

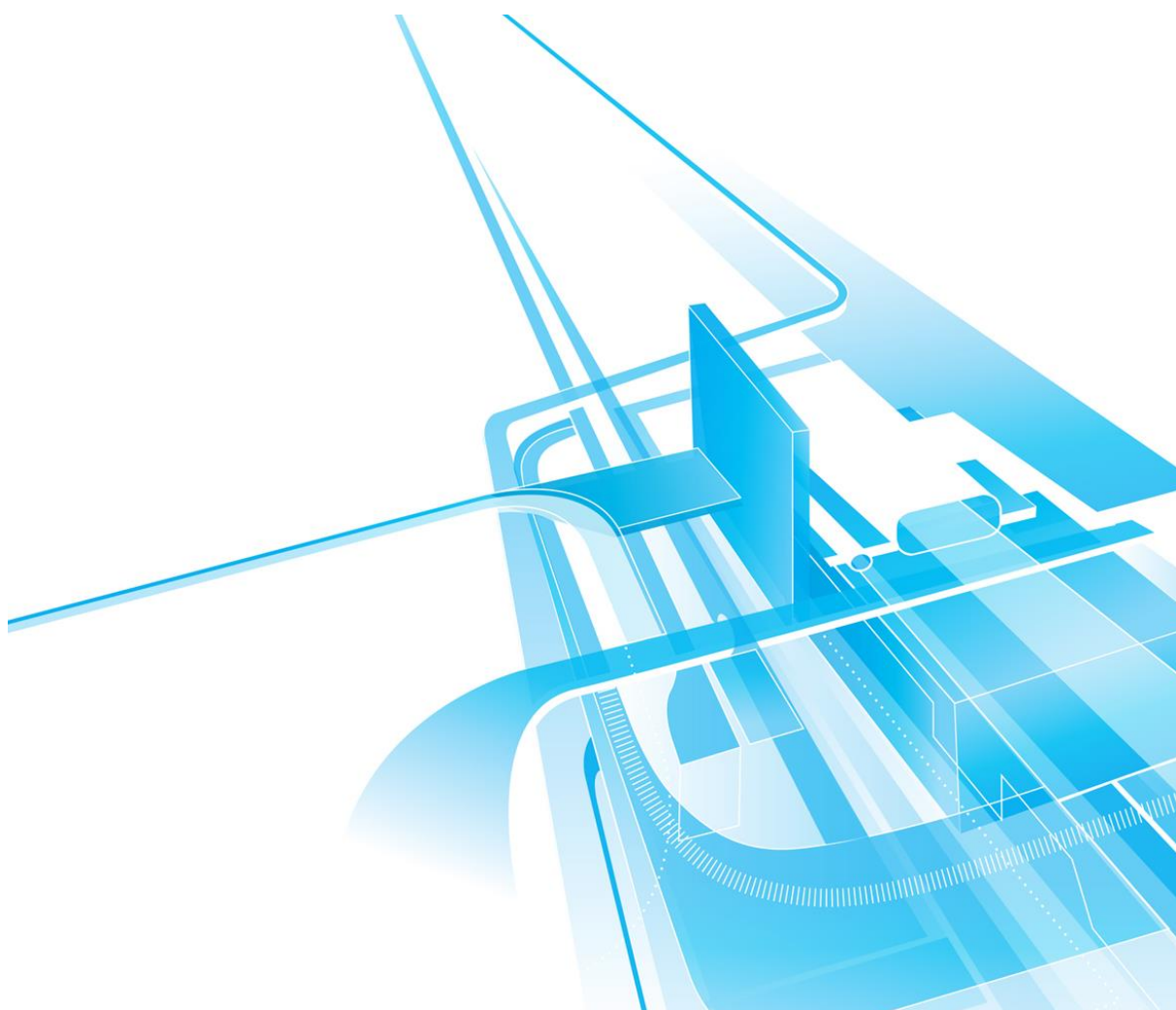
Mari Betanzo
Ingunn O. Ellis

Notat

152/2020

Endring i reisevaner som følge av koronapandemien

Oppfølgingsanalyse i Buskerudbyen



Forord

Urbanet Analyse gjennomførte våren 2020 en analyse av koronapandemiens effekt på reisevaner på oppdrag fra kollektivselskapene Brakar, Kolumbus, Skyss/Kringom og AKT. I forbindelse med arbeidet ble det gjennomført en markedsundersøkelse. Høsten 2020 har vi gjennomført en oppfølgingsanalyse på oppdrag fra Brakar, for å undersøke eventuelle endringer i svarene sammenlignet med forrige undersøkelse. I tillegg inkluderer den nye undersøkelsen flere spørsmål om ulike tiltak som kan bidra til å redusere et langvarig inntektstap. Dette notatet dokumenterer funnene fra undersøkelsen.

Mari Betanzo har vært prosjektleder for oppdraget. Ingunn O. Ellis har utarbeidet undersøkelsen. Katrine N. Kjørstad har kvalitetssikret arbeidet. Alle analyser og vurderinger i rapporten er gjort av Urbanet Analyse, som også står ansvarlig for eventuelle feil og mangler ved dokumentet.

Oslo, september 2020.



Innhold

Sammendrag	2
1 Beskrivelse av prosjektet og fremgangsmåte	4
1.1 Bakgrunn og formål	4
1.2 Kort om undersøkelsen og utvalget	4
2 Resultater fra markedsundersøkelsen	7
2.1 Endret reiseomfang med kollektivtransport	7
2.2 Endret bruk av hjemmekontor og digitale møter	11
2.3 Endret motstand mot trengsel	15
2.4 Inntektsbortfall knyttet til reduksjonen i reiser	16
2.5 Etterspørselsvridende virkemidler	17
Referanser	23

Sammendrag

Våren 2020 gjennomførte Urbanet Analyse et prosjekt på oppdrag fra fire kollektivselskaper (Agder Kollektivtrafikk, Brakar, Kolumbus og Skyss/Kringom) med formål å anslå den langsiktige endringen i bruk av kollektivtransport som følge av koronautbruddet. I forbindelse med prosjektet ble det gjennomført en markedsundersøkelse våren 2020. Høsten 2020 gjennomførte vi en oppfølgingsanalyse for å avdekke eventuelle endringer i respondentenes vurderinger.

Oppfølgingsundersøkelsen viser at reduksjon i trafikkgrunnlaget har økt sammenlignet med den første undersøkelsen. Flere ser for seg å reise kollektivt mindre enn før på alle reisehensikter – og den beregnede nedgangen er vesentlig større (25 prosent, sammenlignet med 18 prosent i den første undersøkelsen). Dette betyr at vi finner en tilsvarende økning i det langsiktige inntektsbortfallet knyttet til koronapandemien.

Sammenligningen viser også at både bruk av hjemmekontor og motstand mot trengsel øker mer i oppfølgingsundersøkelsen. 43 prosent ser for seg å ha mer hjemmekontor, sammenlignet med 33 prosent i den første undersøkelsen. Det er også en betydelig økning i motstand mot trengsel – 42 prosent sammenlignet med 32 prosent i den første undersøkelsen. Økningen i styrken på disse to viktigste forklaringsfaktorene forklarer økningen i reisebortfallet som vi finner i oppfølgingsundersøkelsen.

En mulig forklaring på endringen i resultatene kan være at oppblomstringen av smitte, og gjeninnføring av enkelte smittevernstiltak, etter sommerferien kan ha gjort at flere betrakter situasjonen som mer langvarig enn før. Jo lenger perioden med restriksjoner og smitte er desto større er sannsynligheten for at det etablerer seg varige endringer i adferdsmønstrene som vil vedvare etter koronapandemien. På samme måte som i den første undersøkelsen forventer vi at effekten vil avta noe på sikt – spesielt den delen av reisebortfallet som er knyttet til smittefrykt og motstand mot trengsel.

Oppfølgingsundersøkelsen inkluderte en ny del om billettslag og etterspørselsstyrende priser, som ikke var inkludert i den første undersøkelsen. Resultatene viser at flertallet i Buskerudbyen er fornøyd med dagens produkter. Likevel finner vi også en interesse for nye billettslag hvor trafikantene betaler for de reisene som gjennomføres framfor å betale for en periode. For eksempel synes halvparten at et produkt med en fast inngangspris og rabatt per reiser er bedre eller like bra som dagens produkter. Et produkt som retter seg spesielt mot de som reiser med kollektivtransport «av og til» i dag. Undersøkelsen tyder på at vi kan forvente en økning i dette segmentet i tiden fremover, og produkter tilpasset denne gruppen kan derfor være et godt virkemiddel for å motvirke reisebortfallet.

Videre kartla vi respondentenes aksept for ulike etterspørselsstyrende virkemidler, og nesten 80 prosent sier at de «i stor grad» eller «i noen grad» mener at redusert pris på avganger med ledig kapasitet bør benyttes. Ved å ha en relativt lavere pris for reiser utenfor rushtiden gir man insentiver til å reise når det er god kapasitet på kollektivtrafikken. Resultatene viser at vi kan forvente rundt 30 prosent reduksjon i rushtidsreisene gitt at produktet som kun er gyldig utenfor rushtiden er 30 prosent rimeligere. En annen form for tidsdifferensierte takster er å fjerne honnørrabatten i rushtiden. Denne gruppen har sannsynligvis større overføringsrater enn gjennomsnittet siden pensjonister gjerne har større fleksibilitet rundt reisetidspunkt. Undersøkelsen viser at nesten halvparten av respondentene er positive til å ta i bruk et slikt virkemiddel.

Den sterke økningen i motstand mot trengsel som vi finner i denne undersøkelsen, viser at koronapandemien har gjort tidsdifferensierte takster mer aktuelt enn tidligere. Flertallet svarer at de synes etterspørselsvridende virkemidler har blitt viktigere etter koronapandemien (57 prosent). Det betyr at det i kjølvannet av koronapandemien kan være et godt tidspunkt for å innføre en mer effektiv prising som sprer kapasiteten jevnere utover døgnet, som det tidligere har vært mindre aksept for.

