



Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Langsiktig endring i reisevaner og preferanser som følge av koronapandemien

Hovedresultater for Buskerudbyen

Innhold

1. Innledning

2. Resultater fra markedsundersøkelse

- Endret reiseomfang med kollektivtransport
- Endringer i bruk av hjemmekontor
- Endret motstand mot trengsel

3. Resultater fra modellanalysen

4. Prognose for langsiktig endring i inntektsgrunnlag

Kort om innholdet i presentasjonen

- I prosjektet er det utarbeidet en prognose for langsiktig reduksjon i kollektivselskapenes inntektsgrunnlag
 - I Byområdene: Nord-Jæren, Bergensregionen, Kristiansandsregionen og Buskerudbyen.
- Prognosen baserer seg på:
 1. Resultater fra gjennomført markedsundersøkelse
 2. Resultater fra modellberegninger
- Denne presentasjonen dokumenterer hovedresultatene fra prosjektet:
 - Kapittel 2: Resultater fra markedsundersøkelsen
 - Kapittel 3: Resultater fra modellanalysen
 - Kapittel 4: Utarbeidet prognose for endret inntektsgrunnlag
- Se hovedrapporten for mer utdypende fremstilling og sammenligning med øvrige byområder (UA-rapport 137/2020)

Innhold

1. Innledning

2. Resultater fra markedsundersøkelse

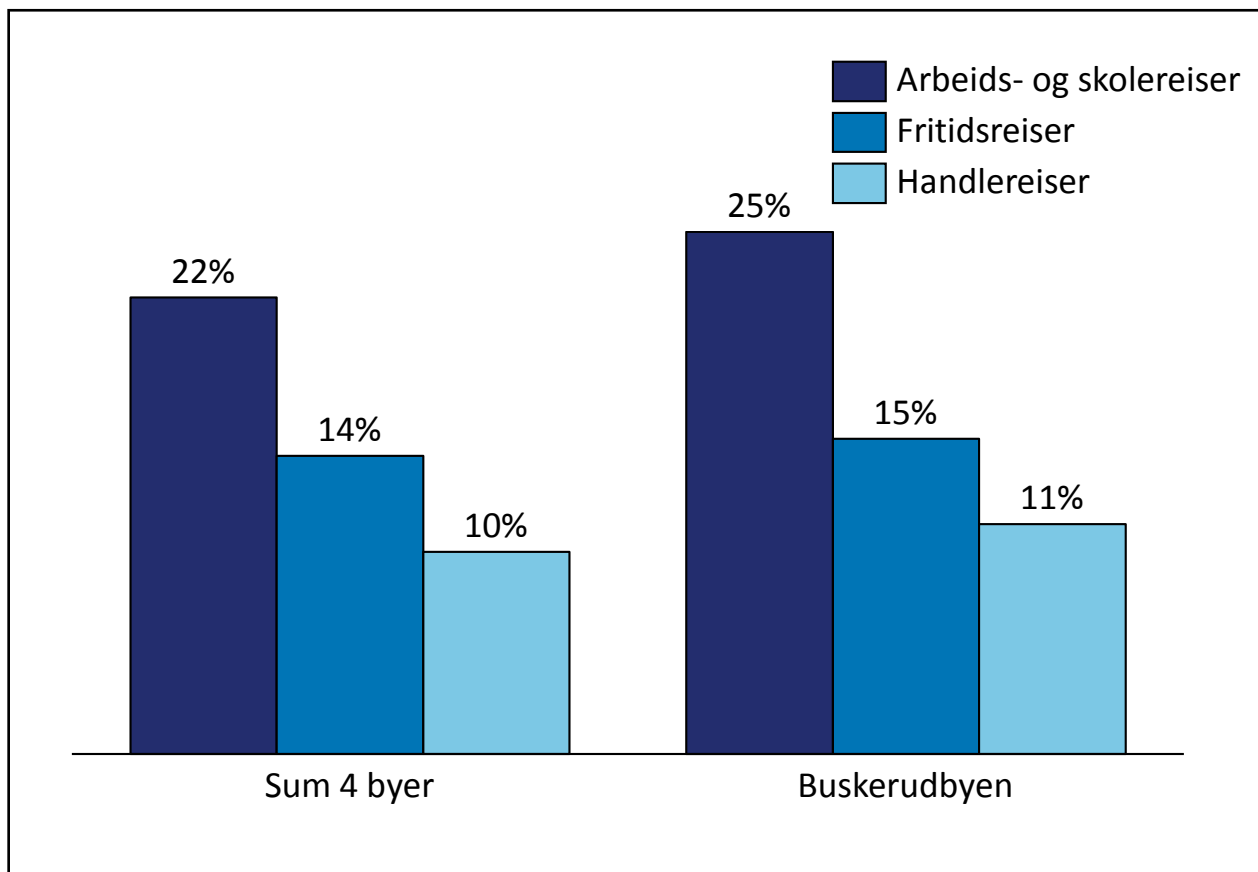
- **Endret reiseomfang med kollektivtransport**
- Endringer i bruk av hjemmekontor
- Endret motstand mot trengsel

3. Resultater fra modellanalysen

4. Prognose for langsiktig endring i inntektsgrunnlag

25 prosent oppgir at de vil reise mindre med kollektivtransport på arbeids- og skolereisene

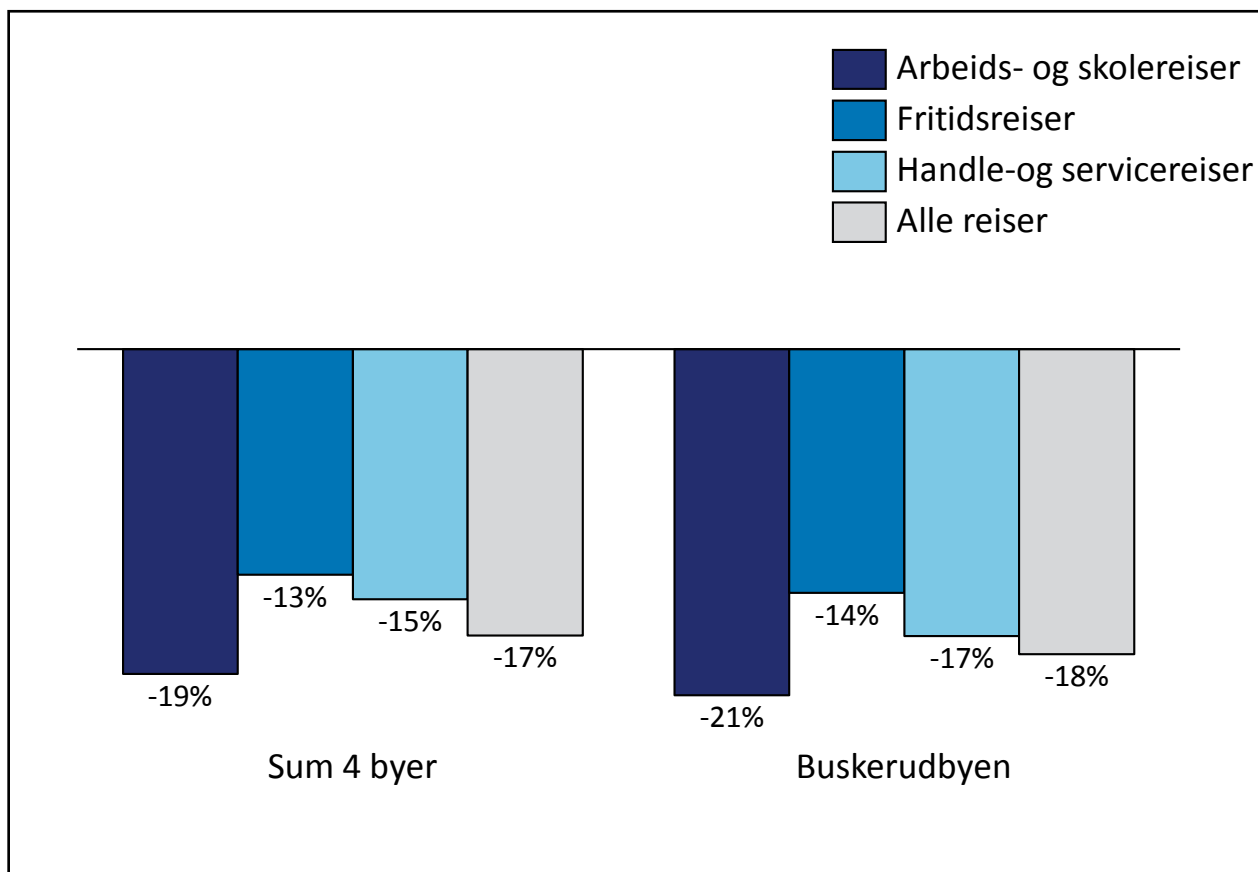
Andel som vil reise mindre kollektivt etter koronapandemien:



- Færre vil redusere reiseaktivitet på fritidsreiser (15%) og handlereiser (11%)
- Buskerudbyen har et høyere nivå på andel som vil redusere reiseaktivitet sammenlignet med snittet for de fire byområdene

Undersøkelsen viser en langsiktig reduksjon i kollektivreiser på 18 prosent

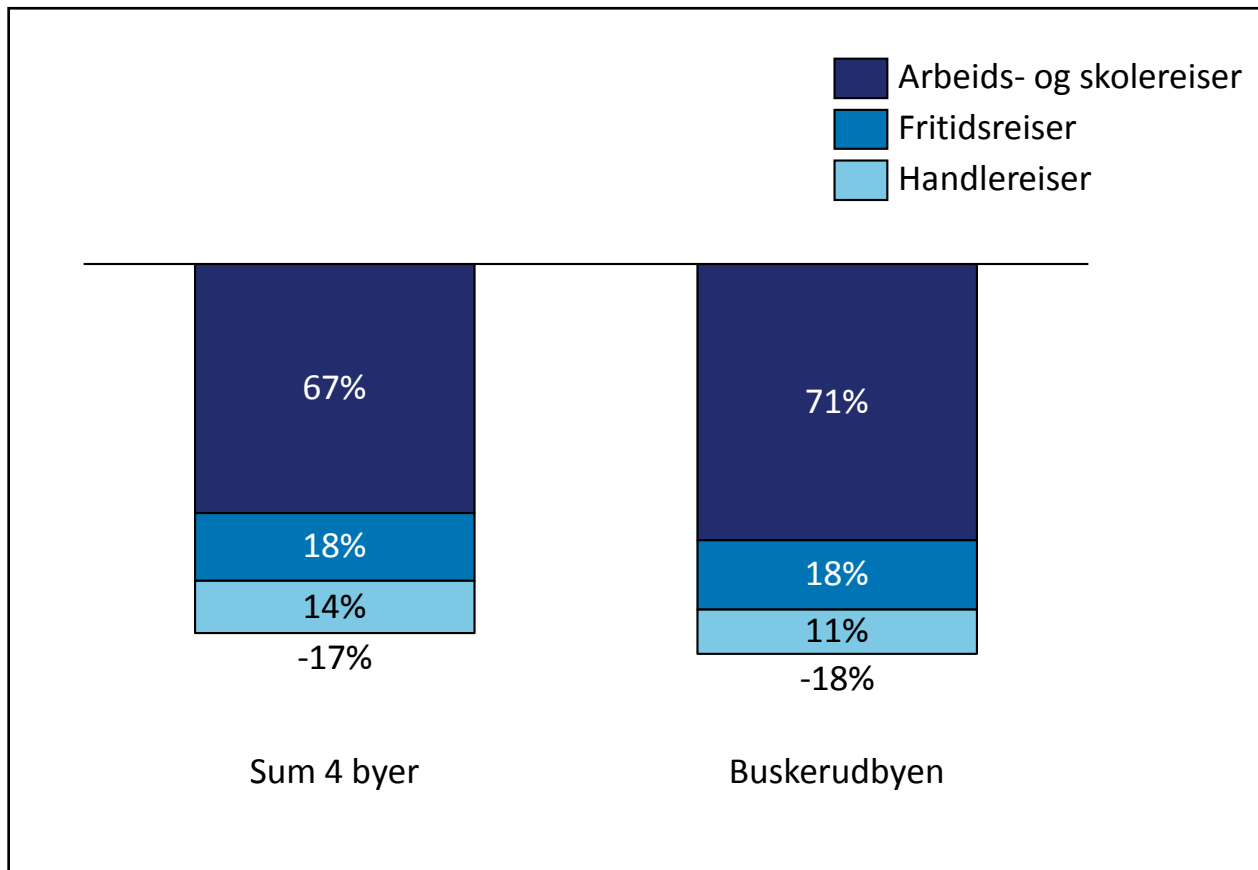
Langsiktig nedgang i kollektivreiser per reisehensikt:



