



MOBILITET I OMSTILLING

Covid-19 har ført til store endringer. Påvirkningen som trender og drivere til hadde på samfunnet før pandemien har akselerert. Innbyggerne har blitt mer vant til fleksibilitet, og ser ut til å etterspørre mer fleksible løsninger for reiser, arbeid og fritid framover. Hele samfunnet er blitt gjennomdigitalisert, noe som gir store muligheter for kombinerte mobilitetsløsninger, og ikke minst for mer effektiv bruk av eksisterende infrastruktur. Klimakrisen er blitt tydeligere, kundene blir mer og mer miljøbevisste og vil bidra til et bærekraftig samfunn. I løpet av kort tid vil det bli krav om bærekraftregnskap for alle mobilitetsløsninger.

Endringene er tydelige, vi ser et helt samfunn i endring, ikke bare mobiliteten. Etter at samfunnet ble gjenåpnet sist høst, forventet alle at pandemien skulle fases ut. I stedet har vi fått en ny bølge pandemi som må håndteres samtidig som en omstilling er påkrevet. Vi, aktørene i kollektivtrafikken, må sikre kundene det tilbudet de etterspør så snart vi er tilbake til en ny normal etter pandemien.

Kollektivtrafikkforeningen ønsker å bidra til et moderne transportsystem for framtida, bestående av et sammensatt mobilitetstilbud utformet av de muligheter som har åpenbart seg gjennom pandemien. Transportsystemet skal være lønnsomt ved at nullvekstmålet oppfylles, det må gi lavere utslipp og flere positive effekter for samfunnet, som økt livskvalitet og mobilitet for innbyggerne.

Kundens behov må være det styrende, vi må forstå deres nye reisevaner, og bruke teknologi og informasjonen som er tilgjengelig til å gjøre tilbudet mer relevant for den enkelte. Tilbudet må i større grad skreddersys og kombineres på ulike måter enn i dag. Det vil utfordre tjenesteutforming, billettsystemer og planleggingssystemer.

Skal vi lykkes med omstillingen vi nå har foran oss må vi samle laget og ta et helhetlig, bærekraftig og kundesentrisk utgangspunkt. Omstillingsprosessen må være en innsiktsdrevet, målbasert og inkluderende. Omstillingsplanen bør være et samarbeid mellom flere viktige samfunnsaktører, og må inkludere både regionalt og nasjonalt nivå for å kunne hente ut de samfunnsgevinstene pandemien har åpenbart.



Bakgrunn:

Kollektivtrafikkens bidrag til bærekraftsmålene

Kollektivtrafikken er en sterk bidragsyter for å minske utslipp av CO₂, og er med på å løse vår tids enorme utfordring, klimakrisa. Kollektivtrafikken er med på å skape gode og livskraftige samfunn der innbyggerne kan reise til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter og gir næringsliv og arbeidstagere et større arbeidsmarked. Den er med på å utjevne sosiale forskjeller, og øker livskvaliteten til folk på grunn av mindre lokale utslipp, svevestøv, støy, kø og trafikkulykker. Kollektivtrafikken bygger med dette opp under en rekke av FN's bærekraftsmål og er den viktigste bidragsyteren til at nullvekstmålet kan nås i de større byene.

Covid-19 og endringer

Covid-19 førte til at det norske samfunnet ble berørt på måter vi ikke hadde trodd kunne skje. Kollektivtrafikken mistet over natta nesten halvparten av de reisende, men ble ganske snart erklært som samfunnskritisk infrastruktur, og fikk en viktig funksjon i å transportere alle de som måtte reise til og fra jobb og skole. Takket være kompensasjon fra myndighetene gjennom pandemien er kollektivtrafikkens viktige infrastruktur bevart.

