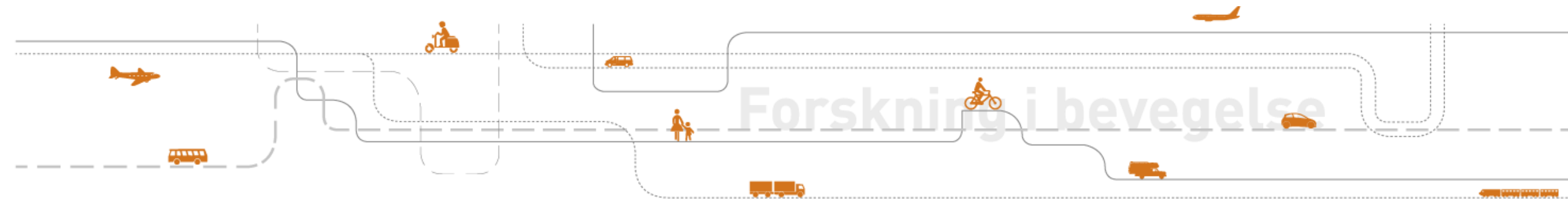


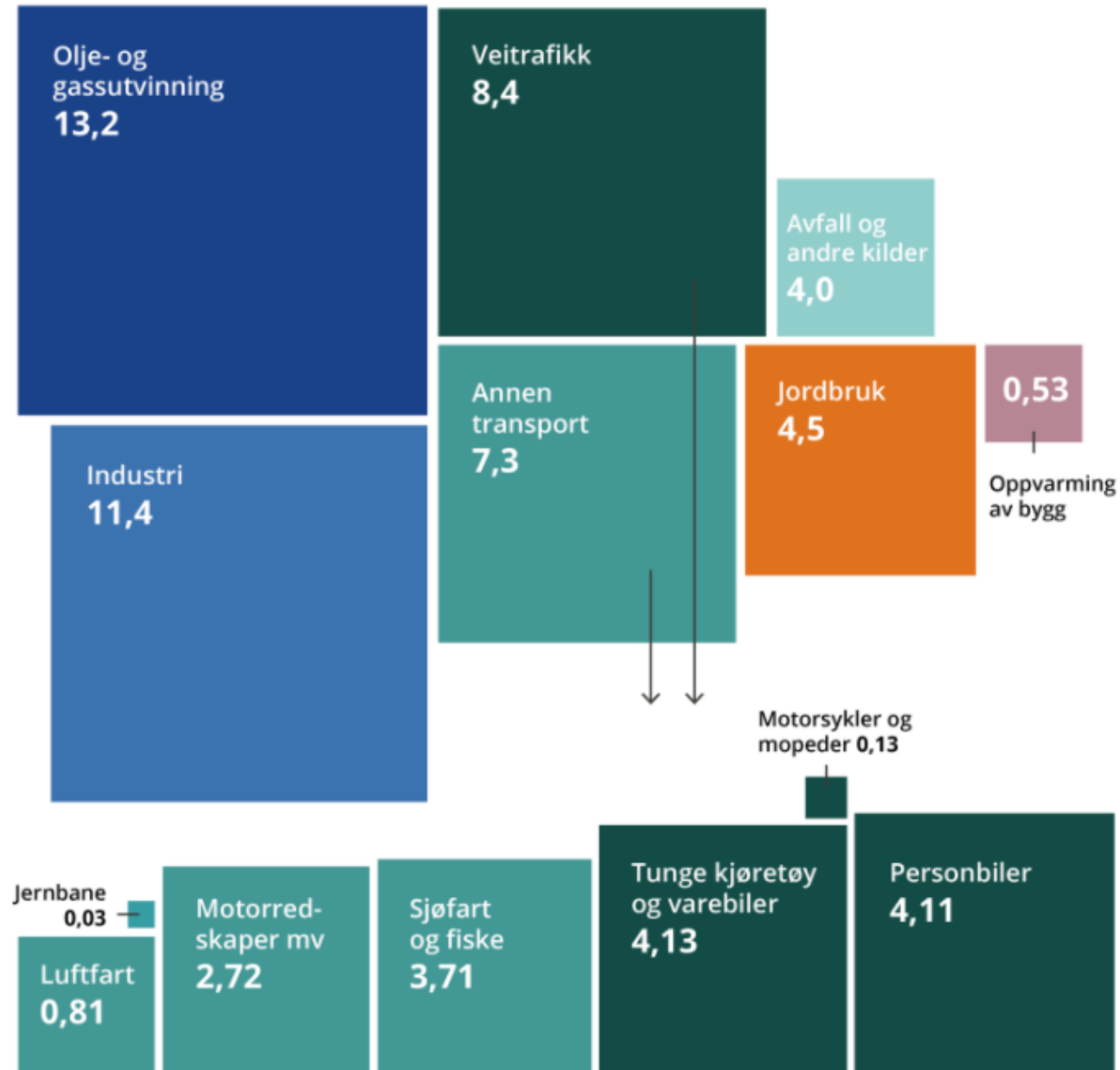
Trafikkbildet januar 2022

Når vi klimamålene ?

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør
Transportøkonomisk Institutt



Norges totale klimagassutslipp



Transportsektoren sto i 2020 for 32% av Norges totale klimautslipp

I tillegg er det indirekte utslipp knyttet til arealbruken og produksjon av innsatsfaktorer

Norges mål er å redusere utslippet av klimagasser med 50 til 55 prosent innen 2030

Hvordan når vi klimaforpliktelsene innen transport?