- Størst nedgang i arbeids- og skolereiser (-21%)
- Fritidsreiser reduseres med 14% og handlereiser med 17%
- Samme mønster som snittet for de fire byområdene, men et noe høyere nivå på reduksjon i reiser

Arbeids- og skolereiser står for 71 prosent av nedgangen i kollektivreiser

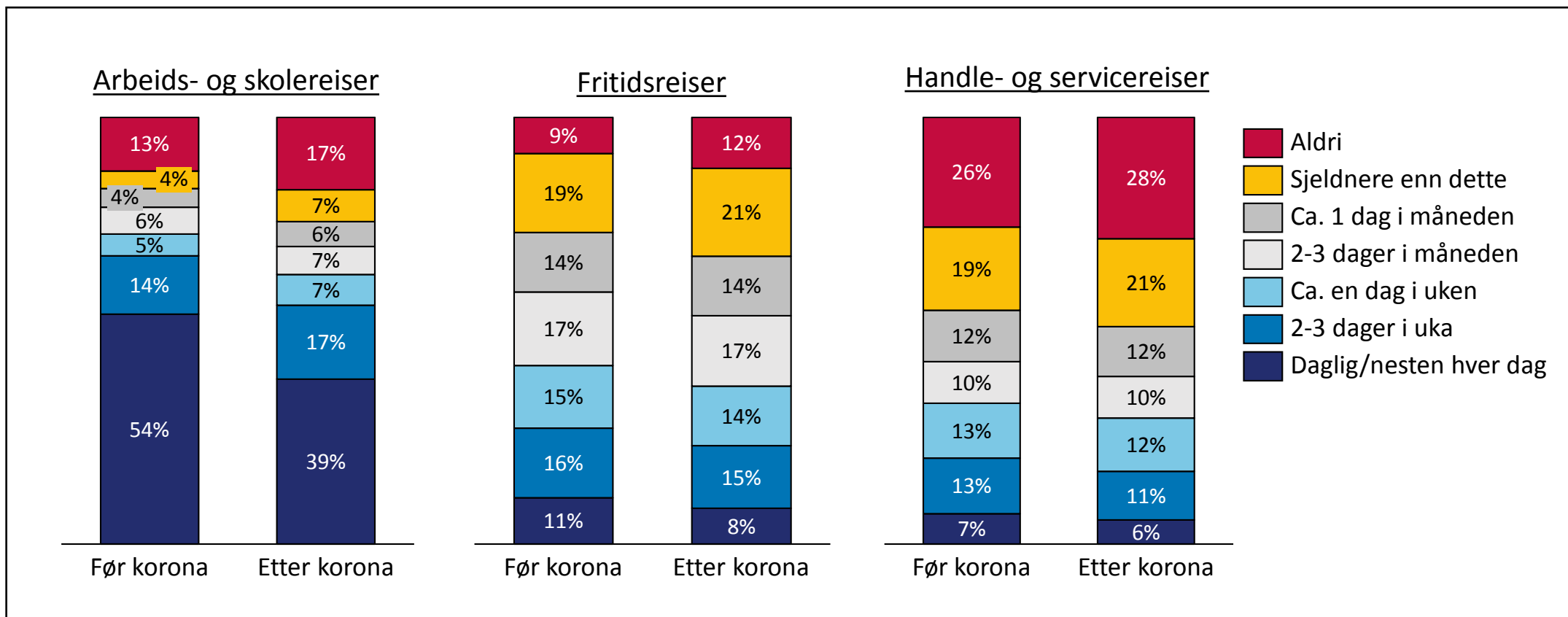
Fordeling av nedgang i reiser per reisehensikt:



- Arbeids- og skolereiser forklarer en større del av den totale nedgangen i Buskerudbyen enn i øvrige byområder
- Fritidsreiser står for 18% av reduksjonen, og handlereiser står for 11%

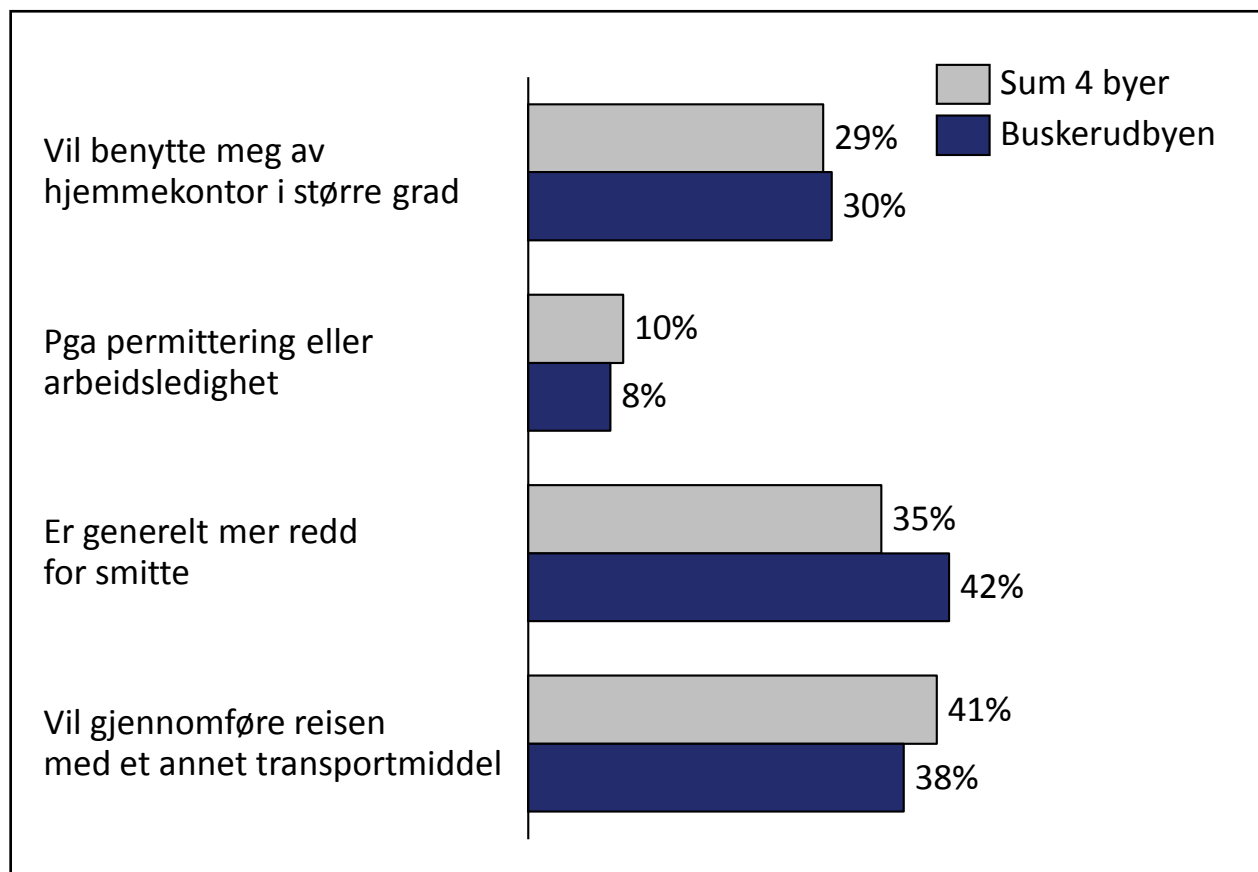
Andel daglige kollektivreiser til arbeid/skole reduseres fra 54 til 39 prosent

Oversikt over endret reisefrekvens per reisehensikt :



Oversikt over årsaker til redusert reiseaktivitet på arbeids- og skolereiser

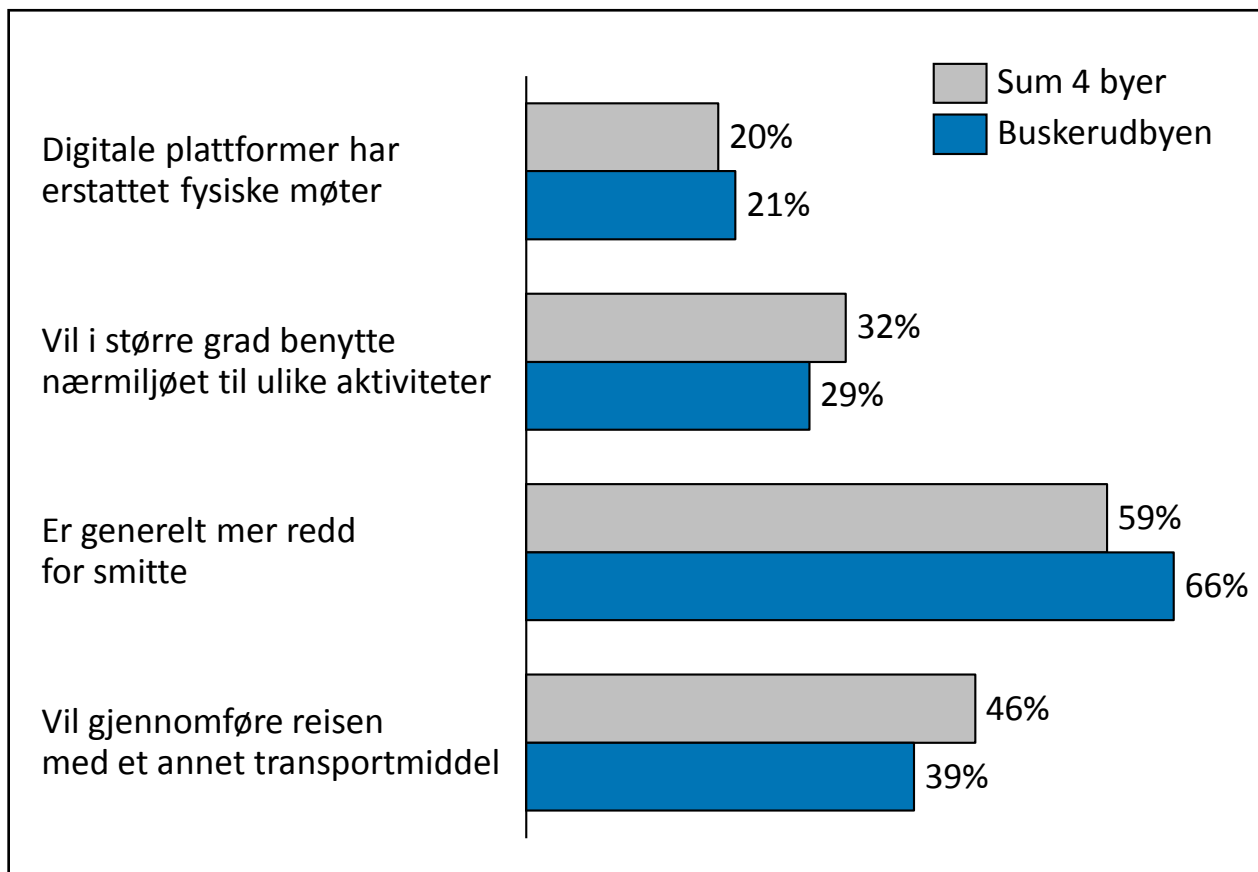
Andel som har oppgitt ulike årsaker til redusert reiseaktivitet:



