

Effekter av gratis kollektivtrafikk

Mobilitet til lunsj
31.5.2023

Espen Martinsen,
Strategisk Ruteplan AS





SR er et rådgivningsselskap etablert i 2015. Vi jobber innen samferdsel, primært med kollektivtrafikk, ferje og luftfart.

Våre fagområder er ruteplanlegging og optimalisering av rutenettverk, markedsanalyser og kollektivstrategi, miljøvennlige transportløsninger og anbudsassistans.

Vi har tett kontakt med akademia og foreleser innen våre fagområder på NTNU.

[LES MER](#)

VÅRE KUNDER

Våre kunder tilhører de mest toneangivende transportselskapene i landet, som fronter grønn omstilling og bærekraftig mobilitet.

Ambisjonen vår er å sette kundene i posisjon til å realisere det grønne skiftet, gjennom et mer attraktivt kollektivtilbud og ved mer miljøvennlige løsninger.

Ruter#



Agder kollektivtrafikk

reis
nordland



Brakar



Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

skyss



FRAM

NORD



KINGS
BAY

ENTUR

NTNU



Statens vegvesen

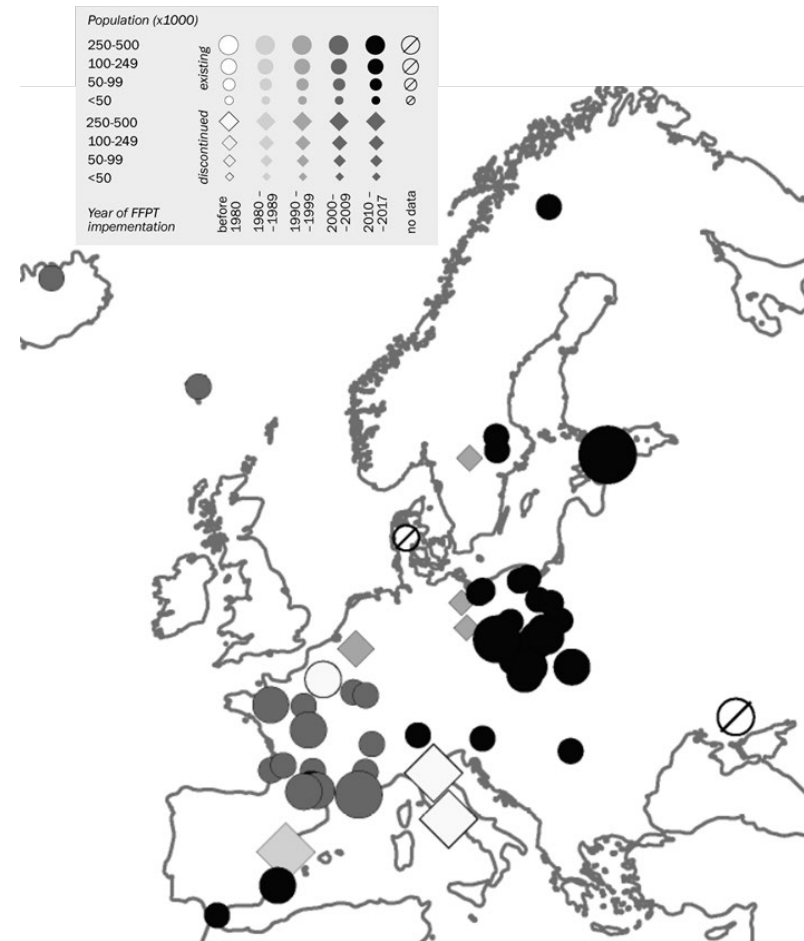
NHO
Transport

Norsk Industri

ÅLESUND
KOMMUNE

Fører gratis kollektivtransport til flere passasjerer?

- Flere byområder i Europa har innført gratis kollektivtransport, og har flere års erfaring med tiltak/effekt.
- Økt antall passasjerer rapporteres fra alle steder hvor tiltaket er innført.
 - Fra 20-30 % til fordobling eller mer.
 - Variasjoner fra by til by.
 - Fra ulike utgangspunkt.