- Redusere klimautslippene gjennom introduksjon av ny teknologi
 - *Elbilpolitikken, store direkte utslippskutt men bidrar til indirekte utslipp*
- Redusere transportbehovet
 - *Arealpolitikken, arealbruksendringer som følge av transport er minst 0.7 mill tonn pr år*
 - *Lokalisering*
- Overgang til mere klimavennlig transport
 - *Nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*



Stor konkurranse mellom ulike transportformer: Befolkningens transportmiddelvaner før Korona

32 prosent av befolkningen bruker kollektivtransport (dvs. 68 prosent sjelden eller aldri).

- *4 prosent av kollektivbrukerne er «rendyrkede», det vil si sjelden eller aldri annet enn kollektivtransport*

Kollektivbrukerne en gjennomsnittsuke :

- *47 prosent veksler mellom kollektivtransport og bilfører*
- *55 prosent veksler mellom kollektivtransport og bilpassasjer*
- *21 prosent mellom kollektiv og sykkel*
- *69 prosent mellom kollektiv og gange*

Summen av dette betyr at de fleste kollektivtrafikanter har mer enn to typer framkomstmiddel :

- *4 prosent bare kollektivt*
- *30 prosent kollektivt + 1 alternativ*
- *40 prosent kollektivt + 2 alternativ*
- *22 prosent kollektivt + 3 alternativ*
- *4 prosent er vanlige brukere av alle de fem hovedtransportmåtene*

Hva skjer under og etter koronaen?



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Gaustadalléen 21 | N-0349 Oslo | Norway | +47 22 57 38 00 | www.toi.no | toi@toi.no

Arbeidsdokument 51XXX

5190 Trafikkutvikling

Rune Elvik, Ingunn Opheim Ellis

Oslo 21.01.2022

Trafikkutvikling under koronapandemien og status i forhold til Paris-avtalen og norske klimaforpliktelser