- 38 % av de som vil reise mindre vil gjennomføre reisen med et annet transportmiddel
- Smittefrykt er en viktigere årsak til redusert reiseaktivitet enn snittet for de fire byområdene
- 30% oppgir bruk av hjemmekontor som årsak – omtrent som snittet i undersøkelsen

Oversikt over årsaker til redusert reiseaktivitet på fritidsreiser

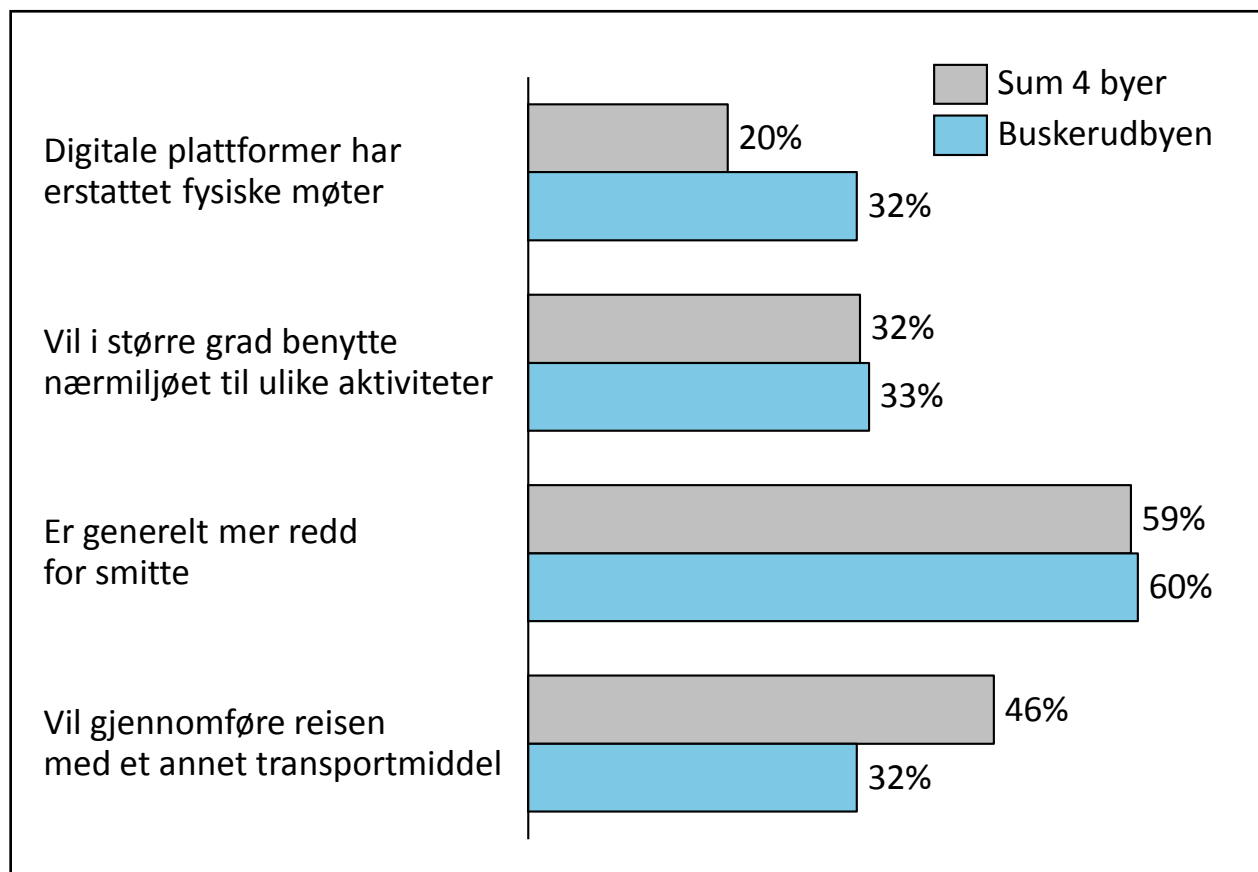
Andel som har oppgitt ulike årsaker til redusert reiseaktivitet:



- På fritidsreisene er det 39% som vil gjennomføre arbeidsreisen med et annet transportmiddel – noe lavere enn snittet for de fire byområdene
- Smittefrykt er en viktig forklaringsfaktor, og noe høyere enn snittet (66% vs 59%)
- 29% oppgir at de vil benytte nærmiljøet i større grad som årsak

Oversikt over årsaker til redusert reiseaktivitet på handle- og servicereisene

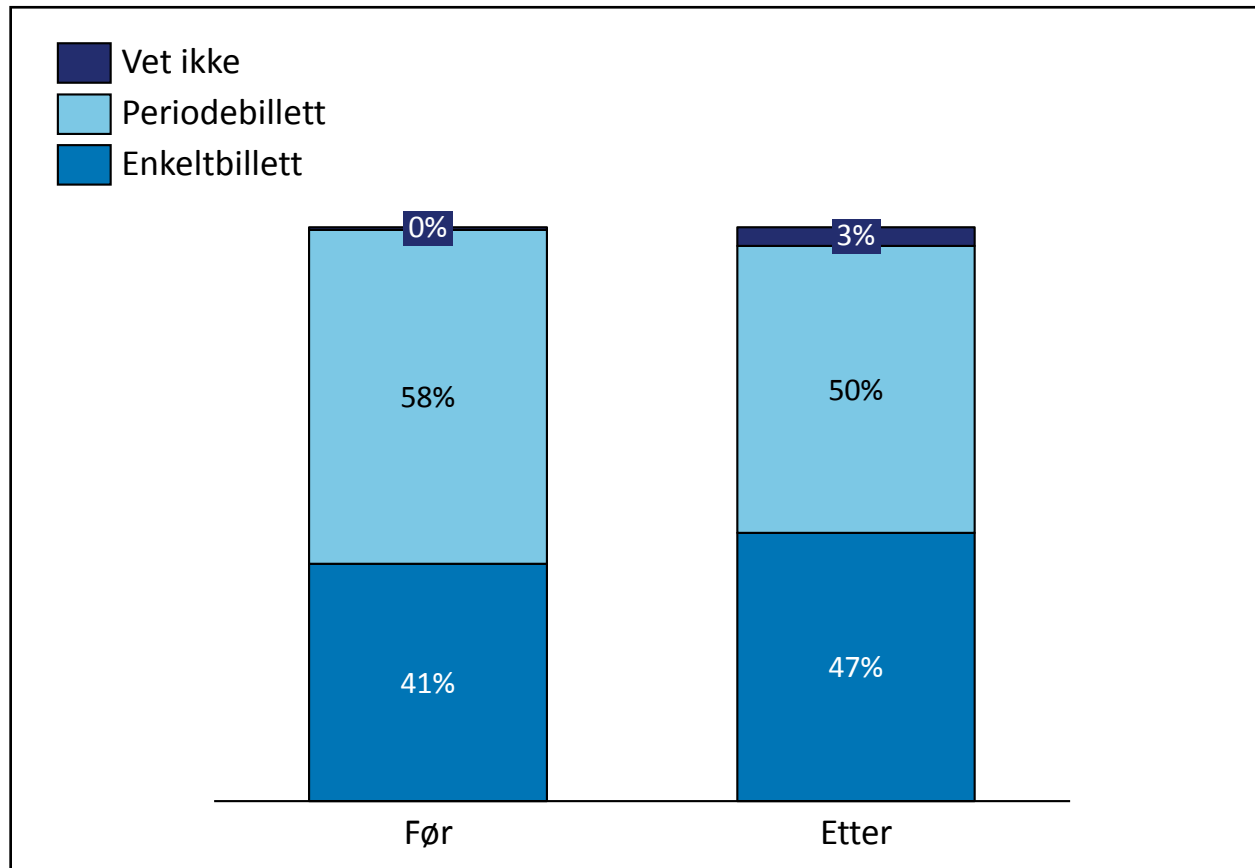
Årsaker til redusert reiseaktivitet:



- I Buskerudbyen er det en lavere andel som vil gjennomføre handlereisen med et annet transportmiddel enn i de andre byområdene
- Smittefrykt er en viktig årsak til redusert reiseaktivitet – 60% oppgir det som en av årsakene til redusert reiseaktivitet

Resultatene fra undersøkelsen viser en tendens til redusert bruk av periodeprodukter

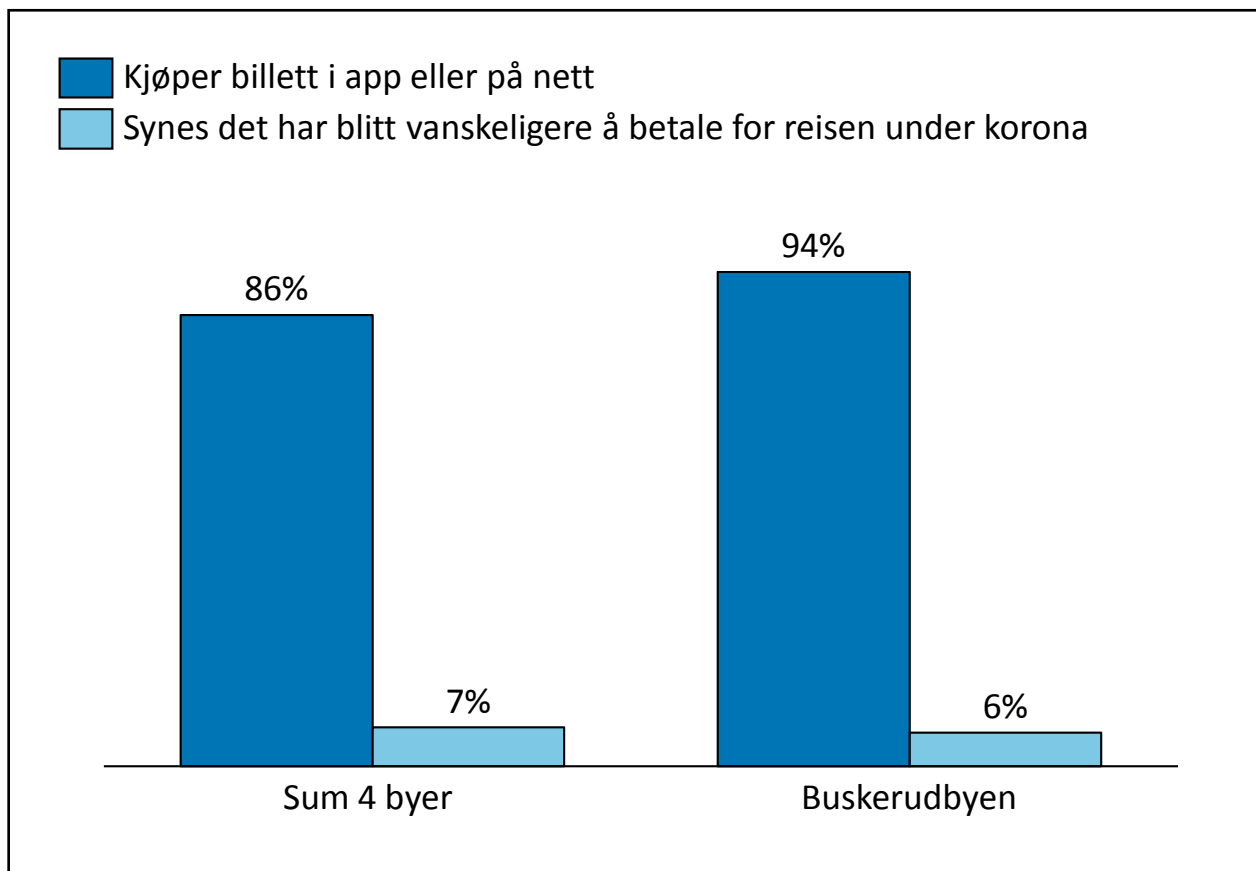
Reiser per billettslag før og etter korona:



- Andel som ser for seg å reise med periodekort reduseres mens enkeltbillettbruken øker
- Det er også en økning i andelen som ikke vet hvilket produkt de vil bruke etter koronapandemien

Flertallet synes ikke det har blitt vanskeligere å kjøpe/fornye billett under koronautbruddet

Reiser per billettslag før og etter korona:



- Kun 6 prosent synes det har blitt vanskeligere å få kjøpt/fornytt billett
- Den lave andelen henger sammen med en høy andel som kjøper/fornytt billett på nett eller i app

Innhold

1. Innledning

2. Resultater fra markedsundersøkelse

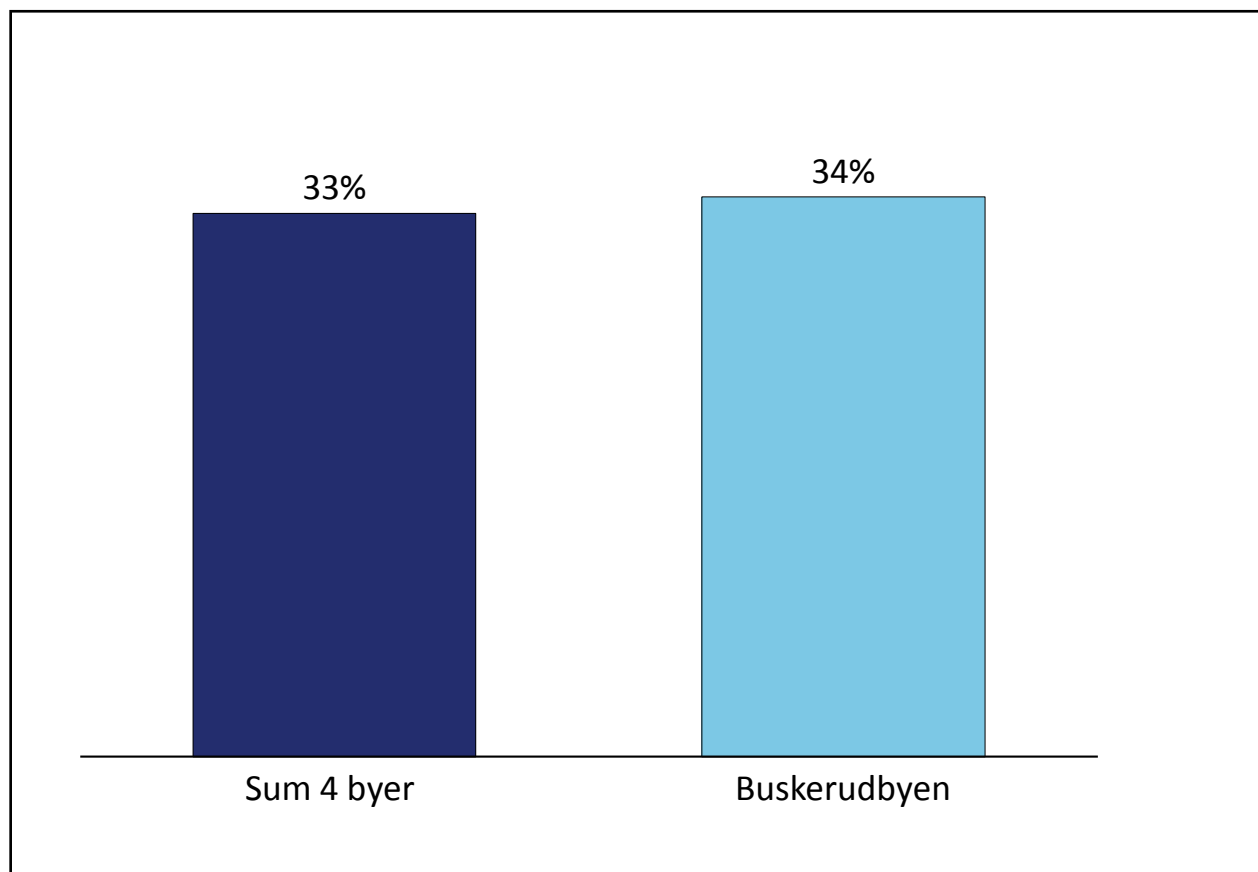
- Endret reiseomfang med kollektivtransport
- **Endringer i bruk av hjemmekontor**
- Endret motstand mot trengsel

3. Resultater fra modellanalysen

4. Prognose for langsiktig endring i inntektsgrunnlag

34 % av de yrkesaktive oppgir at de ser for seg å ha mer hjemmekontor etter koronautbruddet

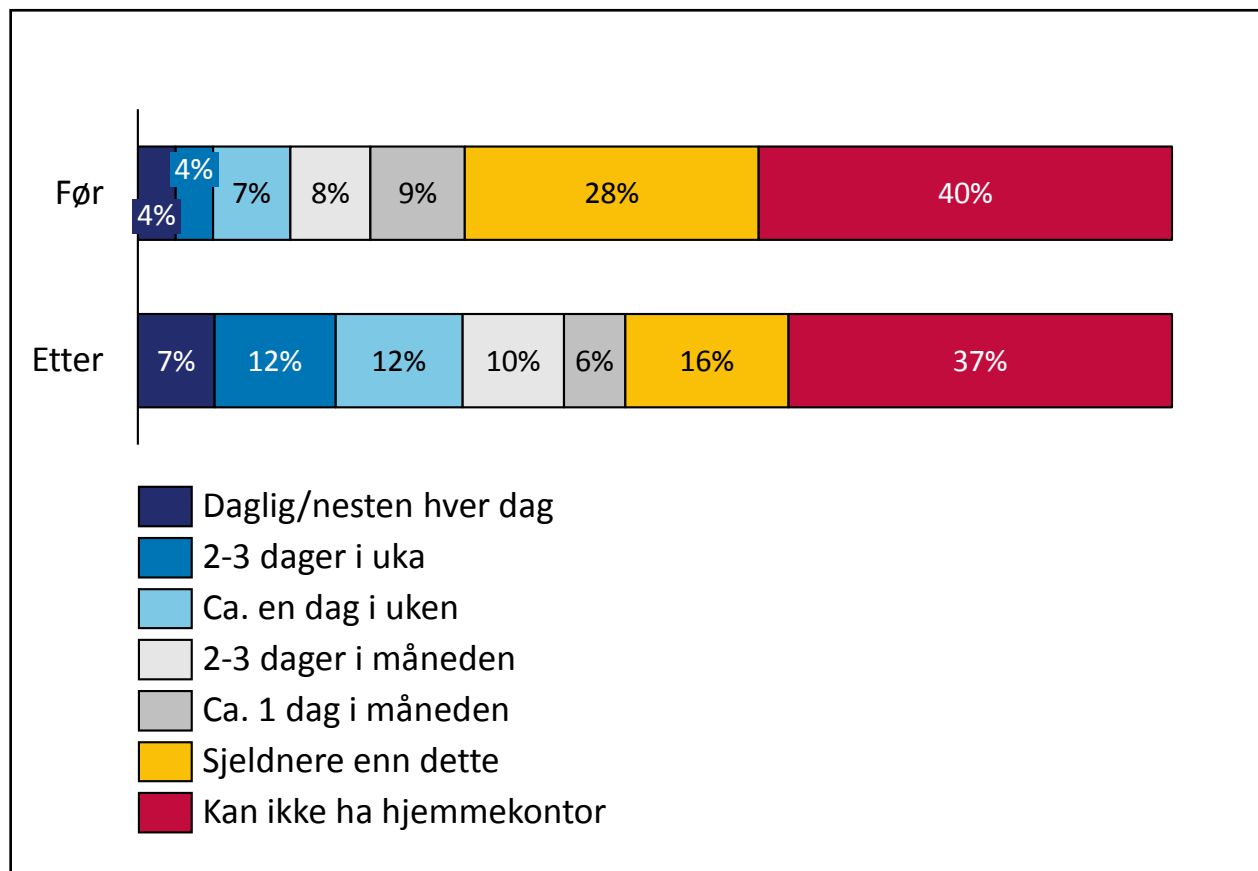
Andel som ser for seg å ha mer hjemmekontor enn før:



- Et noe høyere nivå i Buskerudbyen enn snitt for de fire byområdene
- Henger sammen med yrkessammensetning
- Buskerudbyen er et av byområdene med størst andel som har mulighet til å ha hjemmekontor

Det er en stor økning i andel som ser for seg å ha hjemmekontor minst én gang per uke