1 Beskrivelse av prosjektet og fremgangsmåte

1.1 Bakgrunn og formål

Utbruddet av koronavirus vinteren 2020 har fått store konsekvenser for kollektivtransportens inntektsgrunnlag. 12.mars 2020 ble det innført strenge smittevernstiltak, som blant annet innebar stengte skoler, barnehager og serveringssteder. I tillegg ble store deler av befolkningen oppfordret til å ha hjemmekontor for å begrense smittespredning. Regjeringen har dessuten oppfordret til å unngå bruk av kollektivreiser dersom reisen ikke er nødvendig, samtidig som kollektivselskapene skal opprettholde et fungerende tilbud til de som fortsatt må reise. Disse tiltakene fikk stor innvirkning på folks reisevaner og inntektsgrunnlaget til kollektivselskapene. Før sommeren åpnet samfunnet gradvis opp igjen, og bruken av kollektivtransport økte igjen. Samtidig er det et spørsmål om det har oppstått varige endringer i reisevanene våre som gjør at vi kan forvente et varig lavere nivå på kollektivreiser – selv når alt er normalt igjen.

Våren 2020 gjennomførte Urbanet Analyse et prosjekt på oppdrag fra fire kollektivselskaper (Agder Kollektivtrafikk, Brakar, Kolumbus og Skyss/Kringom) med formål å anslå den langsiktige endringen i bruk av kollektivtransport som følge av koronautbruddet (Betanzo m.fl. 2020). I forbindelse med prosjektet ble det gjennomført en markedsundersøkelse. Respondentene ble bedt om å vurdere reisevaner og preferanser for å unngå trengsel samt deres bruk av hjemmekontor i tiden før koronautbruddet og i en situasjon hvor koronaviruset ikke lenger utgjør en trussel på grunn av vaksine eller lignende. Siden etter-scenariet er et hypotetisk og vanskelig scenario å ta stilling til er det naturlig nok knyttet usikkerhet til det direkte resultatet om reduksjon i reisefrekvens. Svarene kan være følsomme for grad av restriksjoner og smitteforekomst på det tidspunktet hvor undersøkelsen blir gjennomført. For å korrigere for noe av denne usikkerheten har vi gjennomført en oppfølgingsundersøkelse høsten 2020, som brukes til å se om det er stor endring i hva respondentene oppgir som langsiktig endring i reisevaner avhengig av tidspunkt for svar. I tillegg ga oppfølgingsanalysen mulighet til å spørre mer om respondentenes preferanser for ulike etterspørselsvridende tiltak som kan bidra til å redusere trengselsulempene og det langsiktige inntektstapet.

1.2 Kort om undersøkelsen og utvalget

I undersøkelsen ønsker vi å få informasjon om eventuelle varige endringer i reisevaner og preferanser som følge av koronapandemien. Undersøkelsen fokuserer spesielt på:

- Hvordan respondentene selv anslår at deres reisevaner vil endres som følge av utbruddet av koronavirus, og de viktigste årsakene til nedgang i reiseaktivitet.

- Hvor fleksible respondentene er med tanke på bruk av hjemmekontor, og i hvilken grad de ser for seg å bruke det mer enn før.
- Hvor viktig det er å unngå trengsel på kollektivtransport, og hvordan dette har endret seg etter koronautbruddet.
- Hvordan respondentene forholder seg til ulike virkemidler som kan bidra til å spre trafikken utover døgnet.

Undersøkelsen ble gjennomført som en internettbasert spørreundersøkelse. I forbindelse med undersøkelsen i det første prosjektet ble respondentene spurt om de kunne tenke seg å delta i en oppfølgingsundersøkelse. 1276 respondenter svarte ja til dette i Buskerudbyen. Ikke alle som svarte ja oppga en korrekt e-postadresse. Oppfølgingsanalysen ble dermed sendt ut til 1036 epostadressene 19.august 2020. Svarfristen ble satt til 25.august 2020. 282 personer svarte på denne oppfølgingsundersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 27 prosent.

Markedsundersøkelsen kombinerer direkte spørsmål om trafikantens adferd med en verdsettingsdel for å identifisere trafikantenes verdsetting av trengsel og tidsdifferensierte takster. De **direkte spørsmålene** kartlegger endring i reiseaktivitet, bruk av hjemmekontor/digitale møter, samt motstand mot trengsel og aksept for ulike virkemidler. Analysene fokuserer på ulike grupper i utvalget. Spørsmål om reiseaktivitet og trengsel er avgrenset til de som reiser med kollektivtransport mer enn én gang per mnd. Dette utgjør 247 personer, dvs. 88 prosent av respondentene. Spørsmål om hjemmekontor og digitale møter gikk til de yrkesaktive, og de som har oppgitt at de er permittert pga koronapandemien. Dette utgjør 190 personer, dvs 67 prosent av de som har svart.

I tillegg er deler av undersøkelsen gjennomført som en **verdsettingsundersøkelse** (Stated Preference-undersøkelse). Dette er en undersøkelsesmetodikk som er velegnet til å identifisere befolkningens prioriteringer - eller verdsettinger av ulike egenskaper ved et tilbud. Metoden tar utgangspunkt i en konkret kollektivreise man har foretatt. Innledningsvis i undersøkelsen kartlegges denne reisen. Deretter varierer man noen av egenskapene ved denne referansereisen, og man ber respondenten om å velge det alternativet som passer best. I denne undersøkelsen har vi inkludert to slike valgsekvenser. Den første valgsekvensen kartlegger kollektivtrafikantenes verdsetting av trengsel, mens den andre valgsekvensen kartlegger preferansen for tidsdifferensierte takster. I kartleggingen av reisen har vi bedt respondentene tenke på den siste kollektivreisen de gjennomførte. For denne konkrete reisen kartlegges bla. formål, tidsbruk og tidspunkt og grad av trengsel.

Valgsekvens 1 – trengsel: I denne valgsekvensen ble respondenten bedt om å se for seg at de skulle gjennomføre den samme reisen en gang til, men at reisen blir gjennomført etter at koronaviruset ikke lenger er en trussel fordi det er utviklet vaksine eller liknende. Egenskaper ved reisen som varierer i spillet er prisen for reisen, reisetiden, om man får sitte- eller ståplass og grad av trengsel om bord.

Valgsekvens 2 – tidsdifferensierte takster: Her ble respondentene stilt overfor valget mellom å reise med en billett som er gyldig hele døgnet, og en billett som kun er gyldig utenfor

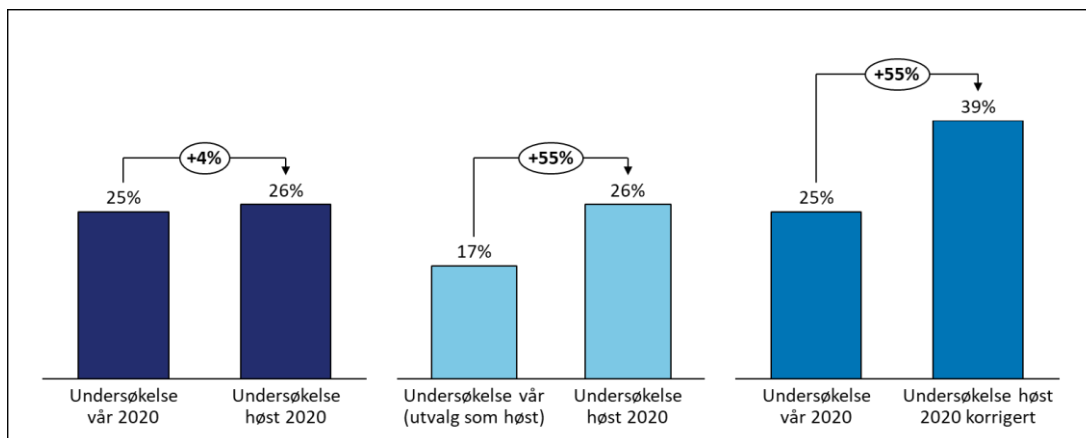
rushperioden. Billetten som kun er gyldig utenfor rushperioden er noe billigere enn billetten som er gyldig hele døgnet. Egenskaper som varierer i spillet er prisen for de to ulike billettene, og hvor lang rushtidsperioden er.

Sammenligning av de to undersøkelsene

Når vi sammenligner resultater fra den første undersøkelsen med resultater fra denne oppfølgingsundersøkelsen må vi korrigere for at utvalget i de to undersøkelsene ikke er det samme. I oppfølgingsundersøkelsen har vi kun fått svar fra en andel av utvalget som svarte på den første undersøkelsen. Det betyr at vi vil kunne overvurdere eller undervurdere endringen dersom de som har svart på oppfølgingsundersøkelsen har svart annerledes enn snittet i den første undersøkelsen.

I figuren under viser vi et eksempel for svarene på endring i reiseaktivitet. I den første undersøkelsen svarte 25 prosent at de ville reise mindre kollektivt på arbeids- og skolereisene etter koronapandemien. I oppfølgingsundersøkelsen er andelen 26 prosent. En direkte sammenligning av de to undersøkelsene tyder på liten endring i responsen. Men dersom vi følger utvalget fra oppfølgingsundersøkelsen tilbake til den opprinnelige undersøkelsen finner vi at det blant dem var en langt lavere andel som vil reise mindre kollektivt enn gjennomsnittet i den første undersøkelsen – 17 prosent sammenlignet med 25 prosent for snittet. Det vil si at det er en relativt sterk økning i andel som vil reise mindre etter koronautbruddet for det utvalget som har svart på begge undersøkelsene – fra 17 prosent i den første undersøkelsen til 26 prosent i oppfølgingsundersøkelsen.

For å korrigere for forskjellen i utvalgene tar vi utgangspunkt i nivåene fra den første undersøkelsen og oppjusterer disse resultatene med endringen for det utvalget som har svart på begge undersøkelsene. I figuren under betyr det at andel som vil reise mindre på arbeidsreisene øker fra 25 prosent i den første undersøkelsen til 39 prosent i oppfølgingsundersøkelsen. Til tross for denne korrigeringen vil det fortsatt være feilkilder i og med at vi ikke har like stort utvalg i oppfølgingsundersøkelsen som i den første. Vi antar likevel at feilkilden ved å gjøre dette er mindre enn dersom vi sammenligner de to undersøkelsene direkte.