Illustrasjon: Oversikt over byområder med gratis kollektivtransport i Europa. (Kilde: Tiltak.no, hentet fra Koblowski 2018.)

Fører gratis kollektivtransport til reduksjon i biltrafikken?

- I følge TØI vil gratis kollektivtrafikk føre til stor passasjervekst, men primært fra folk som ellers ville ha gått, syklet eller ikke reist. Erstatter i liten grad bilreiser.

«Bilister bryr seg lite om hva kollektivbilletten koster.»

«Skal man redusere bilbruken, er det mer effektivt å innføre virkemidler rettet mot bilbruk.»
(NRK 22.5.2023)

- En kollektivreise består av flere elementer, som det er ulike grader av belastning knyttet til.
 - Kundens reisebelastning uttrykt ved generaliserte reisekostnader (GK)
 - Prisen for reisen er et av flere elementer.

Generalisert reisekostnader

$$G_k = P + b_1 * T + b_2 * V + b_3 * R + b_4 * B$$

G_k = Generaliserte reisekostnader

P = Pris

T = Tilbringertid

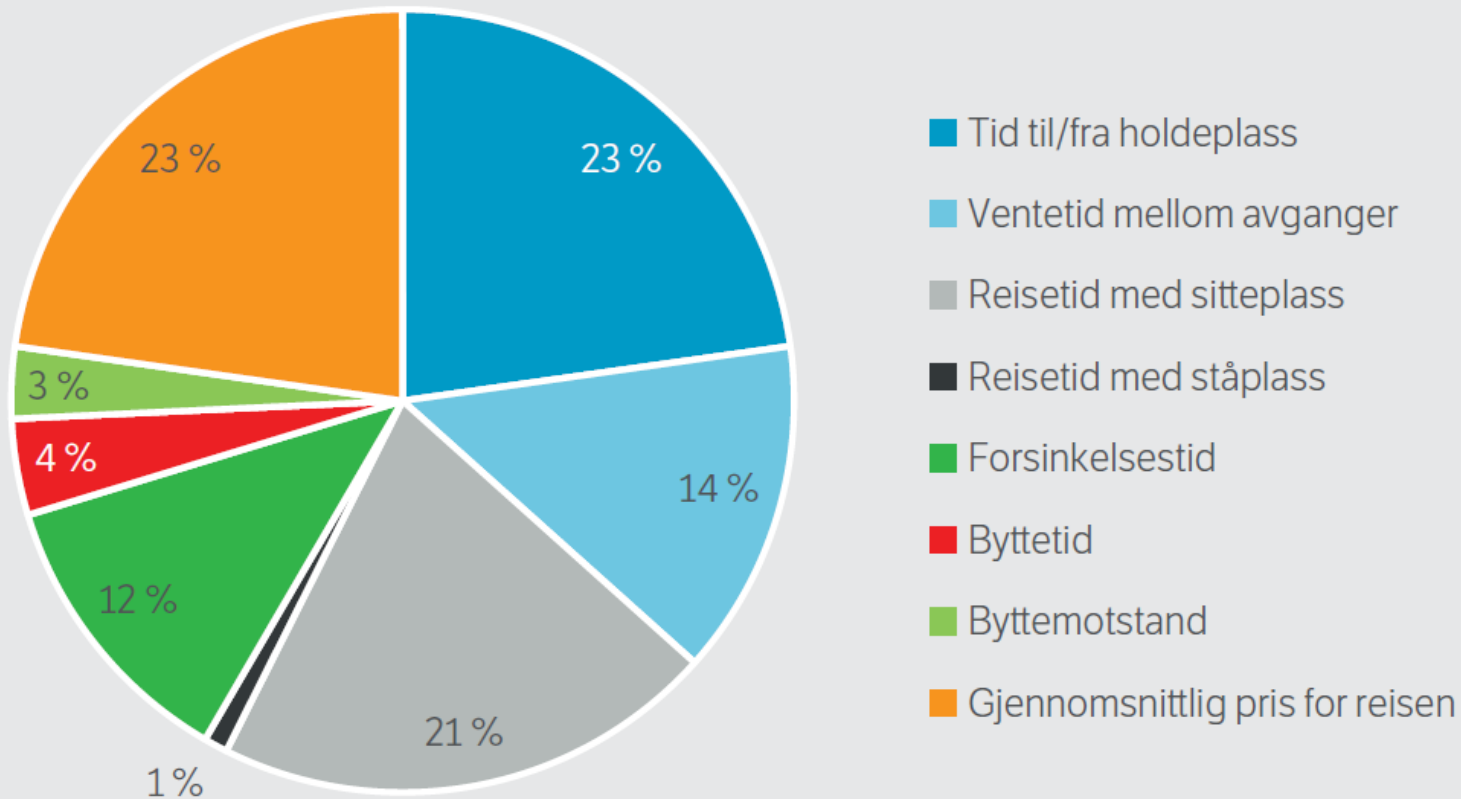
V = Ventetid

R = Reisetid

B = Byttetid

b₁, b₂, b₃ og b₄ er vektingstall

Generaliserte reisekostnader (GK)



«50 % av innbyggerne i Stavanger og omegn har et kollektivtilbud som vil ta dem mer enn dobbelt så lang tid som bil på samme strekning.» (NAF i NRK Debatten 23.5.2023)

- I den grad en kollektivreise oppleves mye mer belastende enn en reise med et annet transportmiddel, vil en takstendring i liten grad endre på det.

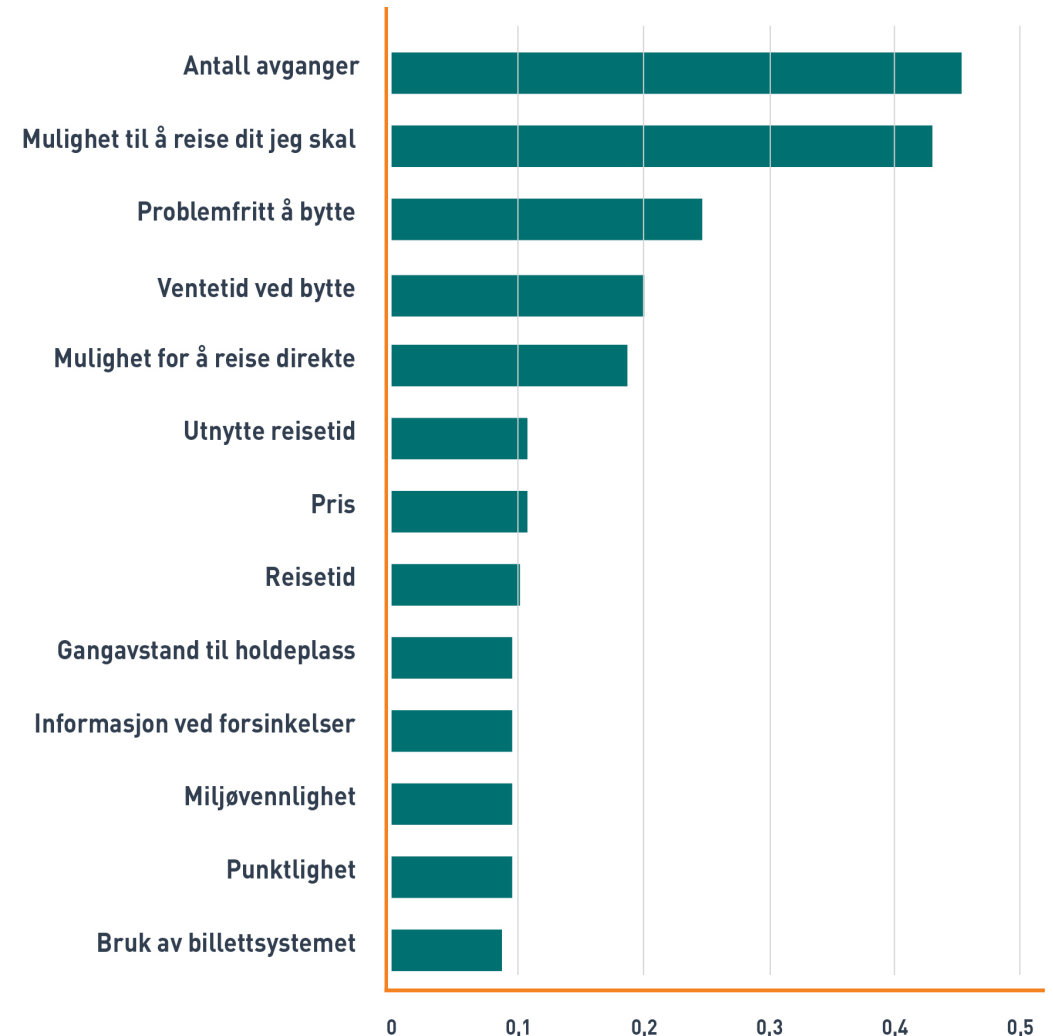
III: GK for en gjennomsnittsreise i Stavangerområdet for dagens kollektivtrafikanter, basert på lokale tidsverdsettinger (kilde: Ellis og Øvrum)