Samfunnet har i løpet av 1 ½ år fått et kunnskapsløft i digitalisering vi som samfunn ellers ville brukt lang tid på. Det har ført til at møter og seminarer er blitt gjennomført digitalt, man handler digitalt og mange har jobbet på hjemmekontor. Reisemønstrene endret seg ved at mange vil unngå trengsel og har begynt å sykle og gå mer, eller reiser på andre tider enn før, og mange benytter bil i større grad enn før. Alt dette skaper store endringer for kollektivtrafikken. Mobiliteten og hele samfunnet er i ferd med å endre seg, og vi ser at innbyggerne har vent seg til et mer fleksibelt samfunn. Vi må være innstilt på at mange av endringene blir videreført i større eller mindre grad framover.

Etter et og et halvt år med pandemi ble samfunnet erklært som gjenåpnet den 26. september 2021. Det ble snart klart at kundene ikke strømmet tilbake til kollektivtrafikken som forventet. De strømmet heller ikke ut i samfunnet på den måten man hadde trodd ville skje. Inntektene for kollektivtrafikken har sviktet og andelen biltrafikk i byene har økt, og det er tydelig at reisemønstrene vil være betydelig endret i en framtidig ny normal.

Ny kompensasjon og en omstilling til «den nye normalen»

Så slo pandemien til igjen, lenge før vi var i en ny normal. En ny mutasjon førte i siste del av 2021 til økt smitte, også mellom de som er fullvaksinert. I begynnelsen av 2022 står vi nå midt i en ny bølge av pandemi med restriksjoner og krav om avstand. Det som er blitt klart den siste tiden er at «den nye normalen» er et godt stykke fram i tid.

Kollektivtrafikkens omstillingsbehov

Underveis i den nye bølgen av pandemi, må kollektivaktørene både håndtere utfordringer med pandemi og jobbe med omstilling. Kundene må sikres det tilbudet de etterspør så snart vi er tilbake til en ny normal etter pandemien.

Kundens behov må være det styrende, vi må forstå deres nye reisevaner, og bruke teknologi og informasjonen som er tilgjengelig til å gjøre tilbudet mer relevant for den enkelte. Tilbudet må i større grad skreddersys og kombineres på ulike måter enn i dag. Det vil utfordre tjenesteutforming, billettsystemer og planleggingsystemer.

Omstillingsfasen må styre mot et felles mål bilde der kunden og kundeløsninger har høy prioritet. Samtidig handler omstillingsprosessen om noe langt mer enn å tilpasse kollektivtilbudet til kundens nye reisevaner. Omstillingsprosessen bør være et samarbeid mellom flere viktige samfunnsaktører, og må inkludere både regionalt og nasjonalt nivå for å kunne hente ut de samfunnsgevinstene pandemien har åpenbart.



Målet med omstillingsprosessen

Målet med omstillingen er å skape et moderne transportsystem for framtida bestående av et sammensatt mobilitetstilbud ut fra muligheter som har åpenbart seg gjennom pandemien. Skal vi lykkes med omstillingen vi nå har foran oss må vi samle laget og ta et helhetlig, bærekraftig og kundesentrisk utgangspunkt. Omstillingsprosessen må være innsiktsdrevet, målbasert og inkluderende. Transportsystemet skal være lønnsomt ved at nullvekstmålet oppfylles, det må gi lavere utslipp og flere positive effekter for samfunnet, som økt livskvalitet og mobilitet for innbyggerne. I tillegg skal transportsystemet bygge opp under bærekraftige løsninger for andre samfunnsområder, som eksempelvis helse.

Målbildet

En helhetlig kundeopplevelse satt sammen av alle bærekraftige reisetilbud, der mikromobilitet, sykkel og bildeling og en rekke andre tiltak er med. Tersklene for å reise bærekraftig reduseres eller fjernes, og andel av transport der man reiser alene blir så liten som mulig.

Hva er mulighetene?