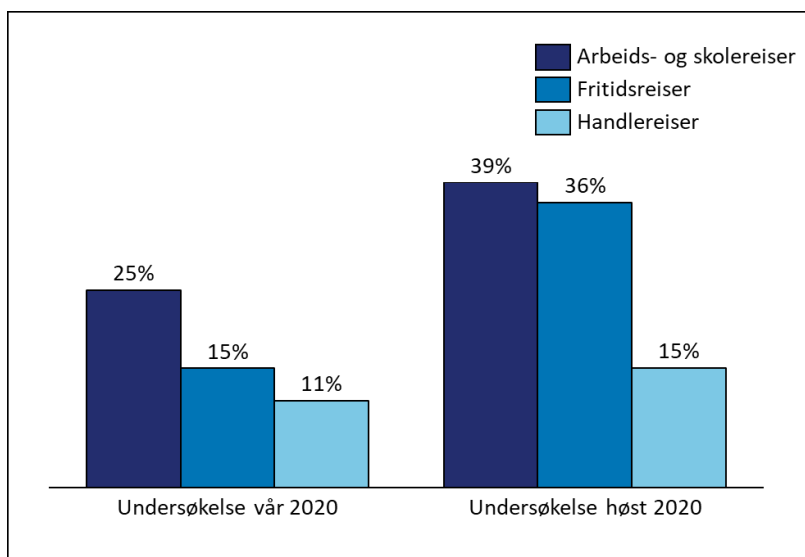
Figur 1.1 Illustrasjon av fremgangsmåte for å sammenligne resultatene fra de to undersøkelsene.

2 Resultater fra markedsundersøkelsen

2.1 Endret reiseomfang med kollektivtransport

En stor andel vil reise mindre med kollektivtransport etter koronautbruddet

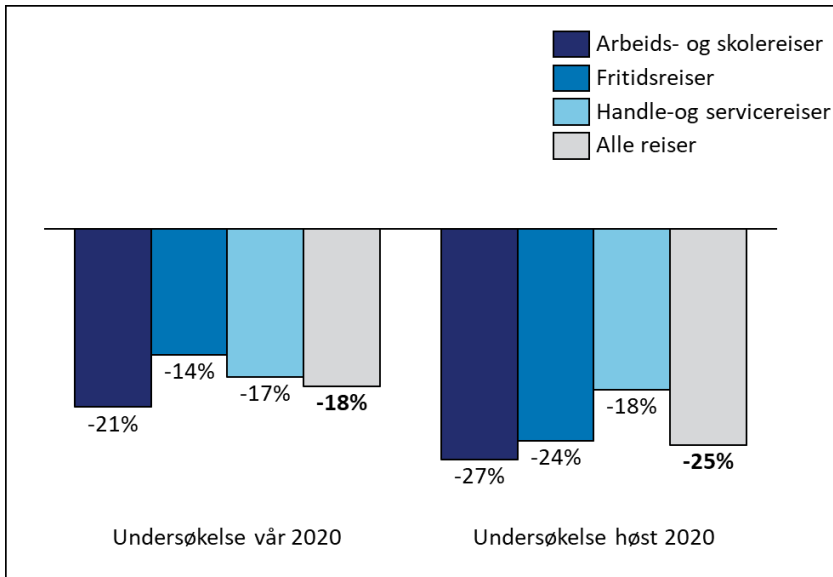
Den opprinnelige undersøkelsen viste at 25 prosent av de som reiser kollektivt på arbeids- og skolareiser vil reise mindre med kollektivtransport etter koronautbruddet. Andelen var noe lavere på fritids- og handlereiser, henholdsvis 15 og 11 prosent. Oppfølgingsanalysen viser at det nå er vesentlig flere som oppgir at de vil reise mindre – spesielt for arbeids- og skolareiser og fritidsreisene. 39 prosent vil reise mindre med kollektivtransport på arbeids- og skolareiser, 36 prosent på fritidsreiser og 15 prosent for handlereisene.



Figur 2.1: Andel respondenter som svarer at de vil redusere reiseomfanget med kollektivtransport fordelt på ulike reisehensikter.

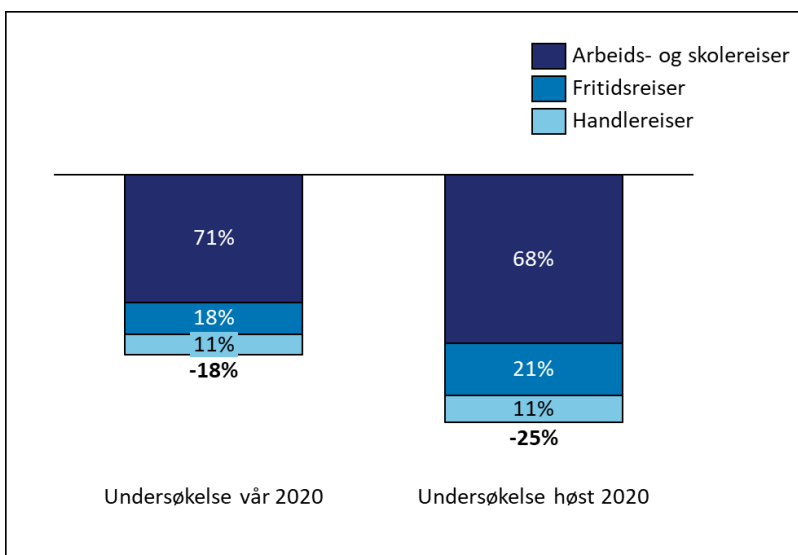
Vi kan forvente en permanent nedgang i reiser på 25 prosent

Omregnet til endring i gjennomførte reiser fant vi en nedgang på 18 prosent i den første undersøkelsen. Det var størst nedgang i arbeids- og skolareiser (21 prosent). I oppfølgingsundersøkelsen finner vi en større langsiktig nedgang – 25 prosent i snitt for alle reisehensikter. Det er størst nedgang i arbeids- og skolareisene (27 prosent), men sammenlignet med den første undersøkelsen er det størst relativt økning i bortfallet av fritidsreiser (24 prosent, sammenlignet med 14 prosent i den første undersøkelsen).



Figur 2.2: Reduksjon i kollektivreiser etter koronautbruddet sammenlignet med før.

Hvor stor del av den totale nedgangen i reiser de ulike reisehensiktene står for avhenger også i stor grad av antallet reiser de representerer i utgangspunktet. Arbeids- og skolereiser står for rundt 60 prosent av reisene i begge undersøkelsene. Dette betyr at arbeids- og skolereisene, blir dominerende som forklaringsfaktor for nedgang i reiser samlet sett. I oppfølgingsanalysens står arbeids- og skolereiser for 68 prosent av nedgangen, det vil si et noe lavere nivå enn i den første undersøkelsen. Dette skyldes at fritidsreiser har en større nedgang i reiseaktivitet enn i den første undersøkelsen, slik at denne typen reiser nå står for en større del av den totale nedgangen (21 prosent, sammenlignet med 18 prosent).



Figur 2.3: Samlet reduksjon i kollektivreiser etter koronautbruddet sammenlignet med før – fordelt på ulike reisehensikter.

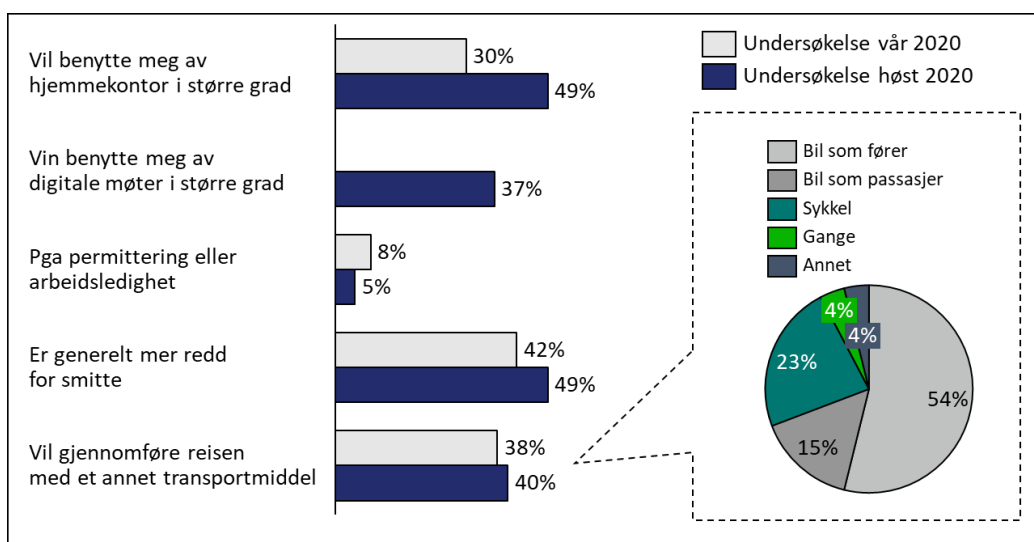
Generell smittefrykt oppgis som en viktig forklaring på reduksjon i reiseomfang

De som svarte at de kommer til å redusere reiseaktiviteten med kollektivtransport fikk videre spørsmål om å oppgi de viktigste årsakene til redusert reiseaktivitet. Under gjennomgår vi resultatene for arbeids- og skolereiser, fritidsreiser og handlereiser fra oppfølgingsanalysen. Alternative årsaker per reisehensikt varierer. For eksempel er bruk av hjemmekontor et alternativ for arbeidsreisen, mens økt bruk av netthandel er et alternativ for handlereisene. Noen årsaker er likevel like på tvers av reisehensikt, slik som økt smittefrykt og bruk av alternative transportmidler. Det har vært mulig å velge flere av årsakene, og resultatene viser at flere oppgir flere årsaker på fritids- og handlereiser enn på arbeids- og skolereisene. Dette betyr at en må være forsiktig med å sammenligne prosentandelene direkte mellom reisehensiktene.

Årsaker til redusert reiseomfang på arbeids- og skolereiser

På arbeids- og skolereisene oppgir 49 prosent at de vil reise mindre på grunn av økt bruk av hjemmekontor. Dette er en økning sammenlignet med forrige undersøkelse, hvor resultatet lå på rundt 30 prosent. 37 prosent oppgir at de vil reise mindre på grunn av økt bruk av digitale møter, og her er det trolig en del overlapp med de som har oppgitt bruk av hjemmekontor som årsak. 49 prosent oppgir at de vil reise mindre på grunn av økt frykt for smitte. Dette er på nivå med forrige undersøkelse, hvor 42 prosent oppga dette som årsak. 40 prosent oppgir at de vil gjennomføre reisen med et annet transportmiddel, og dette er omtrent samme nivå som i første undersøkelse (38 prosent).

