved noen eksempelberegninger sett på hvor mye kollektivtilbudet svekkes gjennom økning i totale (generaliserte) reisekostnader, og effekten på etterspørsel
- De neste sidene viser eksempelberegninger som illustrerer hvordan tilbudsreduksjoner påvirker antall reiser, og fordelingsvirkninger av slike tilbudsreduksjoner
 - Vi bruker generaliserte reisekostnader som metode for å illustrere endringene
 - Generaliserte reisekostnader reflekterer belastningen ved en reise gjennom egenskaper ved tilbudet og trafikantenes verdsetting av tid (1)

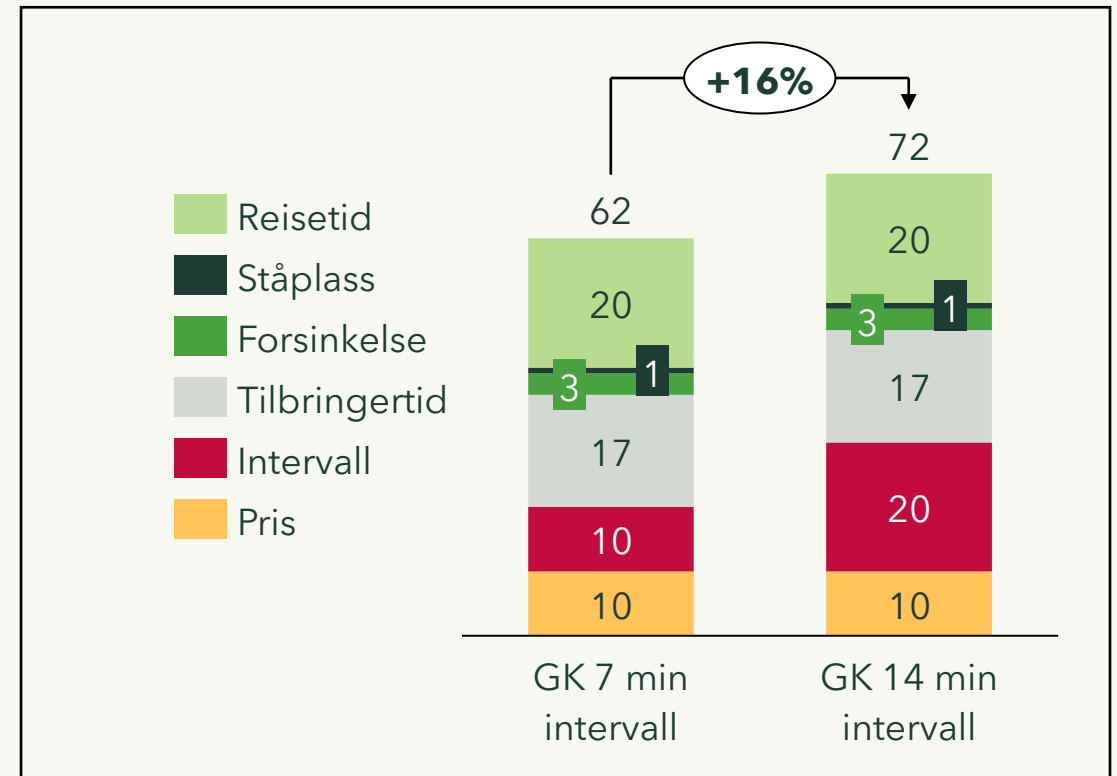
Eksempelberegning: Halvert frekvens på kollektivtilbudet i Bergen kan redusere antall reiser med 30 prosent

- Vi ser på effekt av at gjennomsnittlig intervall mellom avganger doubles fra 12 til 24 min
- Belastningen ved en gjennomsnittlig kollektivreise øker med 17 prosent
- Det reduserer kollektivtransportens konkurransekraft mot bil
- Kan redusere antall kollektivreiser 30 prosent



Eksempelberegning: Halvert frekvens på t-banen i Oslo kan redusere antall reiser med 20 prosent

- Vi ser på effekt av at gjennomsnittlig intervall mellom avganger doubles fra 7 til 14 min
- Belastningen ved en *typisk* reise på t-banen øker med 16 prosent (1)
- Det reduserer kollektivtransportens konkurransekraft mot bil
- Kan redusere antall t-banereiser 13-24 prosent
 - Intervallet reflekterer usikkerheten i beregningene grunnet overordnede anslag på typisk reise



Fordelingsvirkninger av redusert statlig tilskudd til kollektivtransporten hvis kollektivtilbudet reduseres

- Aarhaug og Fearnley (2020) skriver at tilskudd til kollektivtransport i seg selv gir lite omfordeling (1)
- Redusert kollektivtilbud har likevel fordelingseffekter ved at de som ikke har alternative transportmidler rammes hardest
 - Dette er trafikanter som er avhengig av kollektivtransport for sin mobilitet
- De med de laveste inntektene har flest kollektivreiser i Oslo og Akershus (1)
- De med lav inntekt og utdanning har dårligere tilgang til alternativ transport i Viken (1)
 - Biltilgang øker med økende inntekt og med økende utdanning
 - Den samme gjelder tilgang til sykkel
 - Tilgang til kollektivtransport varierer mindre med demografiske egenskaper enn tilgang til bil og sykkel
- **Resultatene fra Oslo og Viken indikerer at personer med lav inntekt og utdanning rammes hardere enn gjennomsnittet av redusert kollektivtilbud som følge av redusert statlig tilskudd**

Fordelingsvirkninger av redusert statlig tilskudd til kollektivtransporten hvis billettprisene øker

- Hvis billettprisene øker påvirker dette spesielt prisfølsomme grupper som eksempelvis studenter
 - Etterspørselseffektene avhenger av tilgang på alternative transportressurser
- Prisøkninger vil ramme de med lave inntekter hardere enn gjennomsnittet fordi prisøkningen tar en større del av deres samlede budsjett
- Og det er en større andel av lavinntektsgruppene som reiser kollektivt og dermed vil den gjennomsnittlige takstøkningen (eller tilbudskuttene) være mer belastende for dem som gruppe