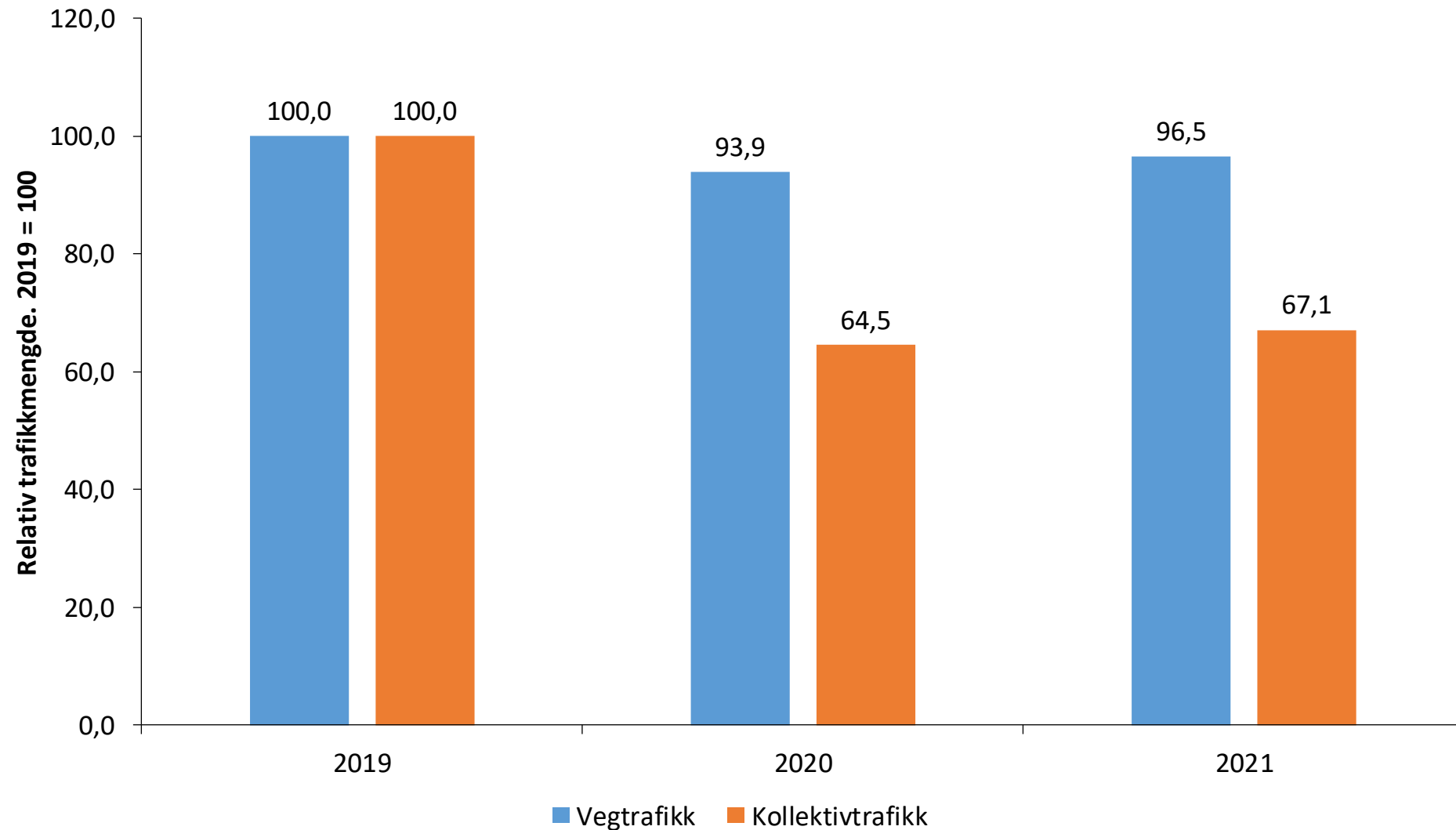
TØI rapport 1863/2021

Susanne T. Dale Nordbakke
Anja Fleten Nielsen

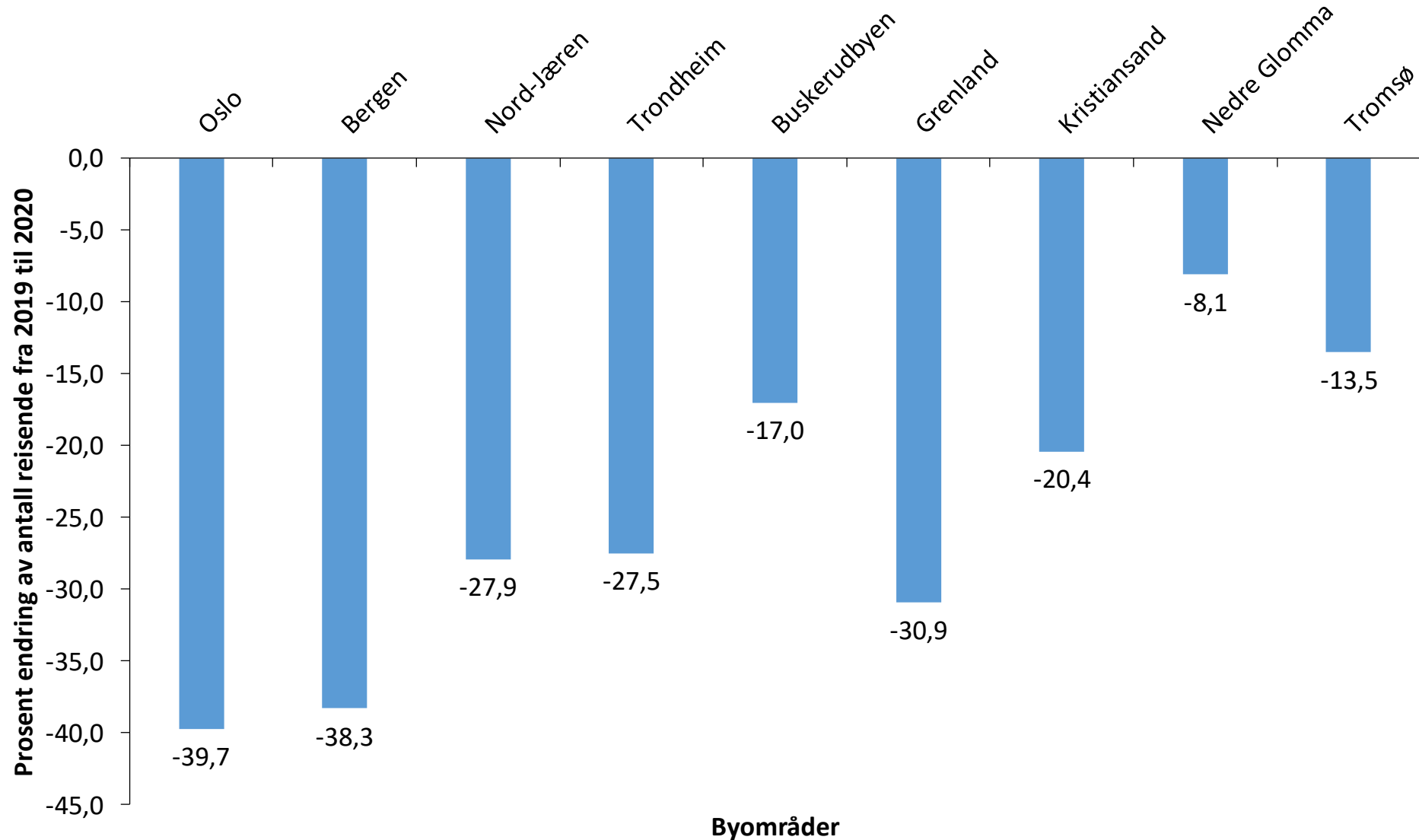
isk institutt
enter for samferdselsforskning