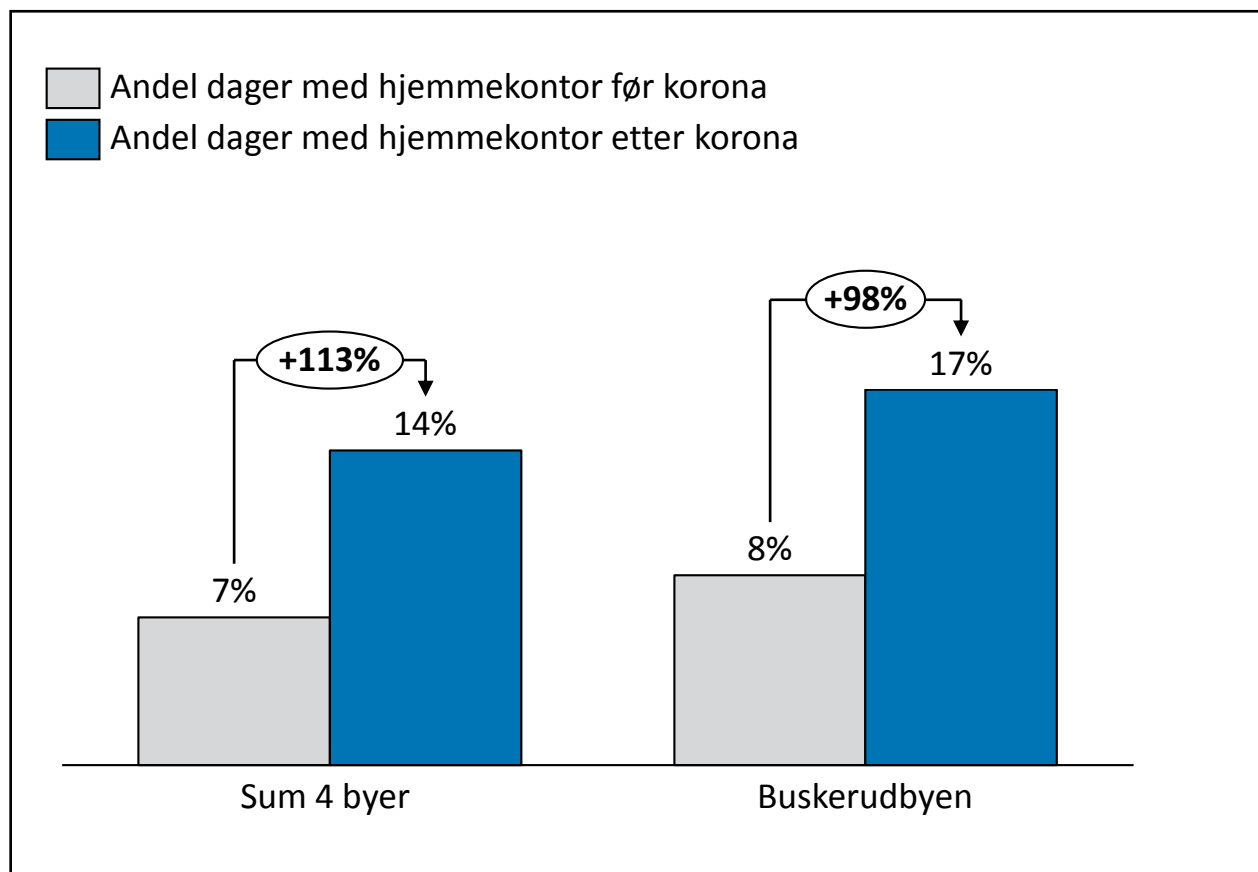
Hvor ofte hadde du/ser du for deg å ha hjemmekontor?



- Stor overgang fra «sjeldnere» til «ukentlig+»
- Andel som vil ha hjemmekontor ukentlig øker fra 14 til 31 %
- Andel som vil ha hjemmekontor sjeldnere enn én gang per mnd. reduseres fra 28 til 16%

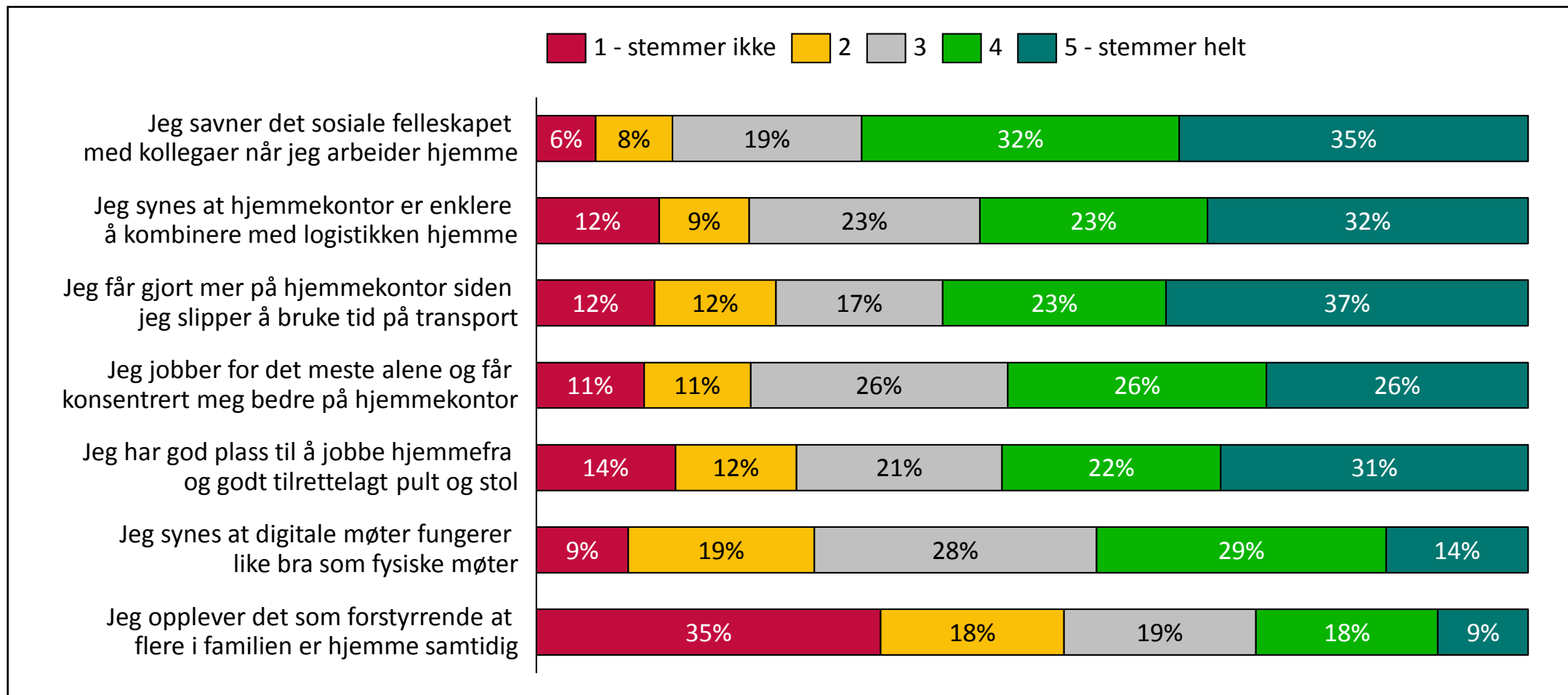
Andel arbeidsdager med hjemmekontor mer enn dobler seg etter koronapandemien

Økning i andel arbeidsdager med hjemmekontor



- Andel arbeidsdager med hjemmekontor øker fra 8 til 17%
- Økning i andel arbeidsdager med hjemmekontor har en direkte påvirkning på antall gjennomførte arbeidsreiser
- Beregnet reduksjon i arbeidsreiser på 9%

Respondentene har tatt stilling til en rekke påstander knyttet til bruk av hjemmekontor



Innhold

1. Innledning

2. Resultater fra markedsundersøkelse

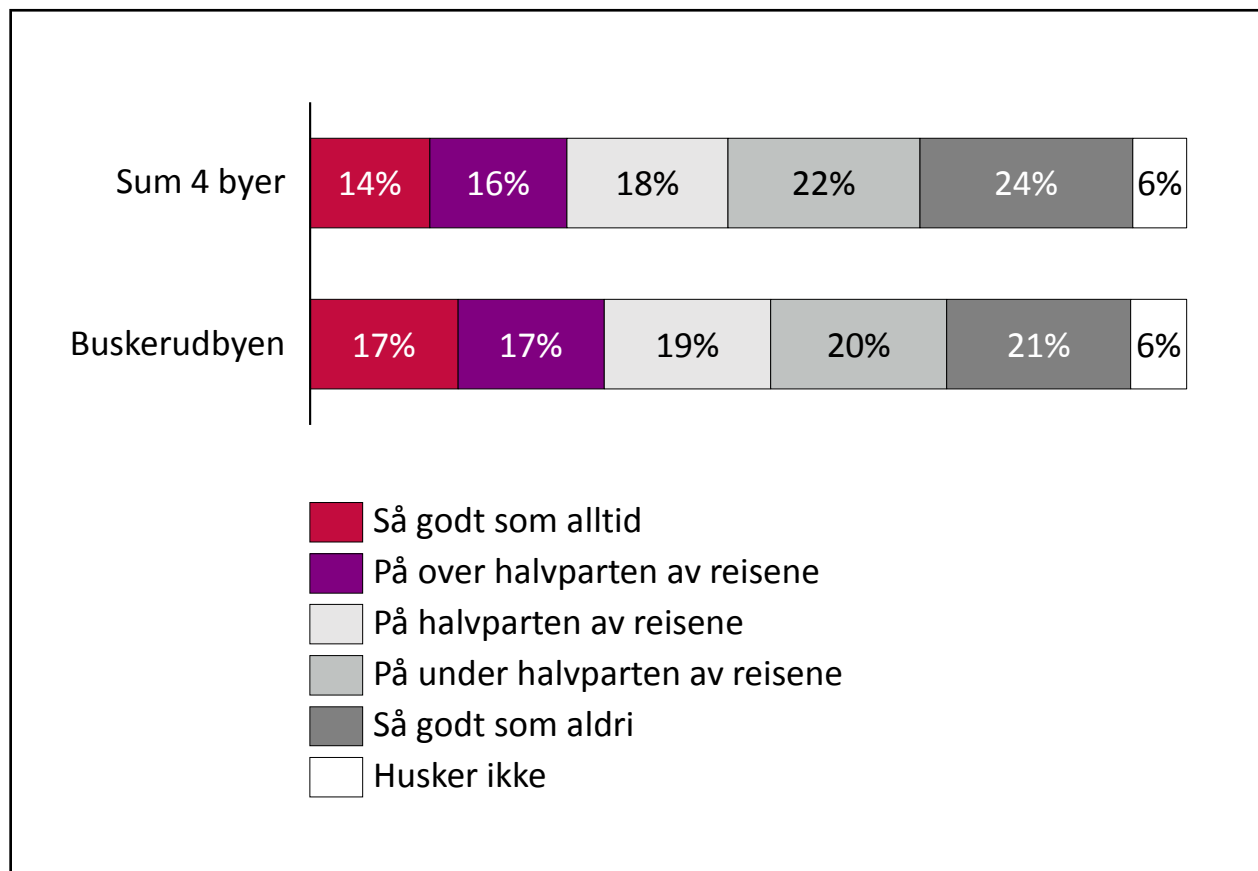
- Endret reiseomfang med kollektivtransport
- Endringer i bruk av hjemmekontor
- **Endret motstand mot trengsel**

3. Resultater fra modellanalysen

4. Prognose for langsiktig endring i inntektsgrunnlag

20 % av trafikantene opplevde trengsel på over halvparten av reisene før koronautbruddet