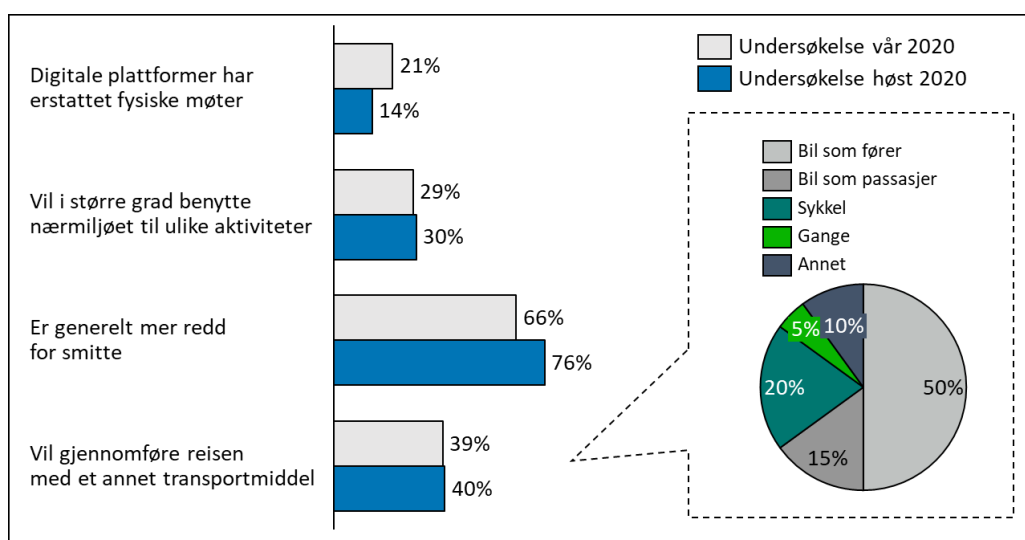
I oppfølgingsundersøkelsen spurte vi også om hvilket transportmiddel de ser for seg å benytte i stedet for kollektivtransport, og her viser resultatene at flertallet av reisene vil overføres til bil – enten som bilfører eller bilpassasjer. Det er også en del som vil bruke sykkel som alternativt transportmiddel på arbeids- og skolereisene (23 prosent).



Figur 2.4: Årsaker til reduksjon i reiseaktivitet på arbeids- og skolereiser.

Årsaker til redusert reiseomfang på fritidsreiser

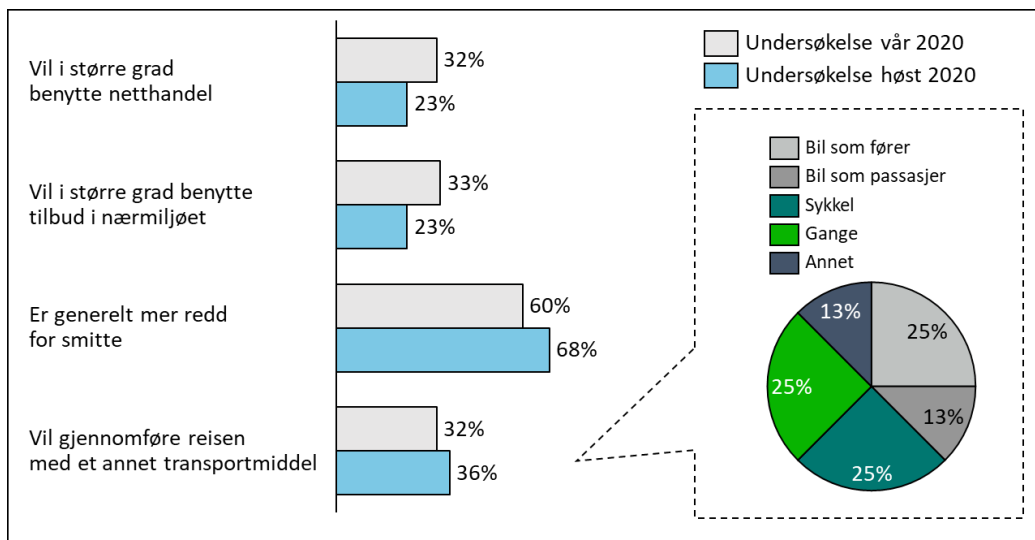
På fritidsreisene er det også generell smittefrykt som oppgis som den mest dominerende årsaken til redusert reiseomfang – hele 76 prosent oppgir dette som årsak i oppfølgingsundersøkelsen. Dette er 10 prosentpoeng høyere enn i den første undersøkelsen. Videre er det 30 prosent som oppgir at de vil bruke nærmiljøet i større grad, og 39 prosent vil gjennomføre reisen med et annet transportmiddel. Disse nivåene er omtrent helt like som i den første undersøkelsen. Av de som vil bruke alternative transportmiddel er det også her bil som er det dominerende valget – 65 prosent oppgir at de vil erstatte kollektivreisen med bil (bilpassasjer og bilfører samlet)



Figur 2.5: Årsaker til reduksjon i reiseaktivitet på fritidsreiser.

Årsaker til redusert reiseomfang på handle- og servicereiser

Også på handlereisene er det smittefrykt som totalt sett er den dominerende årsaken til reduksjon i reiseomfang. 68 prosent har oppgitt dette som årsak, sammenlignet med 60 prosent i den første undersøkelsen. Samtidig er det omtrent 10 prosentpoeng færre som oppgir bruk av nærmiljø og netthandel som årsak, sammenlignet med den første undersøkelsen. Videre er det 36 prosent som oppgir at de vil gjennomføre reisen med et annet transportmiddel, sammenlignet med 32 prosent i den første undersøkelsen. Av disse er det langt flere som vil gjennomføre reisen med sykkel/gange sammenlignet med de andre reisehensiktene. Halvparten vil reisene vil overføres til miljøvennlig transport.

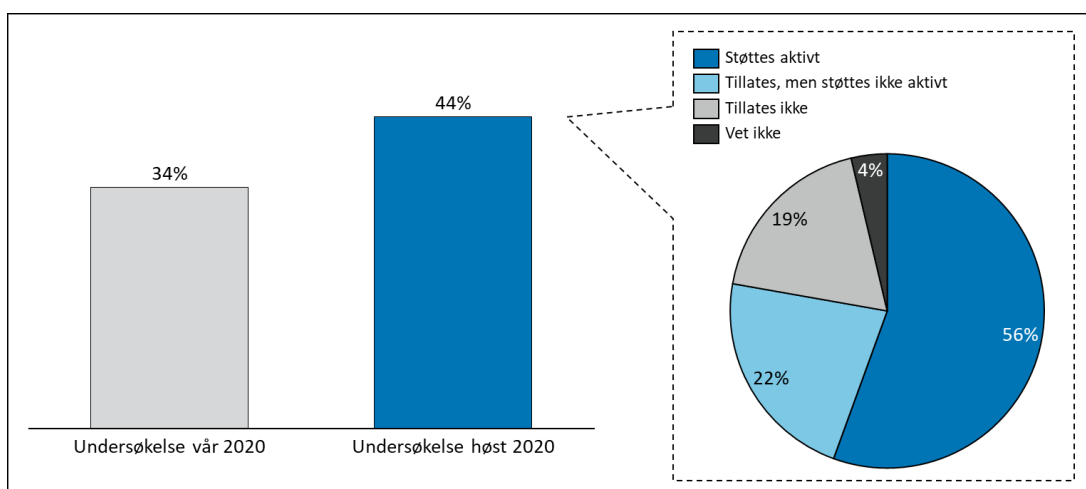


Figur 2.6: Årsaker til reduksjon i reiseaktivitet på handle- og servicereiser.

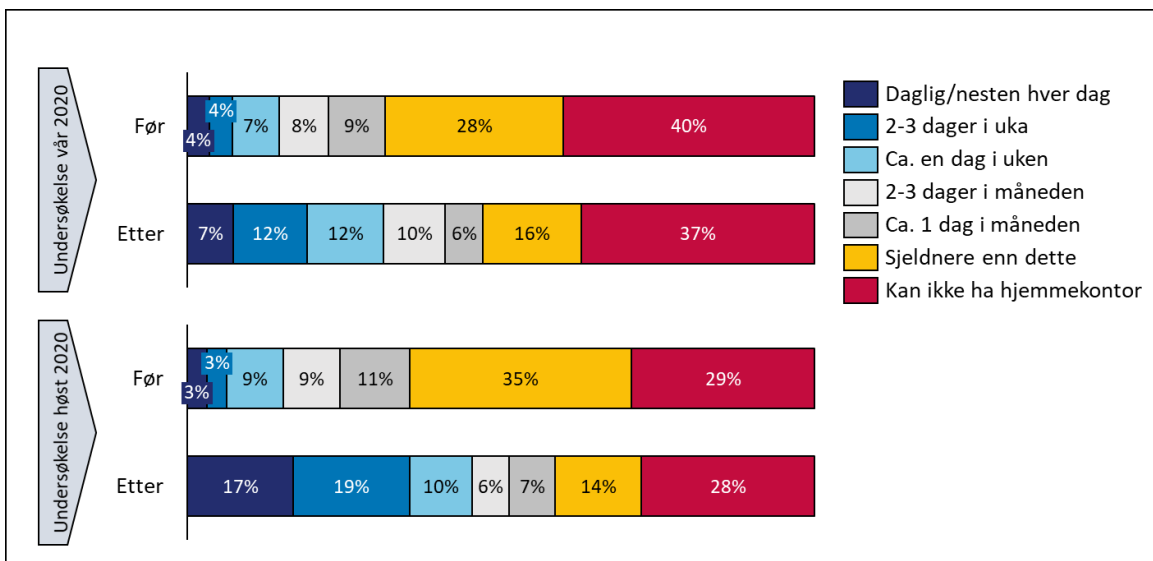
2.2 Endret bruk av hjemmekontor og digitale møter

Vi forventer en stor økning i bruk av hjemmekontor

Økt bruk av hjemmekontor er en viktig forklaringsfaktor på den sterke reduksjonen i reiser som følge av koronapandemien. I den opprinnelige undersøkelsen svarte 34 prosent at de ser for seg å ha mer hjemmekontor etter koronautbruddet enn de hadde før. I oppfølgingsanalysen har andelen økt med 10 prosentpoeng – 44 prosent oppgir nå at de vil bruke hjemmekontor i større grad enn før korona. Dette samsvarer også med økningen i andel respondenter som oppgir dette som årsak til redusert reiseaktivitet. I oppfølgingsanalysen spurte vi også om i hvilken grad arbeidsgiverne støtter hjemmekontor eller ikke. Resultatene viste at nesten 80 prosent har arbeidsgivere som støtter/tillater hjemmekontor. Dette bygger opp under realismen i at så pass mange oppgir at de vil ha mer hjemmekontor enn før.