Korona, hjemmekontor og
reisevaner

Endring i vegtrafikk og kollektivtrafikk fra 2019 til 2020 og 2021 - hele landet

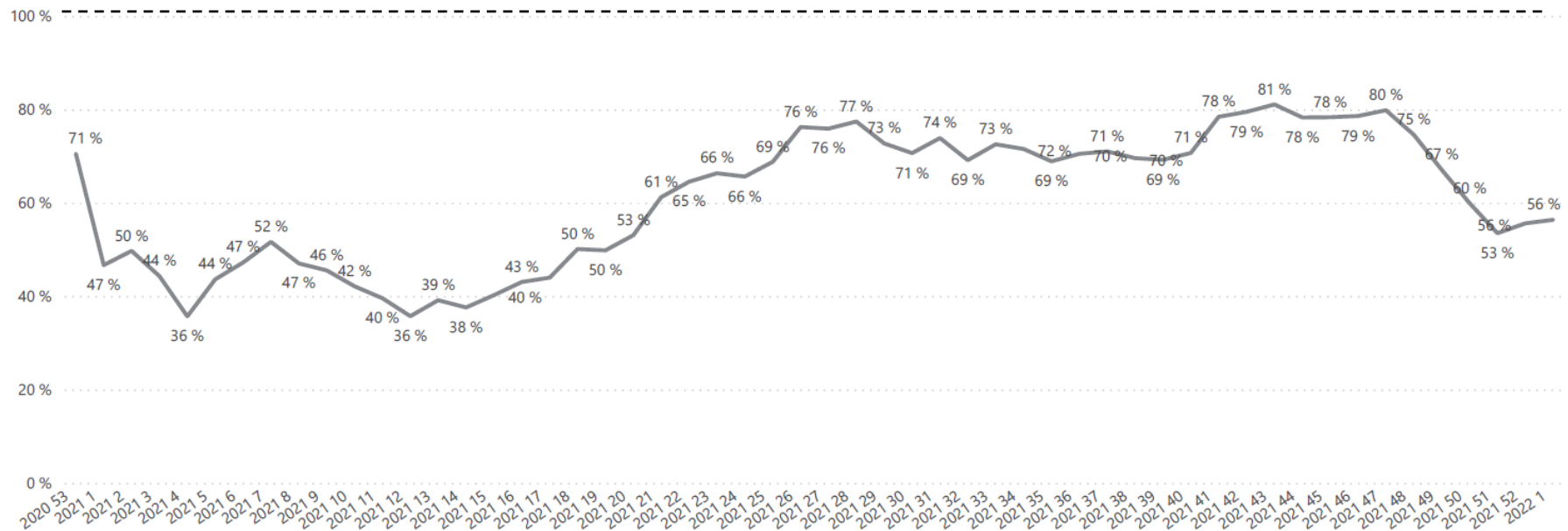


Endring (%) i antall kollektivreisende fra 2019 til 2020

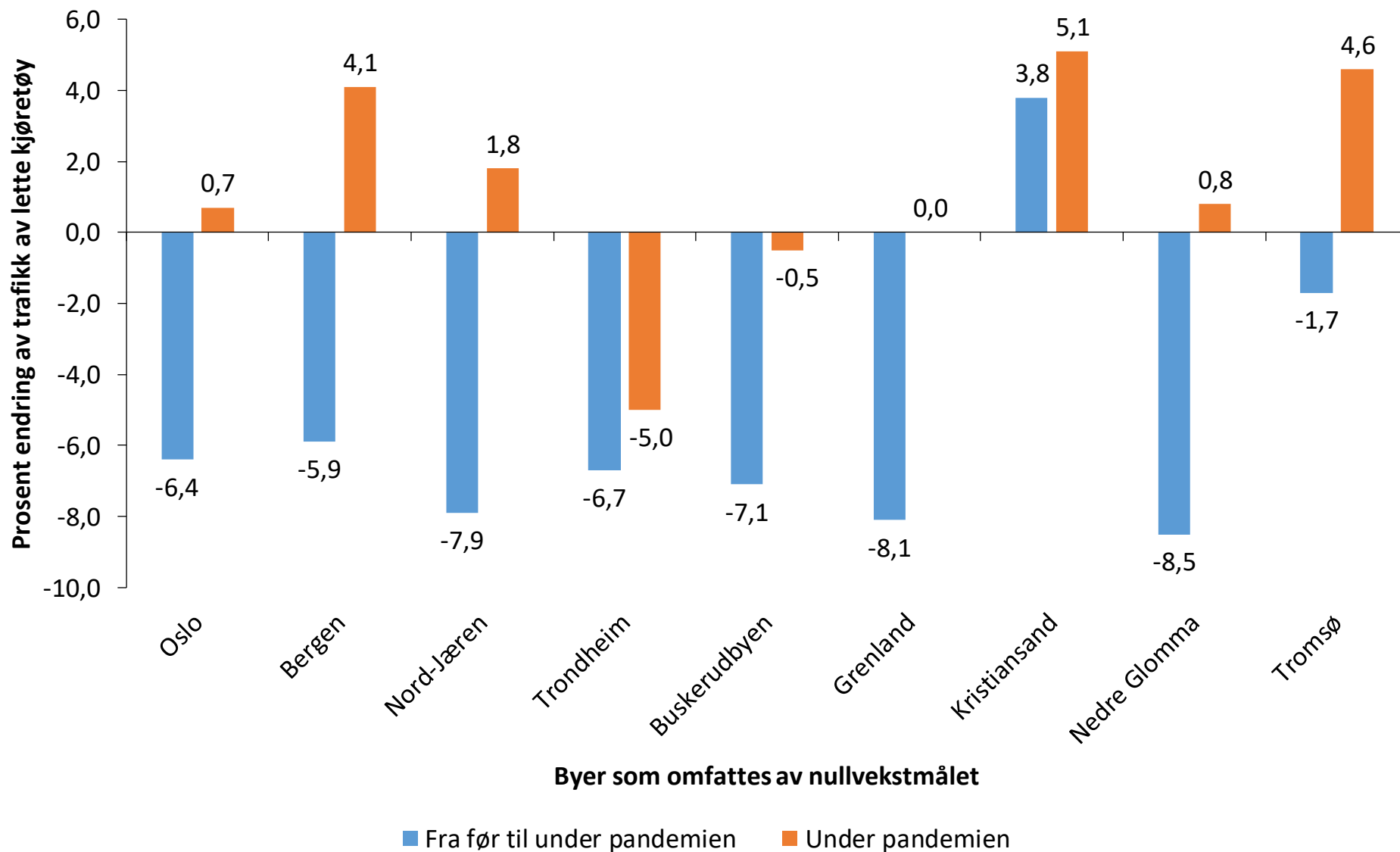


Trafikktall uke for uke i Oslo 2021

Grafen viser utvikling i andelen passasjertall i (%) sammenlignet med normaluke.