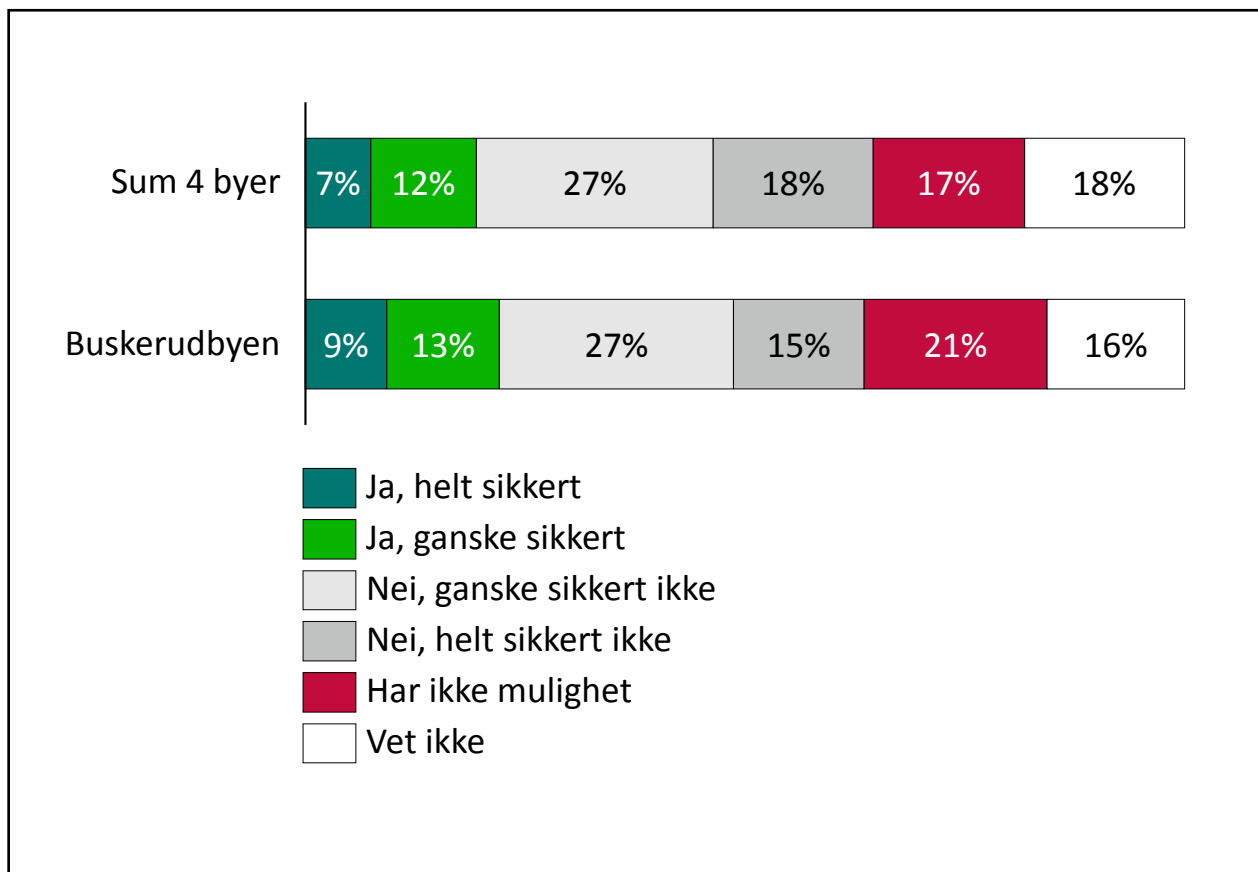
Andel som opplevde ulik grad av trengsel før korona



- Større trengselsproblemer i Buskerudbyen enn i snitt for de fire byområdene (34% vs. 30%)

22 % sier at de vil endre reisetidspunkt for å unngå trengsel etter koronautbruddet

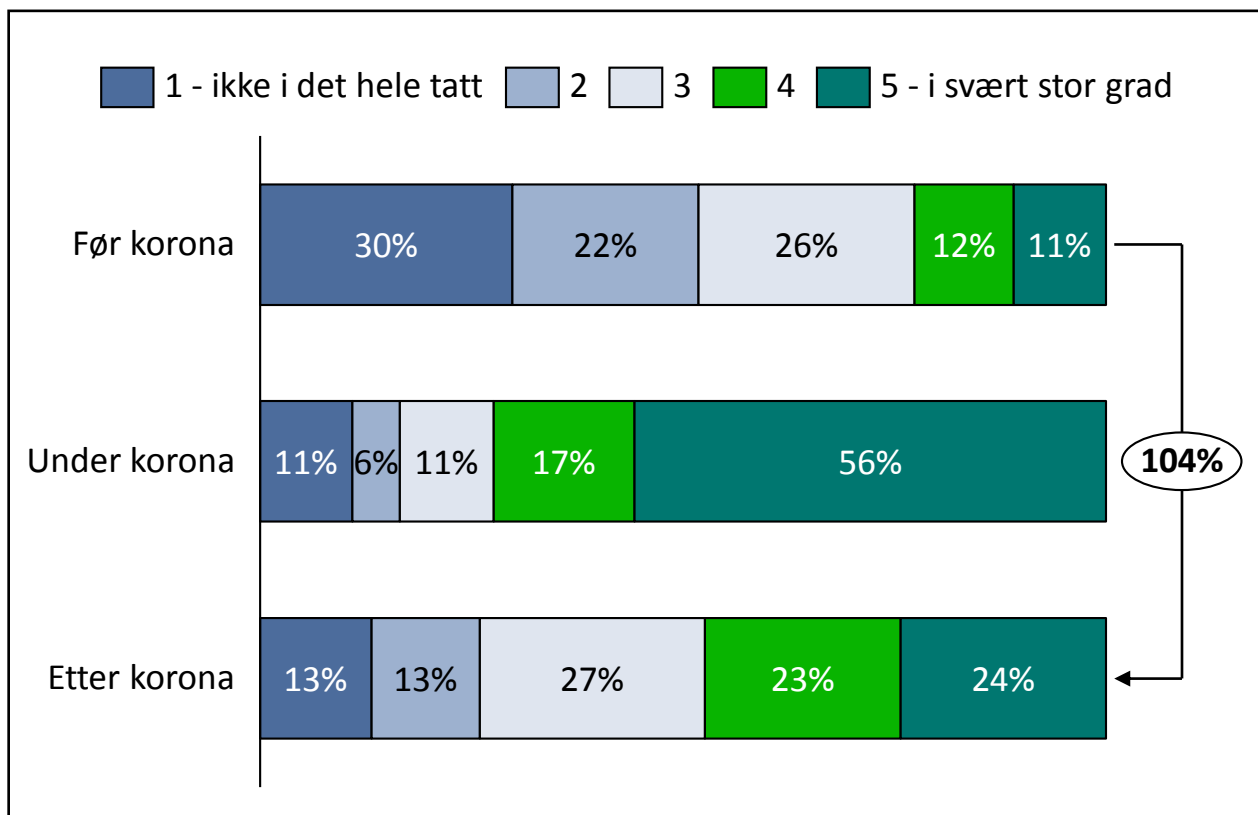
Andel som vil endre reisetidspunkt etter korona:



- Noe høyere enn snittet for de fire byområdene
- Flere oppgir at de ikke har mulighet til å endre reisetidspunkt (21% vs 17%)

Andel som er opptatt av å unngå trengsel øker etter koronautbruddet

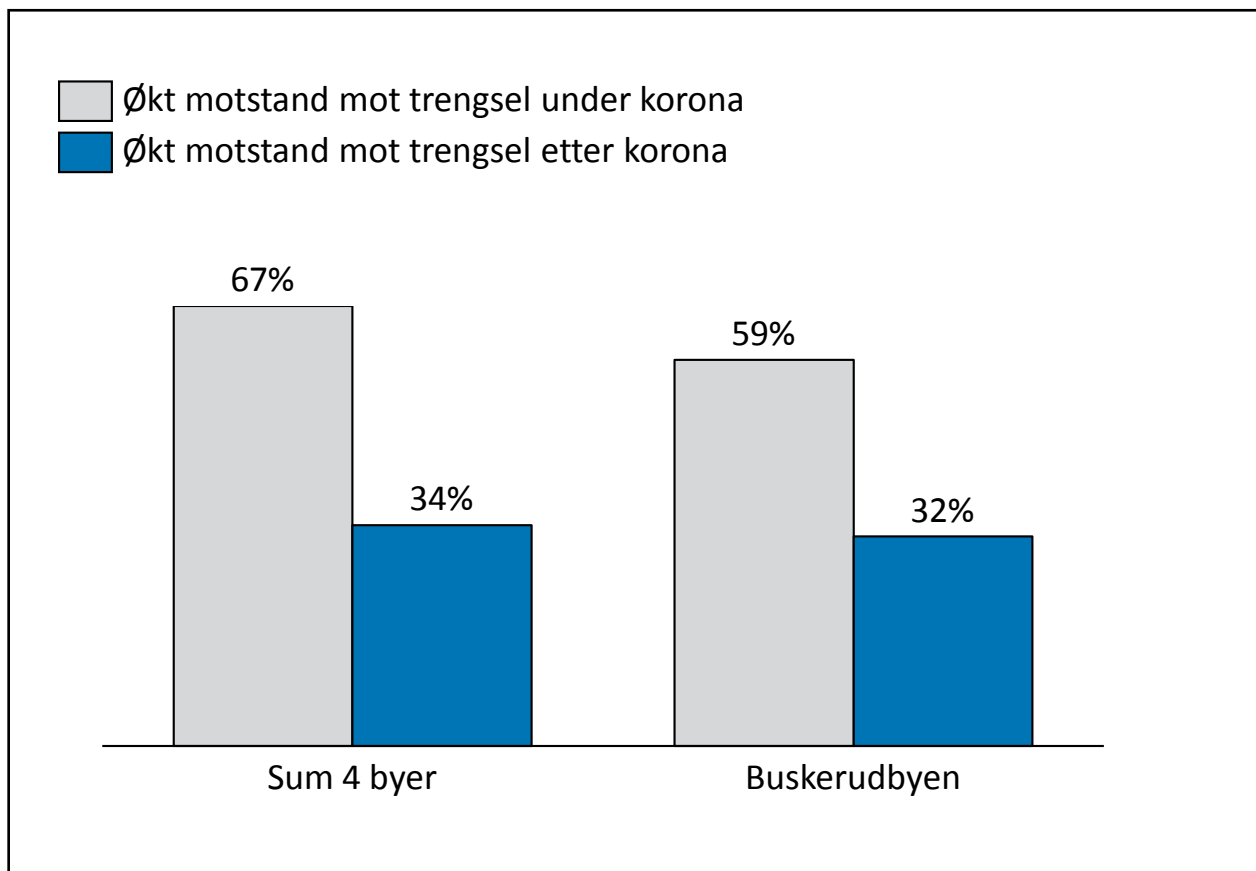
Hvor viktig var/er det for deg å unngå trengsel når du reiser med kollektivtransport?



- 23% var opptatt av å unngå trengsel før korona
- Andelen økte til 73% under koronautbruddet
- I en situasjon hvor korona ikke lenger utgjør en smittefare er fortsatt 47% opptatt av å unngå trengsel på kollektivtransport

Motstanden mot trengsel øker med 32% etter koronautbruddet

Økning i motstand mot trengsel:



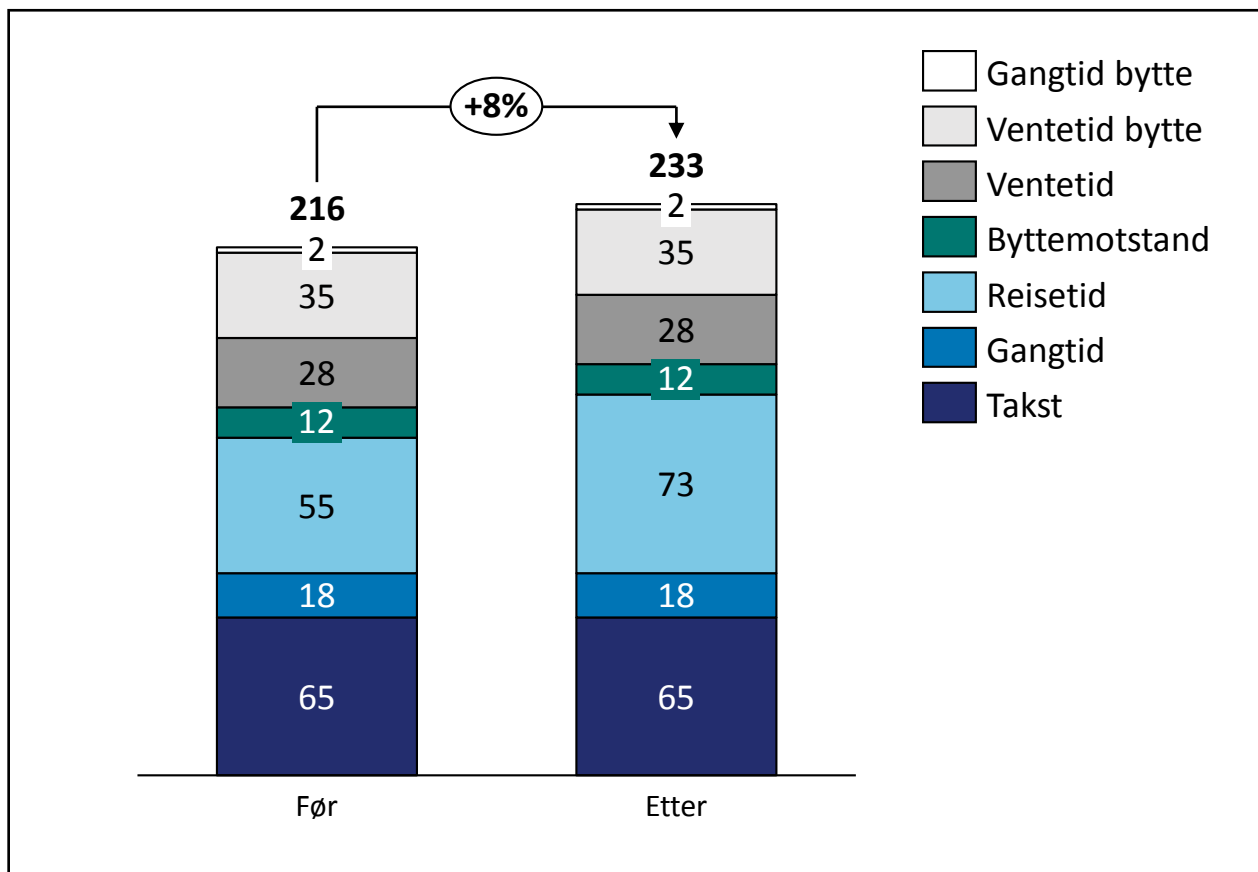
- Lavere økning i motstand mot trengsel enn snittet for de fire byområdene
- Dette skyldes at det er flere som er opptatt av å unngå trengsel også før koronautbruddet i Buskerudbyen
- Motstand mot trengsel øker reisetidsbelastningen og reduseres kollektivtransportens konkurransekraft

Innhold

1. Innledning
2. Resultater fra markedsundersøkelse
 - Endret reiseomfang med kollektivtransport
 - Endringer i bruk av hjemmekontor
 - Endret motstand mot trengsel
- 3. Resultater fra modellanalysen**
4. Prognose for langsiktig endring i inntektsgrunnlag

Økt motstand mot trengsel fører til at det blir dyrere å gjennomføre en kollektivreise enn før korona

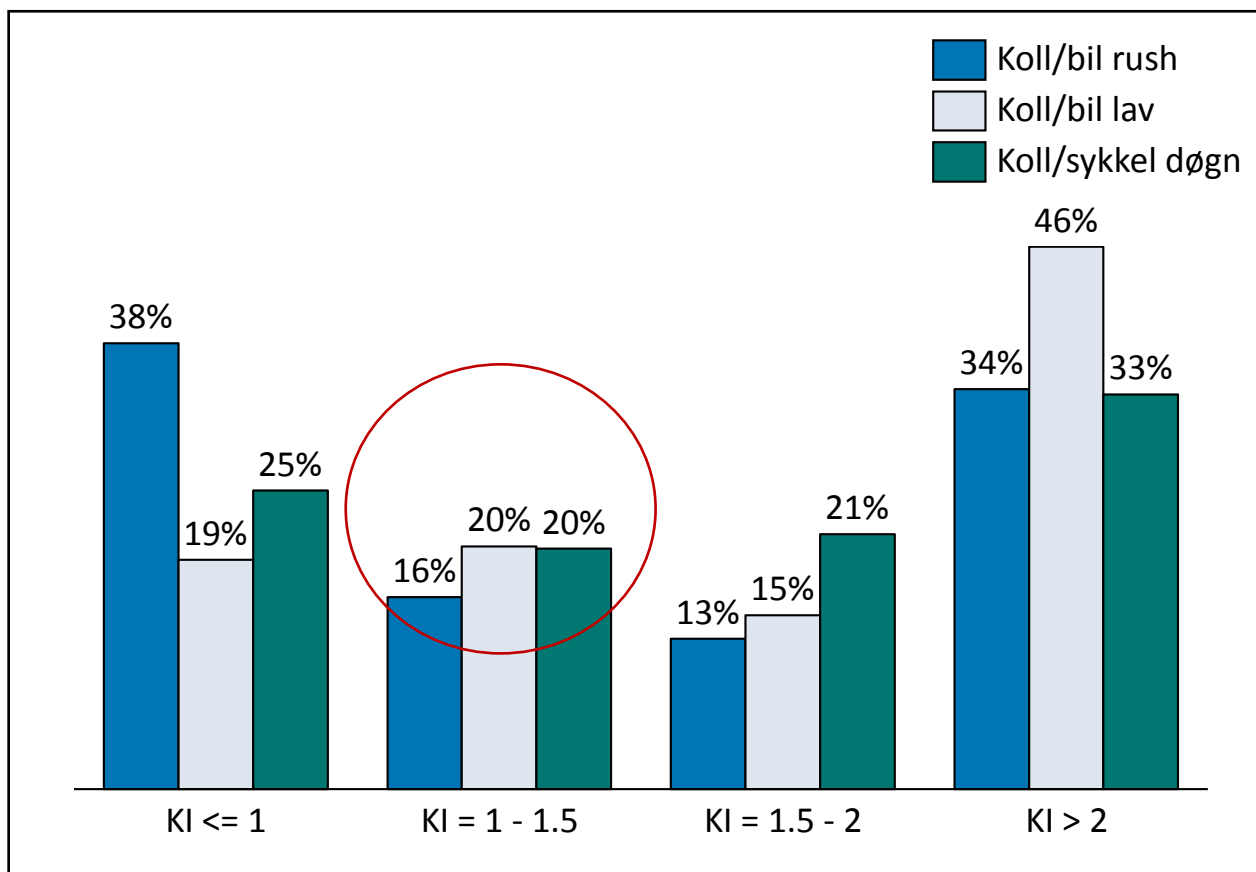
Endring i generaliserte reisekostnader (GK):



- Reisetidsbelastningen øker med 32 %
- Dette fører til at de generaliserte reisekostnadene for å gjennomføre en kollektivreise øker med 8 %

16-20% av reisene er spesielt utsatt når reisetidsbelastningen øker

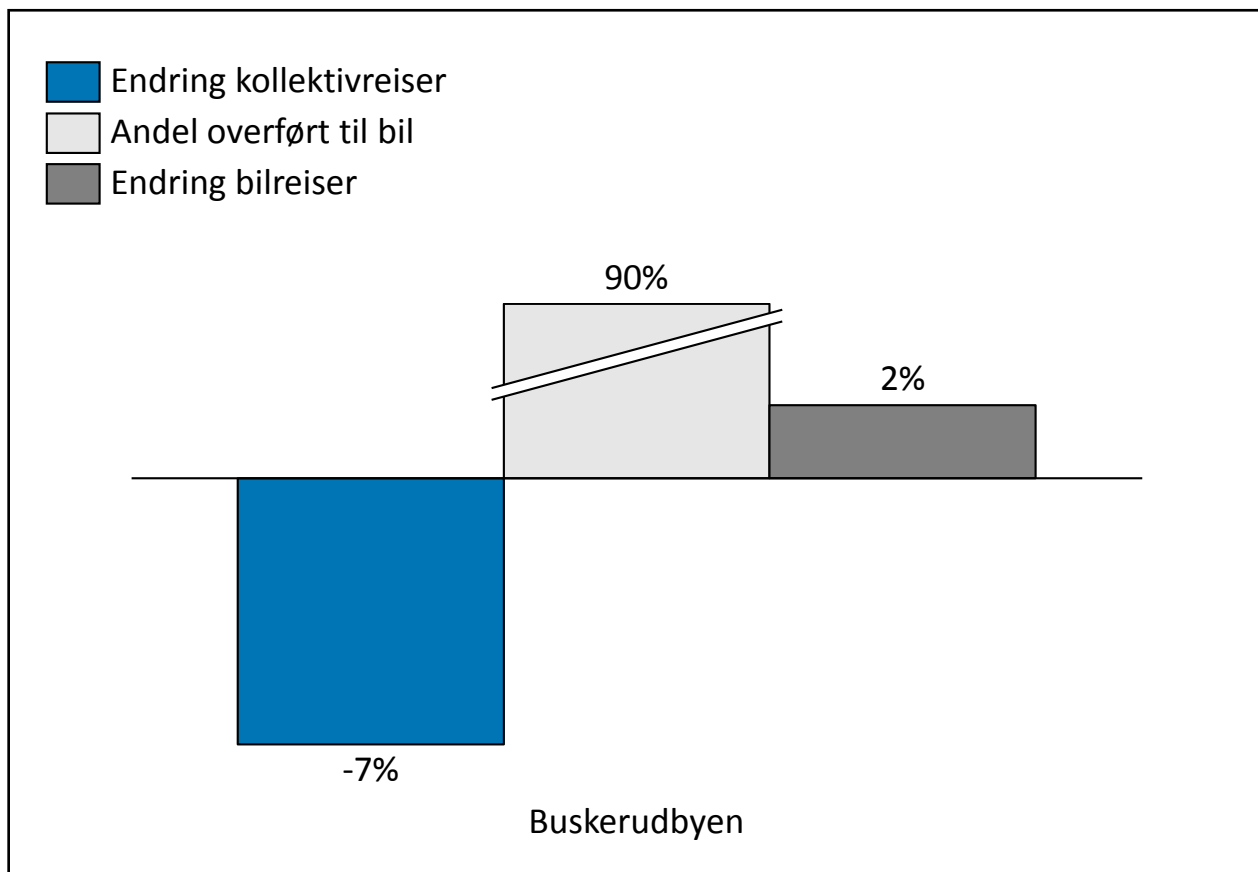
Fordeling av kollektivreiser på konkurranseflater:



- Modellanalysen tar hensyn til varierende konkurranseflater mot alternative transportmidler
- Reisene som gjennomføres med konkurranseflater mellom 1-1,5 er spesielt utsatt for overgang til andre transportmidler dersom konkurranseflatene for kollektivtransport svekkes

Økningen i de generaliserte reisekostnadene gir en negativ etterspørselseffekt på 7%