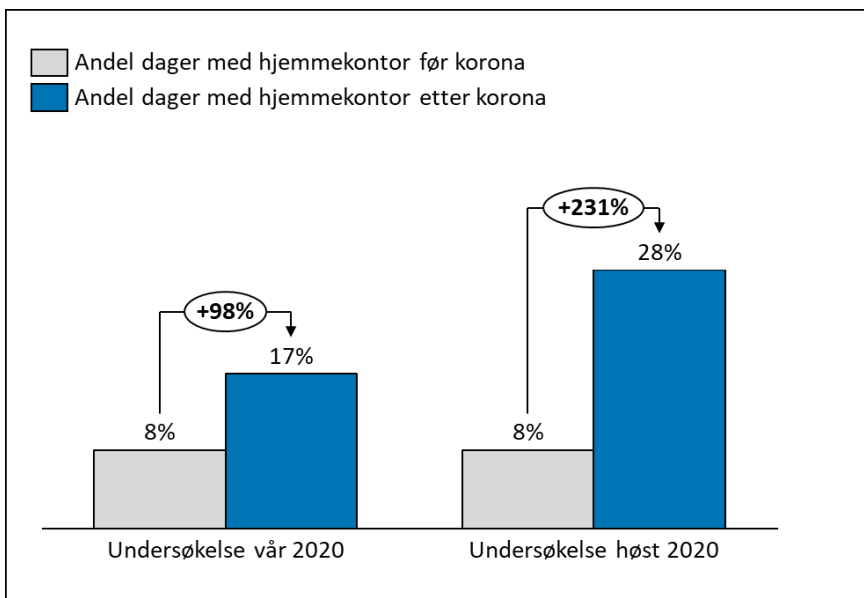


Figur 2.7: Andel som oppgir at de vil benytte seg av hjemmekontor i større grad enn før etter koronautbruddet.



Figur 2.8: Fordeling av bruk av hjemmekontor på ulike kategorier for frekvens.

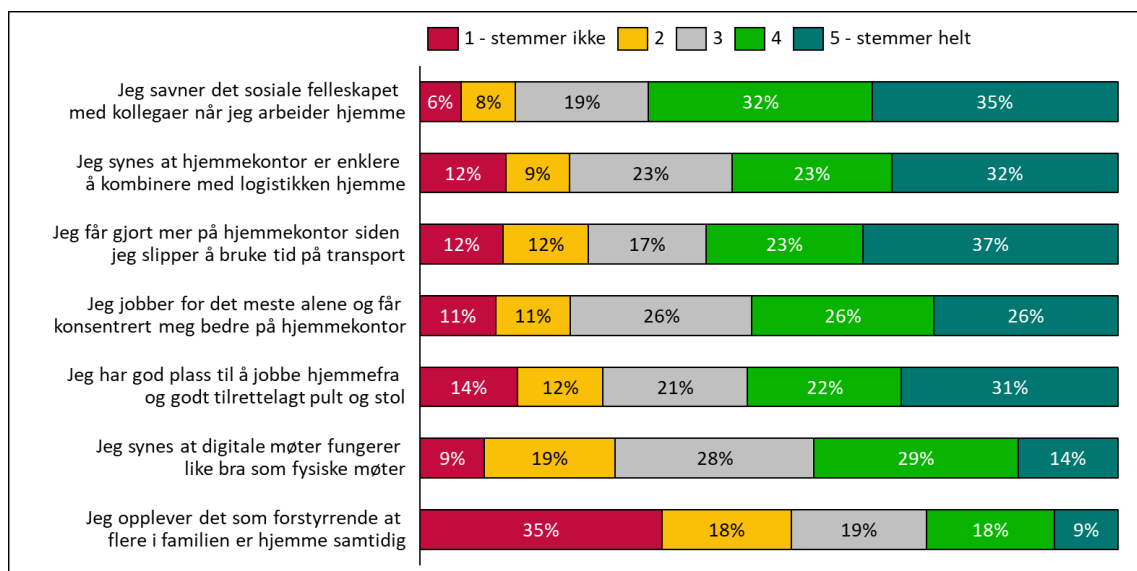
Omregnet til andel dager med hjemmekontor før og etter korona fant vi i den første undersøkelsen at vi kan forvente ca en dobling av andel hjemmekontordager etter korona. I før-situasjonen var andelen dager med hjemmekontor på omtrent 8 prosent, mens den øker til 17 prosent etter korona. I oppfølgingsanalysen er det en langt høyere økning i andel arbeidsdager med hjemmekontor – fra 8 til 28 prosent. Økt antall arbeidsdager med hjemmekontor får direkte konsekvens for hvor mange arbeidsreiser som gjennomføres. Nedgangen i arbeidsreiser øker fra 9 prosent i den første undersøkelsen til hele 21 prosent i oppfølgingsundersøkelsen.



Figur 2.9: Andel dager med hjemmekontor før og etter korona.

Mange opplever hjemmekontor som effektivt

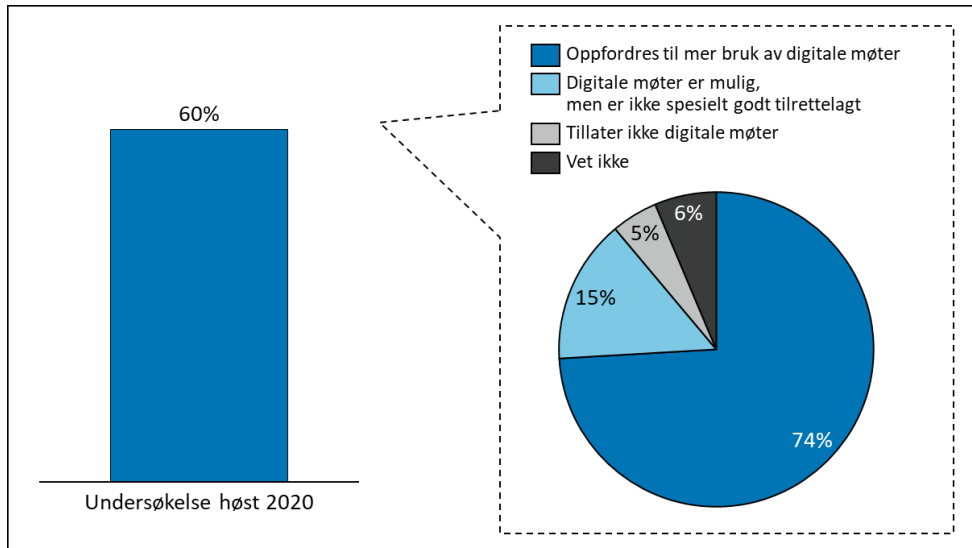
Svarene fra undersøkelsen tyder på at økningen i bruk hjemmekontor i liten grad avhenger av transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Dette betyr at det ikke bare er økt smittefrykt om bord på kollektive transportmidler som gjør at noen vil bruke hjemmekontor mer enn før. Vi spurte de med erfaring med hjemmekontor om å ta stilling til en rekke påstander, for å avdekke mulige årsaker til den økt bruk av hjemmekontor. Resultatene fra oppfølgingsundersøkelsen er relativt like som i den første undersøkelsen. Den påstanden flest er enig i er at de savner det sosiale fellesskapet med kollegaer når de bruker hjemmekontor. Men i en situasjon etter korona vil dette trolig være et mindre problem ettersom man i større grad kan variere mellom å arbeide hjemmefra og på kontoret. Omtrent halvparten synes en fordel med hjemmekontor er at det enklere kan kombineres med logistikken hjemme. Videre er det rundt 60 prosent som synes hjemmekontor er effektivt fordi en slipper å bruke tid på transport, og denne andelen har økt noe siden forrige undersøkelse. At en så stor andel opplever dette som fordeler er trolig med på å forklare den relativt store økningen i bruk av hjemmekontor som undersøkelsen viser.



Figur 2.10: Påstander om bruk av hjemmekontor.

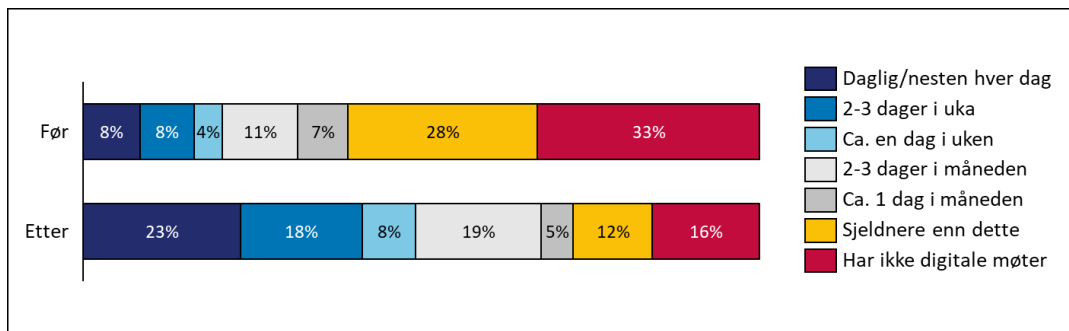
Bruken av digitale møter vil også øke kraftig

I oppfølgingsundersøkelsen spurte vi også om endret bruk av digitale møter. Dette var ikke inkludert i den første undersøkelsen. Hele 60 prosent svarer at de kommer til å bruke digitale møter i større grad etter koronautbruddet enn de gjorde før. 74 prosent svarer også at arbeidsgiver oppfordrer til mer bruk av digitale møter.