Trafikknedgang er snudd til trafikkvekst



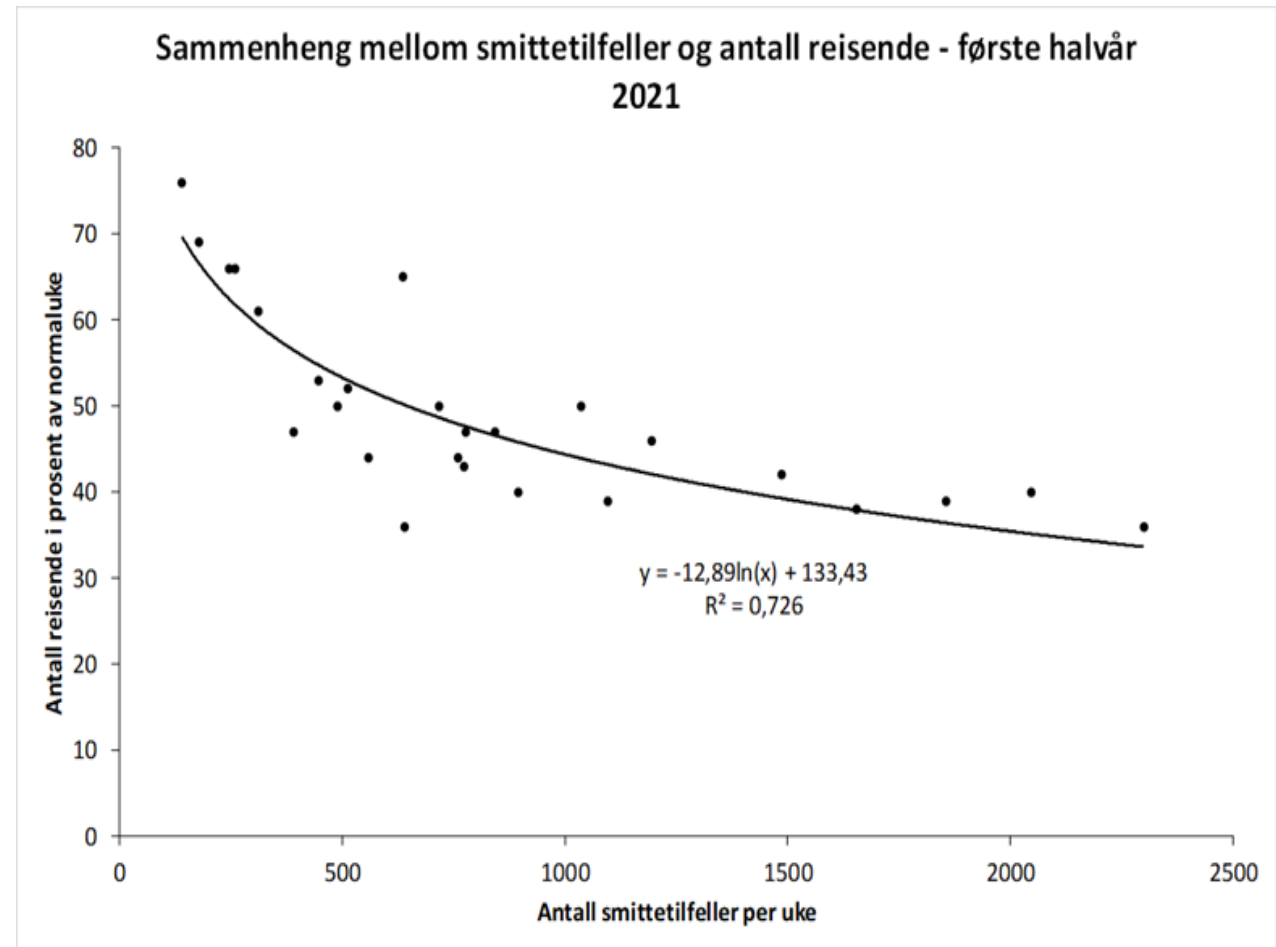
Transportmiddel på arbeidsreisen før og under pandemien (Oslo og omegn, nov/des 2021)

	Før pandemien	25.Nov 2021
Gikk hele veien	11	12
Sparkesykkel/el-sparkesykkel	0	1
Sykkel	7	5
El-sykkel	1	2
Trikk	2	2
Buss	15	13
T-bane	15	14
Tog	12	9
Bil som sjåfør	32	38
Bil som passasjer	1	1
Brukte ikke fast transportmiddel til jobb	1	
Husker ikke	0	0
Ingen av disse	2	2
Total	100	100
N=	1144	729

Årsaker til endring i transportmiddelbruk

Kollektivtransport mindre attraktivt under korona

- I TØI rapporten (1863/2021) ble de som har endret fra kollektivtransport til annet transportmiddel i Oslo og omegn spurt om årsaken til at du har endret måten du vanligvis reiser til jobb på
 - 37 prosent svarer de er bekymret for å bli smittet hvis jeg tar kollektivtransport
 - Hvor varig vil denne endring av opplevelsen av reien være ?