Effekter av gratis kollektivtrafikk (forts.)

- Eksempler på virkninger identifisert i før/etter-undersøkelser:
 - Negativ folkehelseeffekt.
 - Men positiv helse- og velværeeffekt blant unge fordi mobiliteten blir bedre.
 - Sosial utjevning.
 - Lavinntektsgrupper har størst nytte av tiltaket. Men lite målrettet tiltak, fordi tiltaket treffer alle grupper.
 - Vandalisme, hæververk og utrygghet.
 - Nulltakst kan gi kollektivtransport lavere status og kan bli oppholdssted for personer uten egentlig transportbehov.
 - Økt trengsel, svakere punktlighet, mindre attraktivitet
 - Spesielt i rushperiodene.
 - Manglende finansiering til å videreutvikle tilbudet.
 - Mister et insentiv til å drive markedsorientert utvikling, og delfinansiering av økt tilbud via billettinntekter.

Prisens betydning

- Et unisont funn i undersøkelser innen kollektivtrafikk, er at gjennomsnittskunden ønsker bedre tilbud fremfor lavere pris.
- Samtidig er pris ikke uten betydning.
- Ulike kunder har ulike behov.
 - Prisfølsomheten kan variere med målgrupper:
 - De som reiser kollektivt ofte
 - De som reiser kollektivt av og til
 - De som reiser kollektivt sjelden



Regresjonsanalyse av viktighet mot kundetilfredshet. Rangerer tema der AKT har mest å hente på å gjøre dagens kunder i Kristiansand mer fornøyd (kilde: Ipsos for Agder kollektivtrafikk AS).



Elastisiteter – enkle etterspørselsprognoser

Elastisitet = et mål på hvor mye etterspørselen øker ved 1 % endring i tilbudet.

Priselastisitet på -0,4 tilsier at 10 % prisreduksjon vil gi 4 % passasjerøkning.

- Prisfølsomheten vil variere med reisealternativene mv.
- Effekten er høyere på lang enn kort sikt.

Eksempler på elastisiteter for kollektivreiser:

- Rutetilbud (frekvens) 0,45
- Reisetid -0,55
- Ventetid -0,29

Mer strategisk bruk av rabatter

- Krav til rabattordninger – som fylkene minimum må yte.
 - Men fylkene gir rabatter langt utover lovkravet...
- Hvilke rabatter man gir, bør være en vurdering av hvilke kundegrupper man ønsker å stimulere til økt bruk og lojalitet.
 - Familierabatt i helgene Vs. seniorrabatt i rushtiden.