Hele samfunnet er i endring, ikke bare mobiliteten. Alvorligheten i klimakrisen er blitt tydeligere og det vil i løpet av kort tid bli krav om bærekraftregnskap for alle mobilitetsløsninger. Kundene blir mer og mer miljøbevisste og vil bidra til et bærekraftig samfunn. Innbyggerne blir mer vant til fleksibilitet, og ser ut til å etterspørre mer fleksible løsninger for reiser, arbeid og fritid. Hele samfunnet er blitt gjennomdigitalisert, noe som gir store muligheter for kombinerte mobilitetsløsninger, og ikke minst for mer effektiv bruk av eksisterende infrastruktur.

Hva er utfordringene?

En utfordring er at biler tar over en større andel av transporten. I byene fører dette til trengsel, dårligere framkommelighet, mer støy, støv og forurensing, og dårligere bo- og levekvalitet for innbyggerne, **og at nullvekstmålet blir vanskelig å nå.**

Med et rekordhøyt nybilsalg i 2021, med en stor elbilandel, er det grunn til å tro at veien tilbake til kollektivtransport vil være lang for mange. For enkelte vil elbil ofte være det billigste alternativet med de sterke fordelene vi har gitt bruken av elbilen. Samtidig kan det fort bli den dyreste og dårligste løsningen for samfunnet om bilbruken fortsetter. Resultatet er at mobiliteten i byområdene vil bli kraftig begrenset av dårlig framkommelighet i rushtiden og at knappe arealressurser beslaglegges.

En annen utfordring er tomkjøring i kollektivtrafikken, noe som kan endres med større grad av etterspørselsdrevet og fleksibelt mobilitetstilbud.

Den største utfordringen er om mulighetene pandemien har drevet fram ikke blir realisert, og at det ikke finnes tid og ressurser til omstilling. Det vil være et tap for samfunnet.

Hvilken strategi må legges til grunn?

Omstillingsprosessen må handle om mer enn kun mobilitet, og må omfatte et helhetlig og bærekraftig samfunnsperspektiv, der siloer rives og ressurser samordnes bedre. Et eksempel er hvordan et godt mobilitetstilbud bygger opp under folkehelse og kan redusere kommunale utgifter til eldreomsorg.

Hva er kostnadene med omstillingsjobben?

Det var ikke mange som trodde at elektrifisering av bilparken og kollektivtransporten ville bli lønnsom så raskt. Nå nærmer vi oss allerede krysningpunktet hvor elektriske busser kan konkurrere i pris med tradisjonell fossil teknologi, noe som er gunstig for klima, miljø og hele samfunnet. En omstillingsprosess til et moderne trafikksystem vil koste penger, men vil også føre til store besparelser for samfunnet.

Hvem må bidra?

Denne omstillingen må drives fram av behovet for et nytt og bedre transportsystem som også fører til bedre resultater i andre sektorer. Nullvekstmålet ble en suksess nettopp fordi det var bred politisk enighet om det. Dette omstillingsarbeidet vil involvere mange aktører fra en større del av samfunnet, og også her bør det være



enighet. Det må inkludere både regionalt og nasjonalt nivå for å kunne hente ut de samfunnsgevinstene pandemien har åpenbart.

Hvilke virkemidler

Skiftet, en av de store omstillingene som kommer, vil være å gå over fra statisk til etterspørselsdrevet kollektivtrafikk. Virkemidlene er bruk av data og ulike tjenester som brukes til å produsere langt mer dynamisk og etterspørselsdrevet kollektivtrafikk. Potensialet er i stor grad å redusere tomkjøring. Dette har vært en trend vi så komme allerede før pandemien, men i likhet med andre trender er den blitt framskyndet av pandemien.

I løpet av et par tiår vil hovedmodellen for mobilitet gå fra å være privateid, karbonbasert, uintegret og uintelligent, til å være; delt, integrert, utslippsfri, optimalisert og intelligent. Både varetransporten og persontransporten vil kunne se helt annerledes ut når vi nærmer oss 2040. De valgene vi gjør nå, vil påvirke det fremtidige mobilitetssystemet.