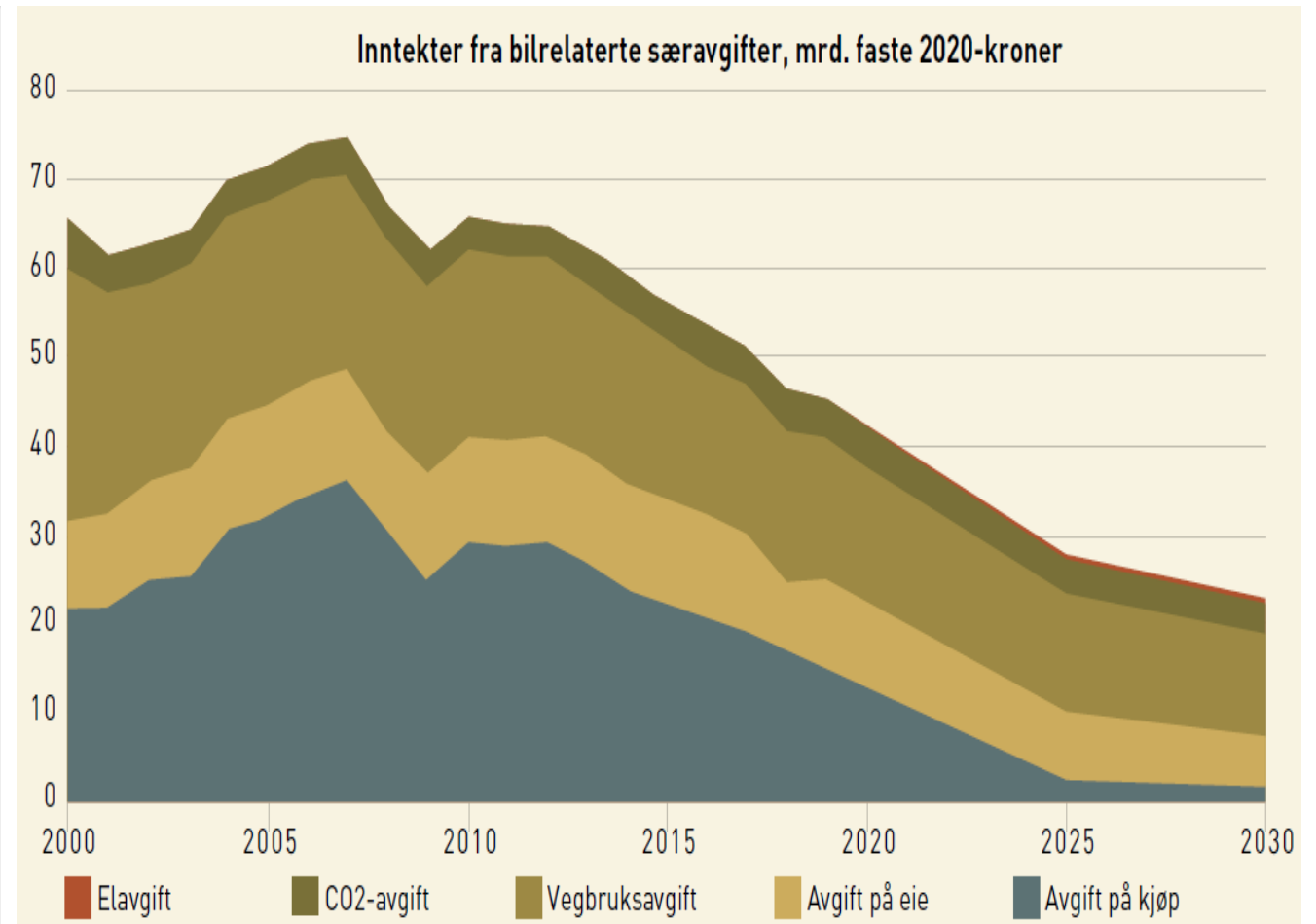
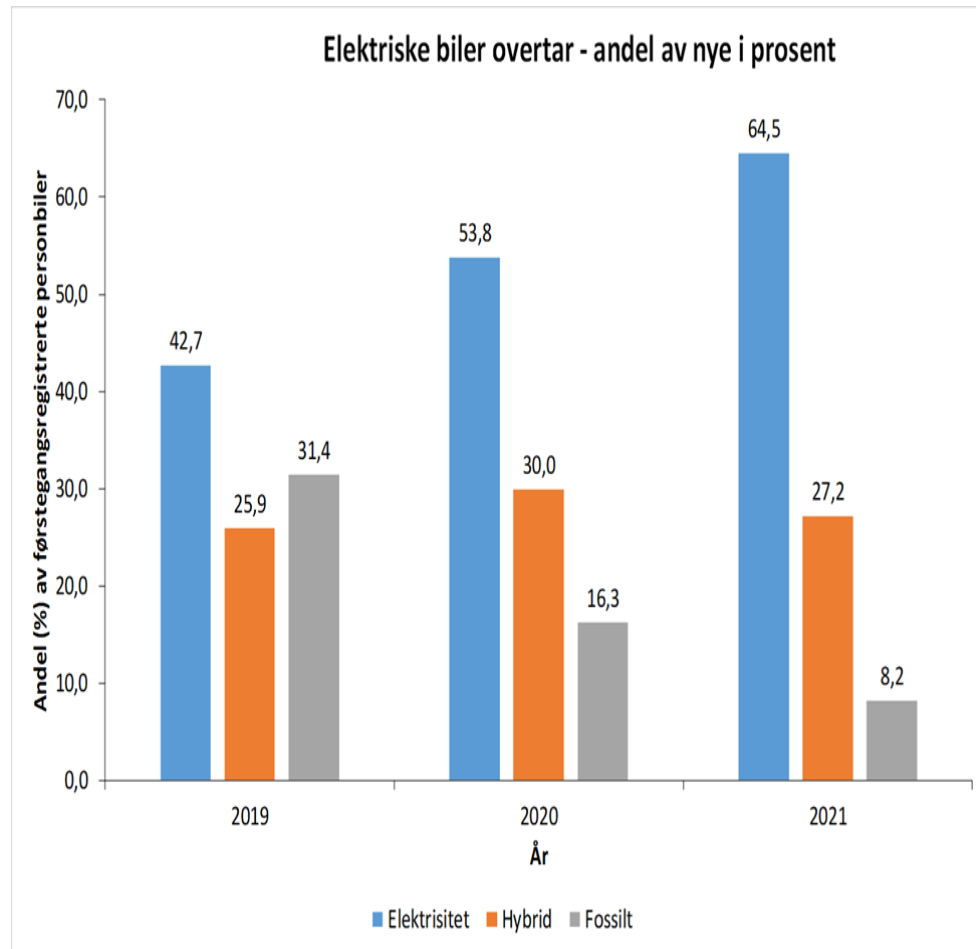


Det skjer også noe på bilsiden

- 23 prosent svarer at jeg begynte å kjøre bil under pandemien og foretrekker det fremfor å bruke andre transportmidler
- Høyeste nybilsalg noensinne i 2021 med 176.000 kjøretøy
- Økende andel 18-19 åringer med førerkortet