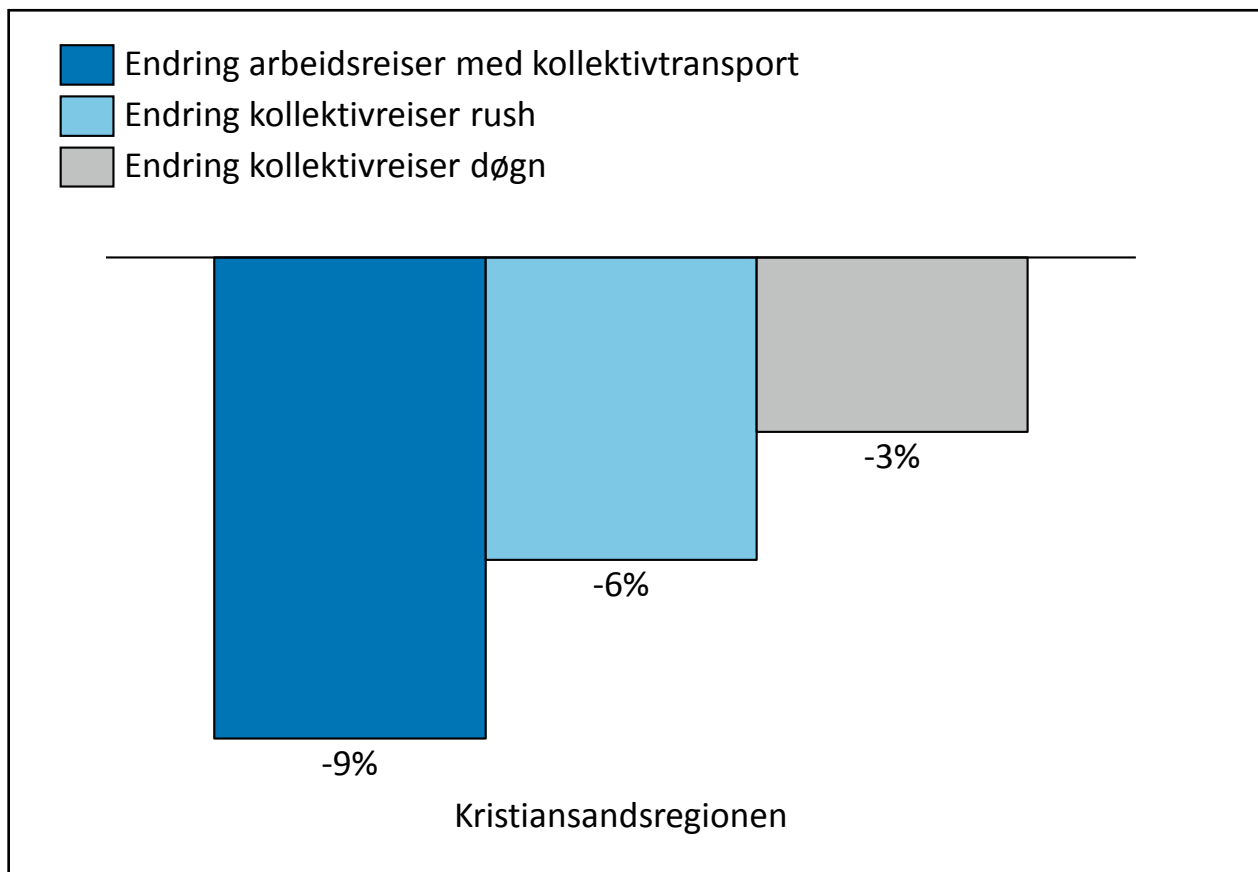
Endring i generaliserte reisekostnader (GK):



- Resultatene fra modellberegningen viser at store deler av reduksjonen i kollektivreiser overføres til bil (90%)
- Kollektivreiser reduseres med 7 prosent, mens bilreiser øker med 2 prosent

Økt bruk av hjemmekontor gir en direkte reduksjon i arbeidsreiser på 9 %

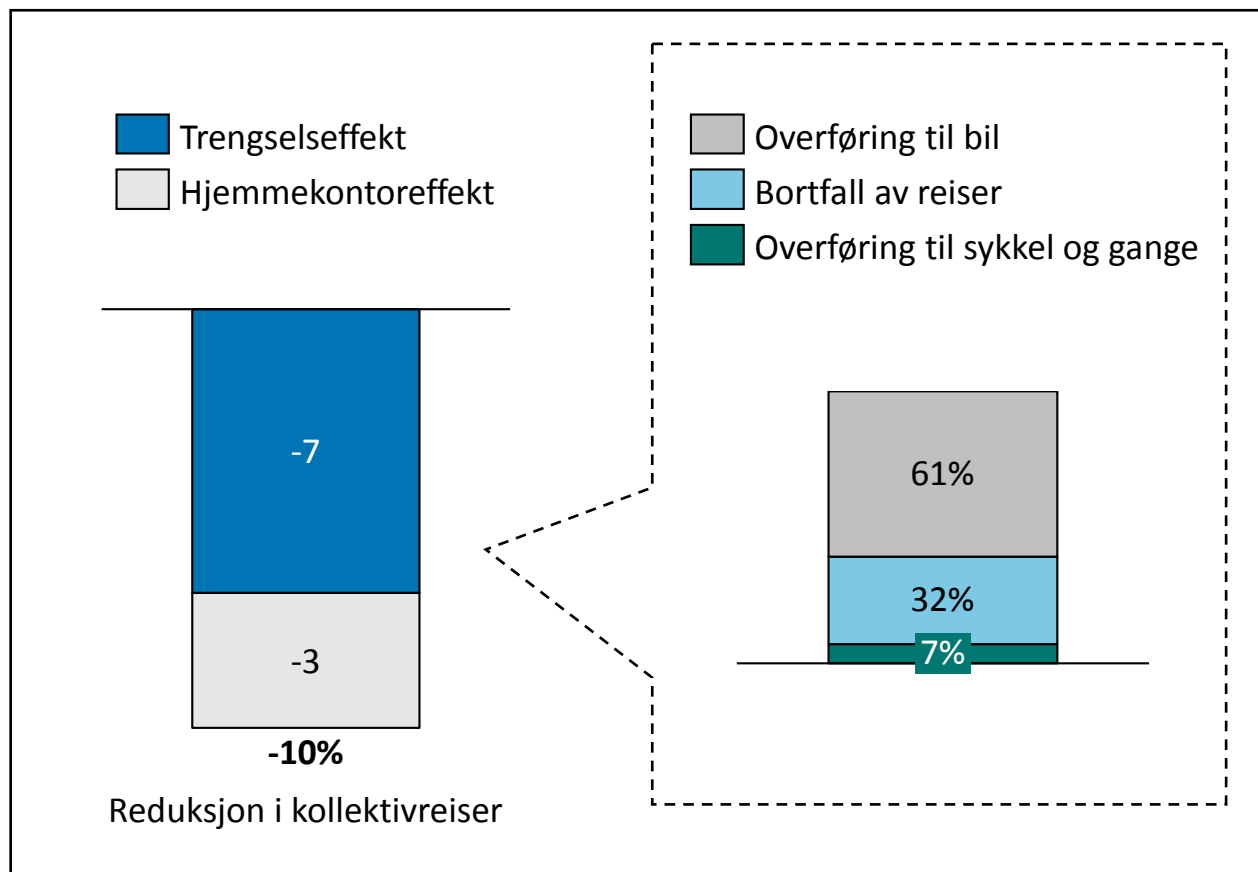
Endring i kollektivreiser som følge av økt bruk av hjemmekontor:



- Dersom vi antar nedgangen i hovedsak inntreffer i rushtiden finner vi en 6% reduksjon i rushtidsreiser med kollektivtransport
- På døgnnivå representerer økt bruk av hjemmekontor en nedgang i kollektivreiser på 3%

Oppsummert gir modellanalysen et anslag på 10 % færre kollektivreiser etter koronautbruddet

Samlet reduksjon i kollektivreiser fra modellanalysen:



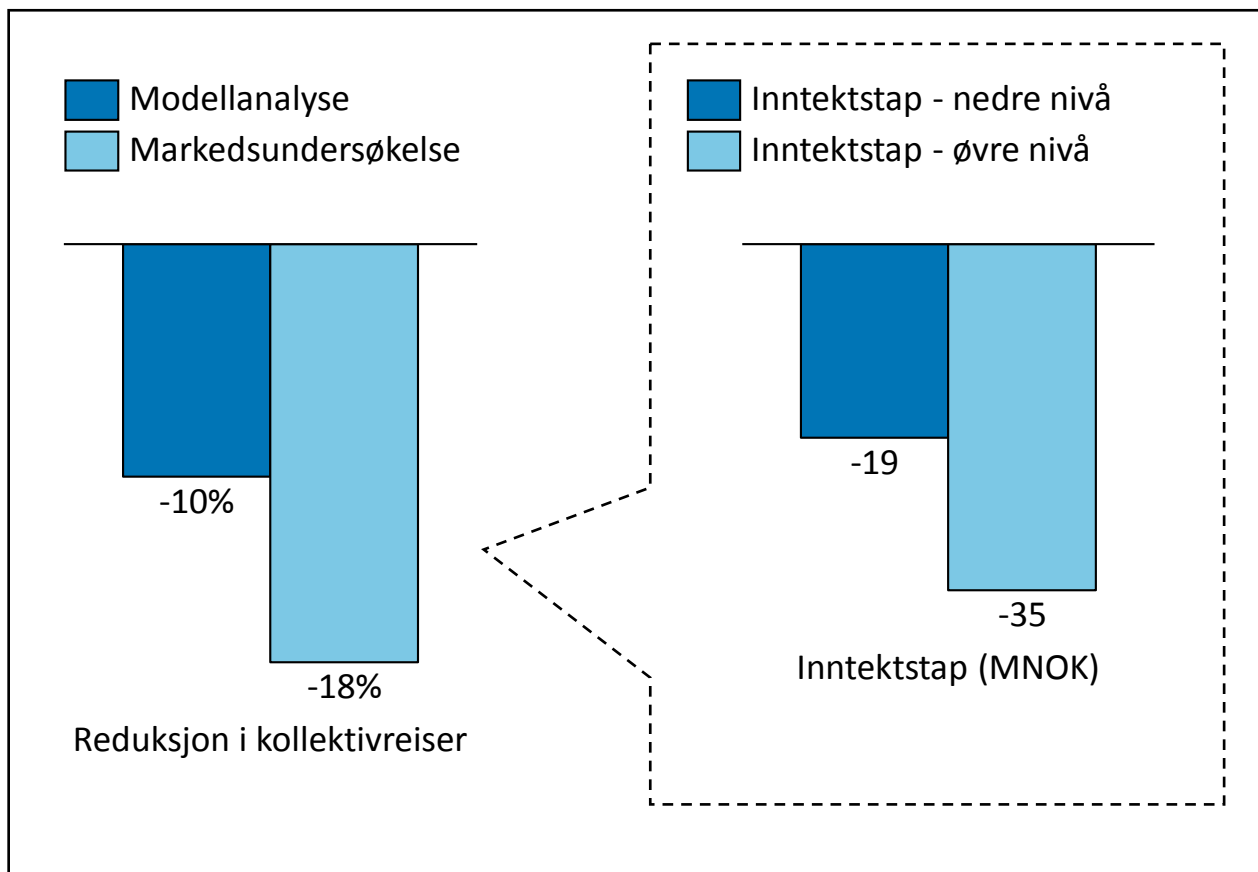
- 61% av reduksjonen i reiser overføres til bil
- Det er spesielt denne delen av bortfallet som er problematisk, siden den både påvirker inntektsgrunnlaget og miljøpolitiske mål om reduksjon i biltrafikk

Innhold

1. Innledning
2. Resultater fra markedsundersøkelse
 - Endret reiseomfang med kollektivtransport
 - Endringer i bruk av hjemmekontor
 - Endret motstand mot trengsel
3. Resultater fra modellanalysen
- 4. Prognose for langsiktig endring i inntektsgrunnlag**

I Buskerudbyen forventer vi en langsiktig nedgang i kollektivreiser på 10-18 prosent

Prognose for reduksjon i kollektivreiser og inntekter



- Prognosen fremstilles som et intervall mellom resultatene fra modellberegningen og svarene fra markedsundersøkelsen
- I Buskerudbyen gir dette et intervall på -10-18%
- Dette tilsvarer et inntektsbortfall på 19-35 millioner kroner