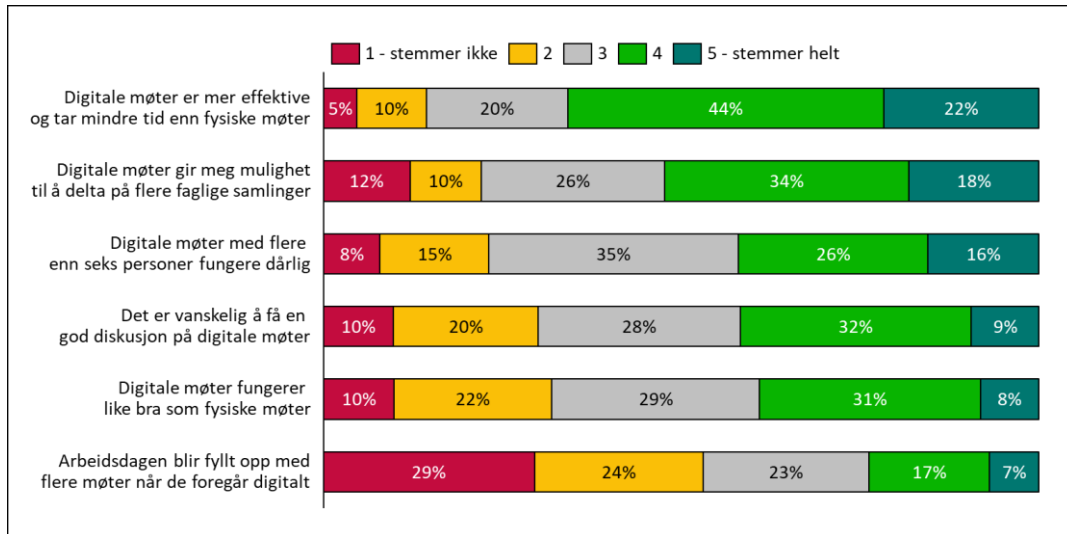
Figur 2.11: Andel som oppgir at de vil benytte seg av digitale møter i større grad enn før etter koronautbruddet.

Figuren under viser hvordan respondentene fordeler seg på ulike kategorier for bruk av digitale møter før og etter koronautbruddet. De blå feltene viser andelen som har digitale møter én gang i uken eller mer. Før koronautbruddet var denne andelen til sammen 20 prosent, mens den øker til 49 prosent etter korona. Samtidig reduseres andelen som har digitale møter sjeldnere enn én gang i måneden fra 28 til 12 prosent. Andelen som aldri har digitale møter reduseres fra 33 prosent til 16 prosent. Resultatene viser en stor forflytning fra sjelden- og aldri-brukere til ukentlig-brukere.



Figur 2.12: Fordeling av bruk av digitale møter på ulike kategorier for frekvens.

Vi spurte de med erfaring med hjemmekontor om å ta stilling til en rekke påstander, for å avdekke mulige årsaker til den økt bruk av hjemmekontor. Den påstanden flest er enig i er at digitale møter er mer effektive enn fysiske møter, og omtrent halvparten synes at digitale møter fungerer like bra som fysiske møter. På den andre siden er det omtrent 30 prosent som synes at det er vanskelig å få til en god diskusjon på digitale møter, og at det fungerer dårlig dersom man er mange møtedeltagere. Over halvparten synes arbeidsdagen blir fylt opp med flere møter når de foregår digitalt.

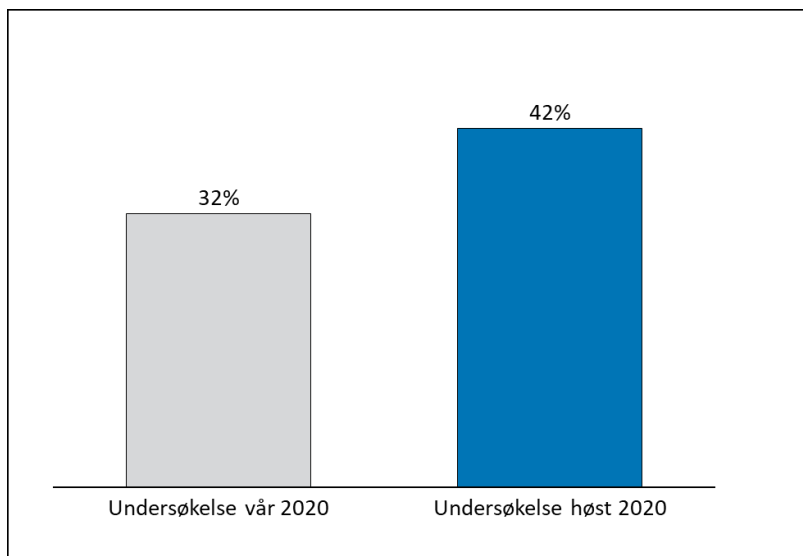


Figur 2.13: Påstander om bruk av digitale møter. Resultater fra markedsundersøkelsen høst 2020

2.3 Endret motstand mot trengsel

Det blir viktig for flere å unngå trengsel etter koronapandemien

I den første undersøkelsen fant vi at motstand mot trengsel økte med 32 prosent. I oppfølgingsundersøkelsen har dette nivået økt til 42 prosent. På samme måte som vi fant en økning i bruk av hjemmekontor finner vi altså at preferansen for å unngå trengsel om bord på kollektivtransport har økt etter sommeren.



Figur 2.20: Beregnet økning i motstand mot trengsel under og etter koronautbruddet sammenlignet med førsituasjonen. Resultater fra markedsundersøkelsen.

I oppfølgingsanalysen kartla vi også respondentens verdsetting av trengsel etter koronapandemien. Urbanet Analyse har tidligere gjennomført en verdsetningsanalyse i fire norske byområder som viste at kollektivtrafikanter har høy betalingsvilje for å unngå trengsel – allerede før koronautbruddet. I undersøkelsen, som ble gjennomført i 2013, fant vi at kollektivtrafikantene er villige til å betale 13kr¹ for å unngå «høy» trengsel (Ellis, 2014).

I denne undersøkelsen har vi inkludert den samme valgsekvensen som i undersøkelsen fra 2013, for å kunne se om det er tendenser til økt preferanse for å unngå trengsel etter koronautbruddet sammenlignet med en normalsituasjon før. I undersøkelsen finner vi en trengselskostnad på hele 49 kroner per reise. Selv om undersøkelsene ikke kan direkte sammenlignes, tyder resultatene på en vesentlig økning i preferanse for å unngå trengsel. Dette bygger opp under resultatene om økning i motstand mot trengsel i figur 2.20.

Tabell 2.1 Verdsettinger av reisetid og trengsel fra denne og tidligere undersøkelser.

(vektet resultat)	2020-undersøkelse Buskerudbyen	2013-undersøkelse snitt 4 byer (2019-kr)
Reisetid med sitteplass (kr/time)	56	54
Høy trengsel (kr/reise)	49	13

2.4 Inntektsbortfall knyttet til reduksjonen i reiser

En varig nedgang i trafikkgrunnlaget påvirker inntektene til kollektivselskapene. Prognosen for langsiktig nedgang i reiser med kollektivtransport fører til reduserte inntekter for kollektivselskapene. Et enkelt estimat på inntektsbortfallet er å anta at billettinntektene reduseres i takt med reisebortfallet. Denne metoden gir et anslag på 48 millioner kroner i tapte inntekter, sammenlignet med 35 millioner kroner basert på den første undersøkelsen. Som nevnt forventer vi at effekten vil avta noe på sikt – spesielt den delen av reisebortfallet som er knyttet til økt smittefrykt.

I tillegg er det en stor andel skolereiser i Buskerudbyen, som er relativt tvungne reiser som i mindre grad vil redusere sin reiseaktivitet. Dersom denne trafikantgruppen er underrepresentert i utvalget vårt kan vi forvente en noe lavere nedgang i reiser enn det de direkte resultatene fra undersøkelsen viser. Motsatt forventer vi også at de lange pendlereisene med tog har en relativt større nedgang i reisefrekvens enn gjennomsnittet. Dersom dette segmentet er overrepresentert i utvalget kan også det reelle reduksjonen i inntektsgrunnlaget være mindre enn det de direkte resultatene fra undersøkelsen viser.

Den endelige effekten på inntektstapet vil også avhenge av miksen av billettprodukter og hvordan valg av billettprodukt påvirkes fremover. Dersom de som reiste med periodekort fortsetter å ha dette produktet til tross for at de har redusert reiseaktiviteten blir

¹ Omregnet fra 2013- til 2019-kroner. Snitt for byområdene Stavanger, Kristiansands, Ålesund og Tromsø.

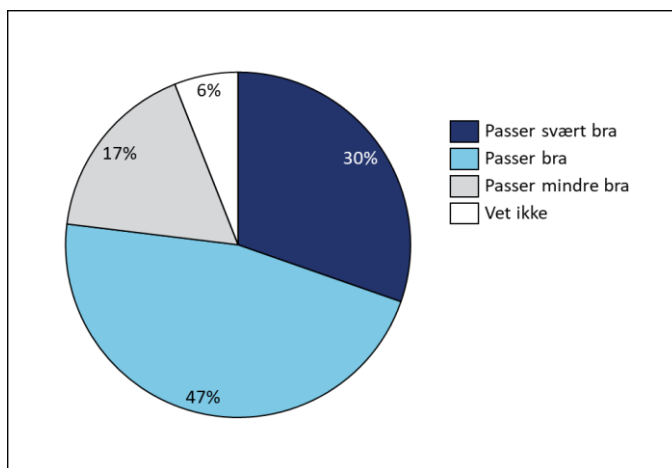
inntektsbortfallet mindre. Samtidig vil færre gjennomførte reiser føre til at periodekortet bli stadig dyrere, og sannsynligvis vil flere velge andre billettprodukter når reisefrekvensen avtar.

Denne undersøkelsen, og andre som er gjennomført det siste halvåret, tyder uansett på at vi kan forvente et langsiktig inntektstap for kollektivtransport som følge av koronapandemien. Og samtidig som billettinntektene reduseres er det vanskelig å redusere kapasiteten siden trafikantene er opptatt av å unngå trengsel. I tillegg vil et dårligere tilbud kunne skape en negativ spiral hvor enda flere kollektivtrafikanter faller fra. I tiden fremover bør det arbeides med tiltak som bedrer konkurransekraften til kollektivtransport slik at overføringen til bil blir minst mulig. Siden vi har sett at motstanden mot trengsel vil øke betydelig er det spesielt aktuelt å se på tiltak som sprer trafikken jevnere utover døgnet slik at trengselsulempen blir mindre. I neste kapitlet undersøker vi ulike prisvirkemidler som kan bidra til å redusere inntektstapet og spre kapasiteten utover slik at trengselsproblematikken reduseres.