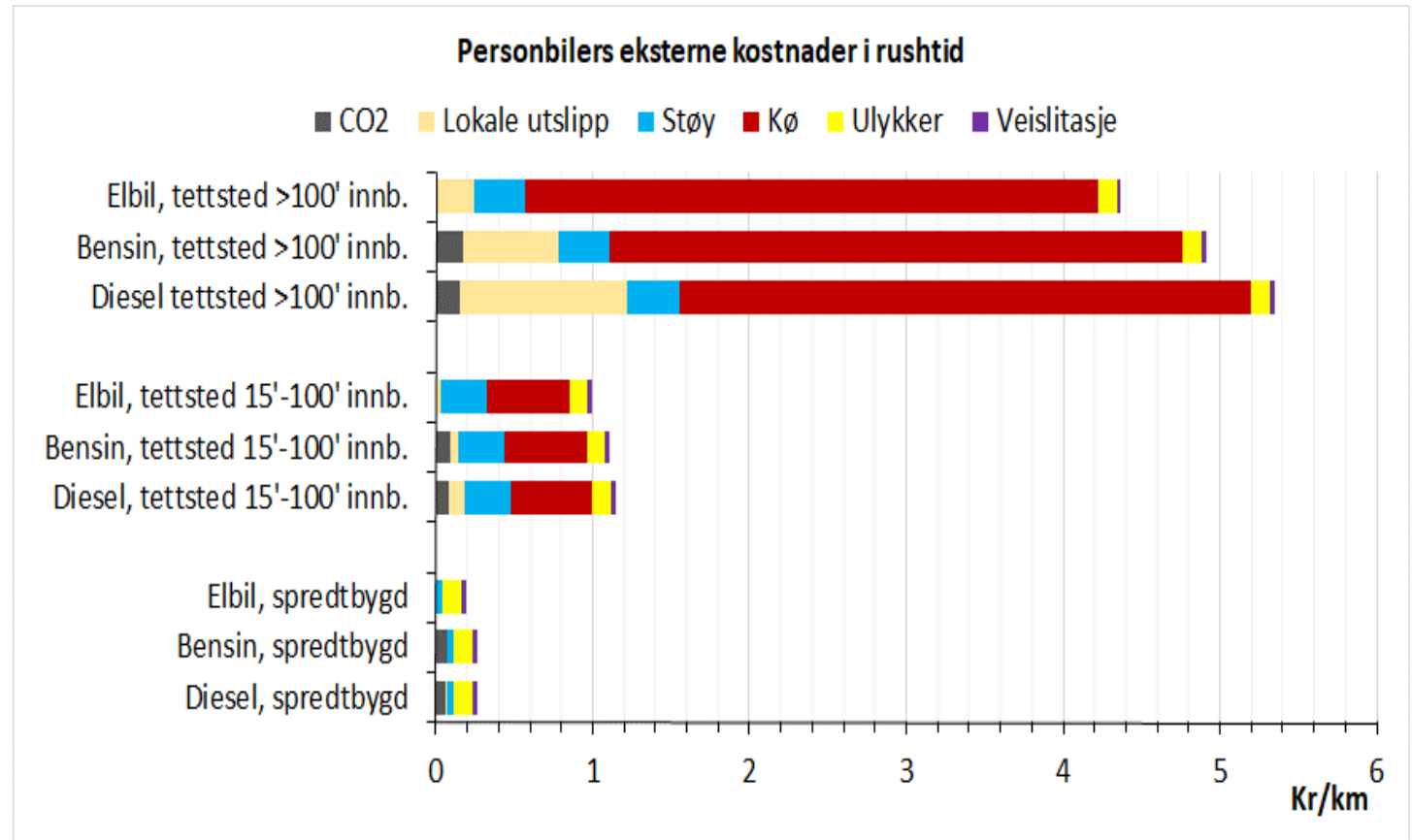


Driverene her er sterke elbilincentiver. Det blir billigere for mange å kjøpe, kjøre og parkere bil