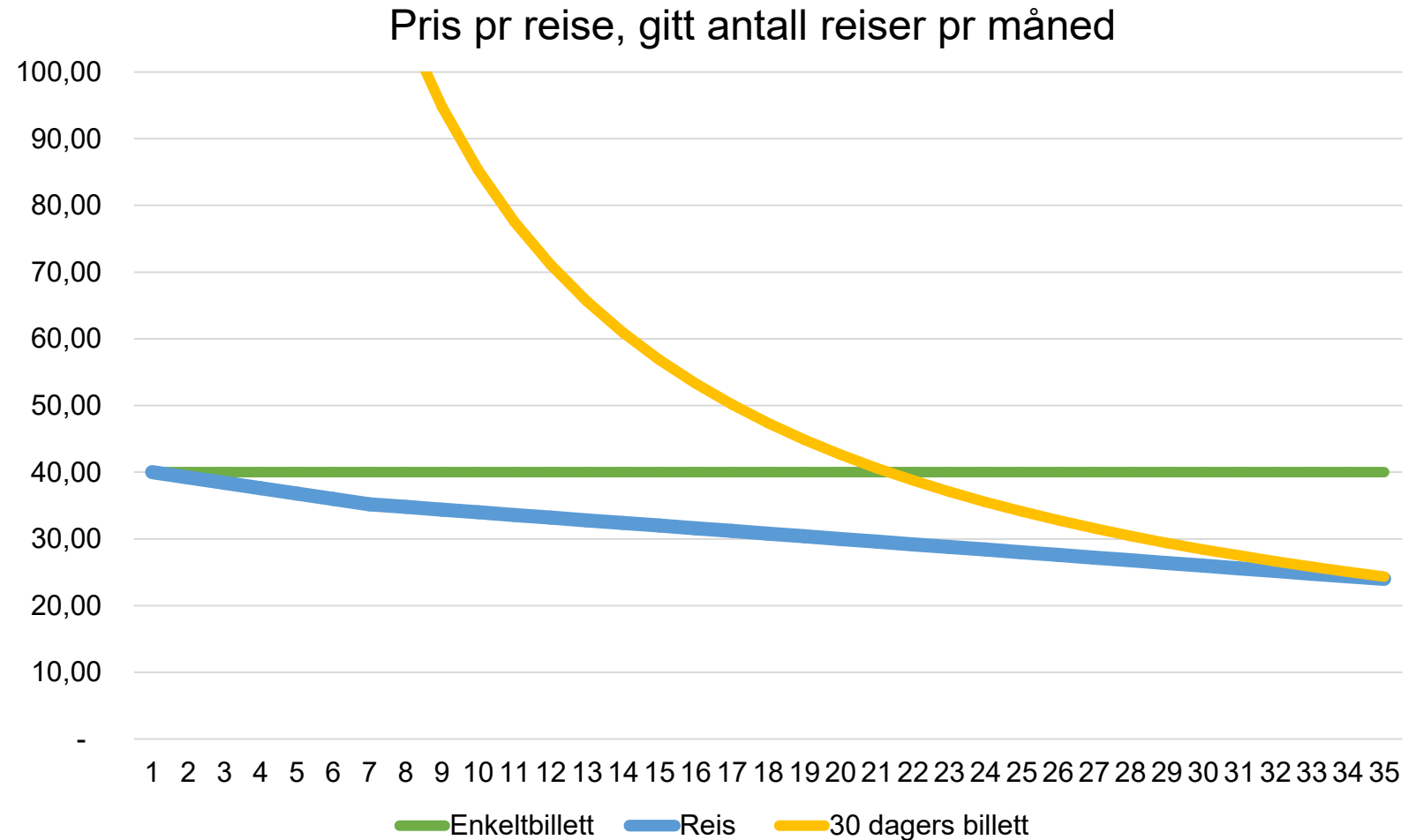
Prisdifferensiering: Bedre forhold mellom pris og produksjonskostnad

- Liten tradisjon for å drive prisoptimering innenfor lokal kollektivtrafikk.
- Stimulere etterspørsel i perioder ledig kapasitet.
 - Eksempel: I Tromsø betaler man halv pris for en enkeltbillett ved reise utenfor rushtid.
 - Ordningen er elegant, fordi den er enkel å kommunisere, teknisk gjennomførbar, og kan lede til mindre trengsel i rush.



Ruter Reis – enkeltbillett med rabatt

- Enkeltbillett med økende rabatt etter bruk
- For de som
 - reiser ofte, men ikke hver dag.
 - Ikke vet hvor mye man kommer til å reise fremover.



Kilde: Ruter.no, 1 sones reise, priser pr mai 2023.



Takk for oppmerksomheten!



Espen Martinsen
Strategisk Ruteplan AS
Epost: espen@s-r.as
Tlf.:(+47) 900 26 299