2.5 Etterspørselsvridende virkemidler

Flertallet er fornøyde med dagens billettprodukter

I undersøkelsen spurte vi om hvor bra respondentene synes dagens billettslag passer til deres reisemønster og bruk av kollektivtransport. Nesten 80 prosent synes at dagens produkter passer bra eller svært bra, mens 17 prosent synes de passer mindre bra. Potensialet for nye billettslag ligger først og fremst hos denne andelen og de 6 prosentene som har svart at de ikke vet hva de synes om dagens alternativer.



Figur 2.21: Oversikt over i hvilken grad respondentene er fornøyd med dagens produkter.

Etter hvert som reisefrekvensen avtar blir periodekortet stadig dyrere. Færre gjennomførte reiser per måned fører til at periodekortet blir dyrere enn før, samtidig som enkeltbillett er en relativt høy inngangspris til markedet. Brakar har allerede innført Bybillett, som er en enkeltbillett med omtrent 30 prosent rabatt som gjelder for reiser internt i Buskerudbyen. Dette produktet har allerede inngangsprisen til bruk av kollektivtransport, og kan også ha bidratt til at så mange er fornøyd med dagens billettprodukter i Buskerudbyen.

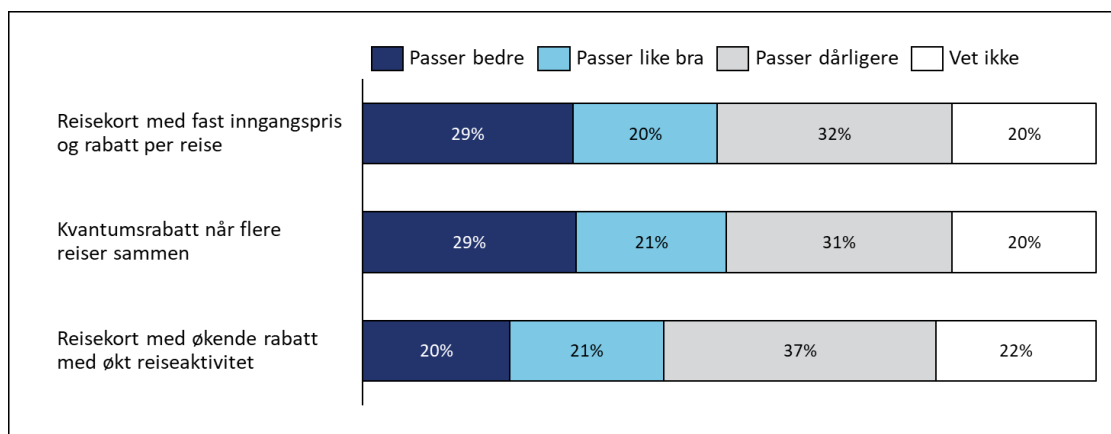
I dette prosjektet undersøkte vi også hvorvidt respondentene synes et utvalg alternative billettslag passer bedre eller dårligere enn dagens billettslag. Vi spurte om følgende alternative billettprodukter:

1. Et reisekort hvor du betaler en fast månedsavgift, og får en fast prosent rabatt på alle reiser.
2. En kvantumsrabatt når flere reiser sammen.
3. Et reisekort hvor du får en økende rabatt ut fra hvor ofte du reiser, og med etterskuddsvis betaling.

Resultatene viser at det er omtrent 30 prosent som synes at de to førstnevnte passer bedre enn dagens billettslag. Reisekortet med økende rabatt er et mindre populært alternativ, og her er det vesentlig flere som synes at det er et dårligere produkt enn dagens alternativer.

Resultatene viser at det er omtrent 29 prosent som synes reisekortet med en fast månedsavgift og en fast prosent rabatt passer bedre enn dagens billettslag. Til sammen 49 prosent synes et slikt billettslag passer bedre eller like bra. Ser vi på alternativet hvor trafikantene får kvantumsrabatt når flere reiser samme så er det 50 prosent som svarer at dette passer bedre eller like bra som dagens billettslag.

Reisekortet med økende rabatt er et mindre populært alternativ, og her er det vesentlig flere som synes at det er et dårligere produkt enn dagens alternativer. Det er likevel i overkant av 30 prosent som sier at det passer like bra eller bedre enn dagens billett.



Figur 2.22: Oversikt over hvordan respondentene ser på alternative mer fleksible produkter.

Oppsummert viser resultatene at det er interesse for nye billettslag hvor trafikantene betaler for de reisene som gjennomføres framfor å betale for en periode. Et produkt med en fast inngangspris og rabatt per reiser er et produkt som retter seg spesielt mot de som reiser med kollektivtransport «av og til» i dag – og det er nettopp dette segmentet vi på bakgrunn av de endrede reisevanene som denne undersøkelsen viser, kan forvente at øker i tiden fremover.

Urbanet Analyse har tidligere gjennomført en analyse av effekten av å innføre en ny strategisk rabatt med mål om å tiltrekke flere reiser fra de som reiser av og til. Analysene ble gjort for Kalmar i Sverige, og rabattkonseptet innebærer at en for et gitt beløp (eks 100 kr) kjøper tilgang til rabatterte reiser (eks 50 prosent rabatt på enkeltbillett) for en måned. Det ble gjennomført en verdsetningsundersøkelse som viste at om lag 61 prosent av de som «av og til» reiser med kollektivtransport vil velge et slikt rabattkonsept framfor dagens enkeltbillett.

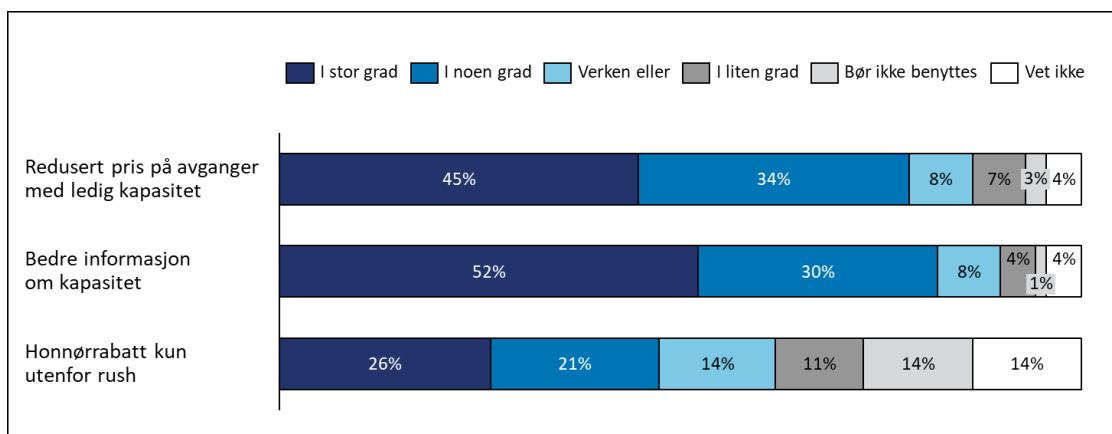
Alle endringer i billettporteføljen vil påvirke antall reiser og inntekter, og i dette prosjektet har vi fokusert på trafikantenes preferanser fremover å gjøre detaljerte inntektsberegninger. En mer detaljert takstanalyse bør gjennomføres før en går videre med eventuelle endringer i billettporteføljen.

Mange er positive til etterspørselsstyring virkemidler

I dette prosjektet undersøker vi også trafikantenes aksept for andre prisvirkemidler, som er mer rettet mot å styre etterspørselen mot tidspunkt og avganger med ledig kapasitet. Vi spurte om i hvilken grad respondentene mente at ulike virkemidler burde benyttes for å spre trafikken og redusere trengselen om bord på kollektivtransporten. De ble bedt om å ta stilling til tre konkrete forslag til etterspørselsstyring virkemidler:

1. Redusert pris for avganger med ledig kapasitet, tilsvarende det som benyttes for flyreiser.
2. Bedre informasjon om tidspunkter hvor det er ledig kapasitet, slik at du kan velge den avgangen som passer deg best.
3. Honnørrabatt som kun gjelder utenfor rushtiden

Resultatene viser at det er relativt mange som er positive til slike virkemidler. Nesten 80 prosent sier at de «i stor grad» eller «i noen grad» mener at redusert pris på avganger med ledig kapasitet bør benyttes. Det er også i overkant av 80 prosent som mener det samme om tiltak som informerer om tidspunkter med ledig kapasitet slik at man selv kan velge å legge reisen til tidspunkter med mindre trengsel. Det er betydelig færre som stiller seg positive til at honnørrabatten kun skal gjelde utenfor rush. Men fortsatt er det nesten halvparten av respondentene som mener at dette er et virkemiddel som bør benyttes for å redusere trengselen.



Figur 2.23: Oversikt over i hvilken grad respondentene synes ulike etterspørselsstyring virkemidler bør benyttes.

Tidsdifferensiering kan gi 30 prosent færre reiser i rushtiden

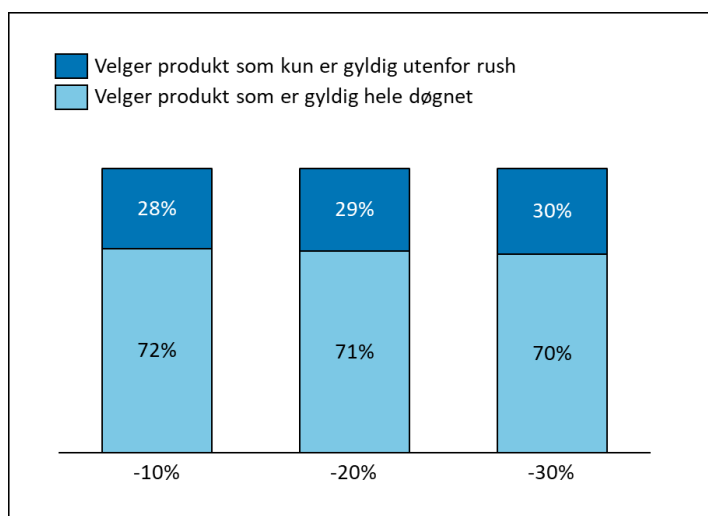
Undersøkelsen viser en relativt stor aksept for å differensiere prisene etter hvor det er ledig kapasitet. Ved å ha en relativt lavere pris for reiser utenfor rushtiden gir man incentiver til å reise når det er god kapasitet på kollektivtrafikken. Dette medfører mindre trengsel for

tvungne trafikanter i rushtimene. Den sterke økningen i motstand mot trengsel som vi finner i denne undersøkelsen tyder på at koronapandemien har gjort tidsdifferensierte takster mer aktuelt enn tidligere.