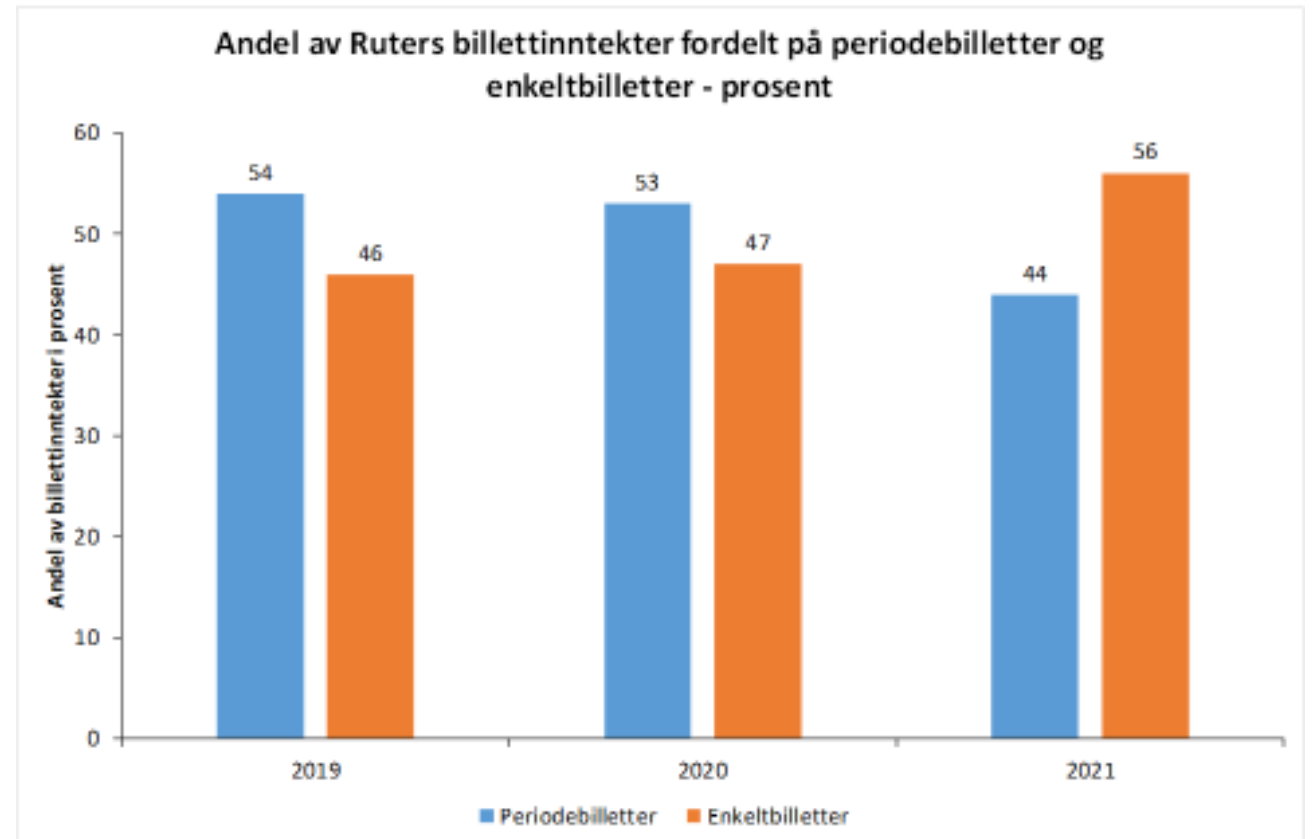
Bedre plass på veien mindre køkostnader

- 8 prosent svarer det er blitt bedre å kjøre bil fordi det er blitt mindre kø på veiene nå enn før pandemien
- Ikke store endringer i kjøremønster, men kan komme med økt fleksibilitet



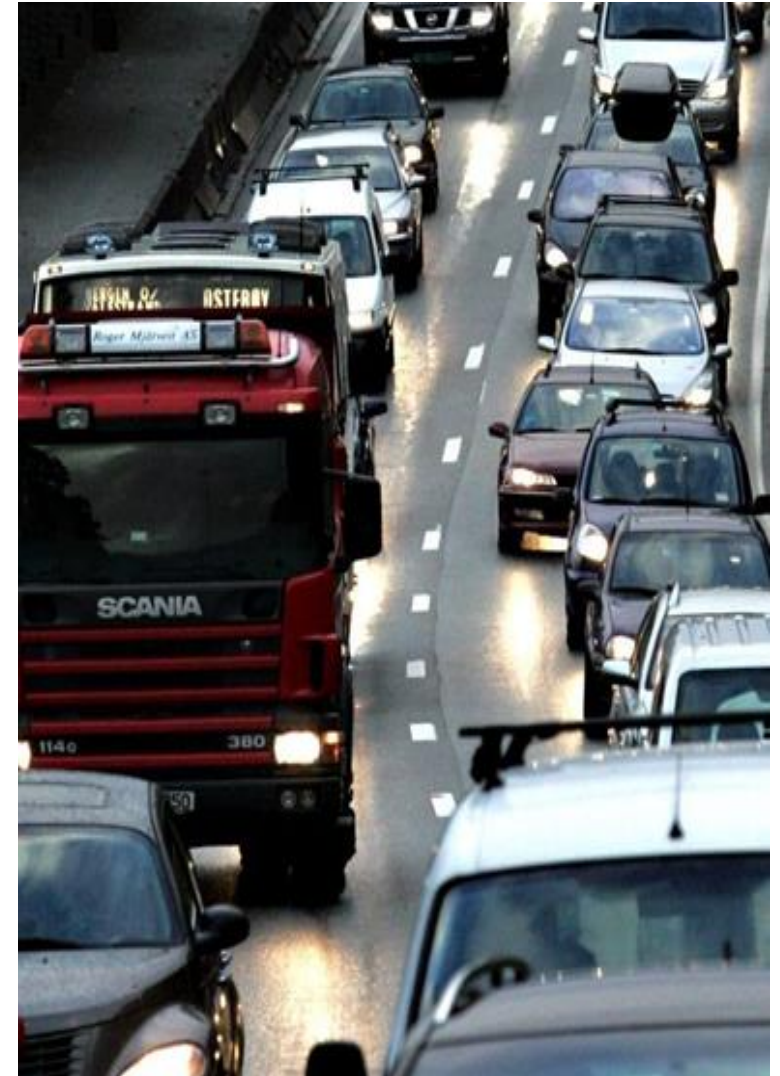
Dyrere med kollektivtransport

- 18 prosent sier det er blitt mindre prisgunstig å bruke kollektivtransport nå som jeg har mer hjemmekontor
- 17 prosent sier det er ingen billettløsninger på kollektivtransporten som er tilpasset mitt behov



Vi når ikke våre målsetninger

- Elbilen er isolert sett et av de viktigste klimatiltakene
- Klima- og miljøgevinstene av elbilpolitikken reduseres betydelig ved at det ikke bare er en overgang fra fossil og elbil men også en overgang fra kollektiv til bil
- Biltrafikken var høsten 2021 tilbake på samme nivå som før pandemien. Fortsetter økningen, vil nedgangen fra før til under pandemien bli eliminert og nullvekstmålet blir dermed ikke nådd
- Kollektivtrafikken er vesentlig lavere enn i 2019



Hvordan møte dette?

- Endringer på flere konkurranseflater
 - *Komfort/opplevelse av kollektivreisen*
 - *Billigere å kjøpe og kjøre bil*
 - *Flere som har bil og flere med førerkort*
 - *Bedre plass på veien (enn så lenge ?)*
 - *Opplevs dyrere med kollektivtransport*
- Hva bør vi planlegge for framover?
 - *Vi kommer ikke uten videre tilbake til situasjonen før korona*
 - *Virkemidler må henge sammen og sees på tvers av transportformer*