I undersøkelsen inkluderte vi en verdsettingsdel hvor vi kartla respondentens preferanser for et rimeligere produkt som kun var gyldig utenfor rushtiden. Hensikten med denne delen av undersøkelsen er å gi en vurdering av i hvilken grad differensiering av priser kan bidra til å spre trafikken utover driftsdøgnet – og på den måten redusere trengselsulempene.

Vi er først og fremst interessert i hvor stor andel av de som reiser i rush som vil ønske å flytte reisen sin dersom det finnes et rimeligere produkt som kun gjelder utenfor rushtiden. For disse trafikantene finner vi at 28 prosent vil velge et produkt som er 10 prosent rimeligere, mens andelen øker til 30 prosent dersom produktet er 30 prosent rimeligere. Dette betyr at vi kan forvente en betydelig overføring av reiser fra rush til perioden utenfor rush gitt en slik differensiering av takstene.

Den frigjorte kapasiteten vil føre til at belastningen knyttet til trengsel om bord reduseres, slik at reisebortfallet som er knyttet til denne ulempen kan reduseres. Påvirkningen på inntektsbortfallet avhenger naturlig nok av hvordan takstene differensieres og den tilhørende etterspørselseffekten en oppnår. I dette prosjektet undersøker vi først og fremst trafikantens preferanser og aksept for ulike virkemidler, mens det også her bør gjennomføres mer detaljerte takstanalyser før en eventuell innføring av nye produkter.



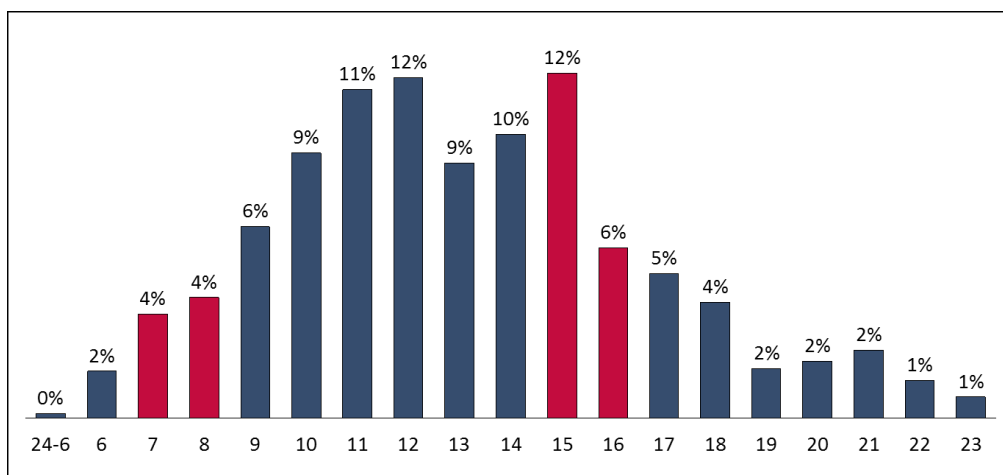
Figur 2.24: Andel som reiser i rush som vil velge å flytte reisen til utenfor rush gitt et produkt med 10, 20 og 30 prosent rabatt.

En annen form for tidsdifferensierte takster er å fjerne honnørrabatten i rushtiden. Pensjonister har gjerne større fleksibilitet i når de reiser og kan i større grad enn jobb- og skolareiser benytte kollektivtransporten i lavtrafikk på formiddagen. Samlet sett har denne gruppen også hatt relativt høy inntektsvekst slik at begrunnelsen for rabattordningen er svekket. I tillegg øker andelen eldre slik at stadig flere av kollektivreisene kan gjennomføres med honnørrabatt. Samtidig er det en gruppe minstepensjonister som i liten grad tar del i

inntektsutviklingen og som lever i lavinntekt. For disse kan mer spissede fordelingstiltak være et alternativ til en allmenn honnørrabatt.

I et tidligere prosjekt kartla vi de eldres reiser i Norge, og fant at 25 prosent av reisene ble gjennomført rushtiden (Betanzo m.fl. 2016). Med en honnørrabatt som kun gjelder utenfor rush vil disse trafikantene få et insentiv til å gjennomføre reisen utenfor rushtiden og i likhet med en generell tidsdifferensiering gi positive gevinster for de tvungne trafikantene som må reise i rushtiden.

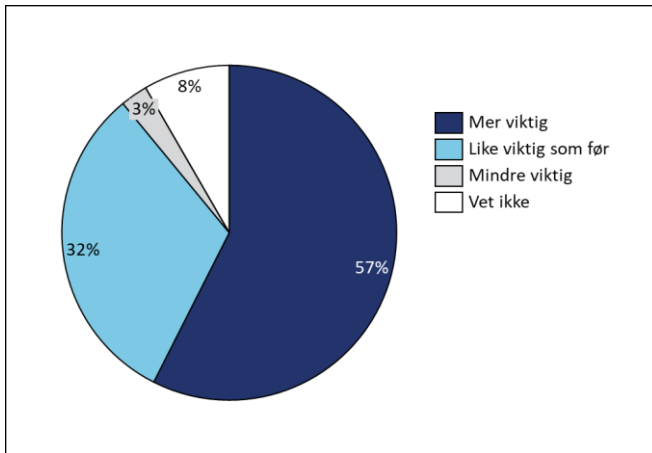
Pensjonistene i Buskerudbyen har sannsynligvis også høyere overføringsrater enn det som er vist i figur 2.24, siden denne trafikantgruppen generelt er mer fleksible enn eksempelvis arbeidsreiser. I den tidligere utredningen fant vi en overføring fra rush til lav på omtrent 70 prosent gitt en rabatt på 50 prosent som kun var gyldig utenfor rushtiden. Ulempen med dette tiltaket er at det alltid er en motstand mot å fjerne en eksisterende rabatt. Samtidig viste undersøkelsen at nesten halvparten var positive til å ta i bruk et slikt virkemiddel, og et stort flertall synes at etterspørselsstyrende virkemidler har blitt mer aktuelt som følge av koronapandemien.



Figur 2.25: Fordeling av reiser over døgnet for personer over 66 år. Kilde: Betanzo m.fl. 2016

Koronapandemien har ført til økt aksept for effektiv prising

I undersøkelsen spurte vi til slutt om respondentene har endret sin oppfatning av bruk av slike etterspørselsstyrende virkemidler etter koronautbruddet. Flertallet svarer at de synes denne typen tiltak har blitt viktigere etter koronapandemien (57 prosent), noe som sannsynligvis henger sammen med at så mange opplever trengsel som en større ulempe enn før. Det betyr at det i kjølvannet av koronapandemien kan være et godt tidspunkt for å innføre en mer effektiv prising som sprer kapasiteten jevnere utover døgnet. Dette er virkemidler som foreløpig ikke er tatt i bruk i Norge, og som det tidligere har vært mindre aksept for. Hvordan slike endringer oppfattes av brukerne vil naturlig nok også i stor grad avhenge av i hvilken grad takstene økes/redueres – og ikke minst hvordan prisendringene kommuniseres.



Figur 2.23: Oversikt over i hvilken grad respondentene synes etterspørselsvridende virkemidler har blitt mer/mindre viktig etter koronapandemien.

Referanser

Betano, Mari, Kristine Wika Haraldsen, Ingunn Opheim Ellis, Bård Norheim og Katrine N. Kjørstad, 2020. *Endring i reisevaner som følge av koronapandemien. Prognose for reduksjon i kollektivselskapenes inntektsgrunnlag*. UA-rapport 137/2020.

Betano, Mari, Kristine Wika Haraldsen, Ingunn Opheim Ellis og Bård Norheim, 2016. *Et harmonisert nasjonalt takstsystem. Muligheter for økt attraktivitet og bruk av kollektivtransport?* UA-rapport 86/2016.

Eriksson, Torbjörn, Kristine Wika Haraldsen, Mats Johansson, Harald Høyem og Mari Fossheim Betanzo (2016). *Dalarna Prisprosjekt*. Upublisert UA-rapport.

Fafo, 2018. *Fleksibel arbeidstid – en analyse av ordninger i norsk arbeidsliv*.
<https://www.fafo.no/images/pub/2018/20664.pdf>

Grøtting, Olov, 2020. Nye reisevaner til jobb med korona. Publisert 18.06.2020. Lastet ned 22.06.2020. <https://samferdsel.toi.no/hjem/nye-reisevaner-til-jobb-med-korona-article34581-98.html>

Haraldsen, Kristine Wika, Torbjörn Eriksson og Johannes Raustøl, 2019. *Framtida taxesystem i Örebro. Förslag till ny taxe- och zonstruktur, tidsdifferentierade prissättning och nytt kortsystem*. UA-rapport 136/2019.

Haraldsen Kristine Wika, Torbjörn Eriksson, 2019. *Framtida prissystem i Kalmar. Förslag till ändringar i prissystem, tidsdifferentierad prissättning och biljettportfölj*. UA-rapport 140/2019.

Kollektivtrafikkforeningen, 2020. *Pendling i koronaperioden*. https://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2020/05/Agenda_Pendling-i-koronaperioden_Rapport_200526_LW-1.pdf

Nrk.no, 2020. *Flere nordmenn vil endre reisevaner permanent etter koronakrisen*. Publisert 30.05.2020. Lastet ned 22.06.2020. <https://www.nrk.no/vestland/flere-nordmenn-vil-endre-reisevaner-permanent-etter-koronakrisen-1.15031878>

TØI, 2020. *47 prosent er like effektive eller mer effektive på hjemmekontor*. Publisert 25.03.2020. Lastet ned 22.06.2020. <https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/47-prosent-er-like-effektive-eller-mer-effektive-pa-hjemmekontor-article36134-213.html>

WSP, 2020. *Så påvirkes pendlingsvanor av en pandemi – en mobilitetstudie under unika förutsättningar*.

Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Urbanet Analyse AS
Postboks 337 Sentrum
0101 Oslo

Tlf: [+47] 96 200 700
urbanet@urbanet.no

