

Sammendrag

Trafikkutvikling under koronapandemien og status i forhold til Parisavtalen og norske klimaforpliktelser

TØI rapport 1874/2022

Forfattere: Ingunn Opheim Ellis, Rune Elvik og Susanne T. Dale Nordbakke

Oslo 2022 19 sider

Både biltrafikk og kollektivtrafikk har gått ned under koronapandemien. Det har vært størst nedgang i kollektivtrafikken. Mot slutten av 2021 hadde biltrafikken økt omtrent tilbake til nivået for pandemien. Kollektivtrafikken var i 2021 fortsatt mye lavere enn i 2019. Det var rekordhøyt bilsalg i 2021 hvor flertallet av de nye bilene var elektriske. Flere forhold trekker i retning av økt bilbruk og redusert bruk av kollektivtransport også fremover: i) endringer i preferanser og vaner under pandemien mot mer individuell transport, ii) en høyere andel med hjemmekontor i en ny «normal», som i større grad er kollektivtrafikanter enn de uten hjemmekontor, iii) økt ubehag ved trengsel vi) økt elbilandel som gjør bilreisen billigere.

Trafikkutvikling fra før koronapandemien til 2020 og 2021

Det har vært store endringer i trafikkutviklingen under koronapandemien i Norge. Figur S.1 viser prosentvise endringer i biltrafikkvolum og antall kollektivreisende fra 2019 til 2020 og 2021 for Norge som helhet, hvor trafikkmengden i 2019 er tildelt verdien 100. Både biltrafikk og kollektivtrafikk har gått ned under koronapandemien, men det har vært større nedgang i kollektivtrafikken enn i biltrafikken. Dette var i tråd med rådene fra helsemyndighetene om å unngå kollektivtransport pga. smittefaren. Fra 2019 til 2020 gikk biltrafikken ned med 6,1 prosent, mens kollektivtrafikken gikk ned med 35,5 prosent. Både biltrafikken og kollektivtrafikken gikk noe opp i 2021 sammenlignet med 2020. Høsten 2021, da samfunnet åpnet opp igjen, var trafikkmengden noen steder tilbake på nivået i 2019, mens kollektivtrafikken fortsatt var en god del lavere. Trafikknedgangen har vært størst i de største byene. Her har smittetrykket vært størst og tiltakene sterkest.



Figur S1: Endring i vegtrafikk og kollektivtrafikk fra 2019 til 2020 og 2021, hele landet. Kilder: Statens vegvesen, vegtrafikkeindeks (biltrafikk). Statistikk tilsendt fra medlemmer i Kollektivtrafikkforeningen (kollektivtrafikk)

Framtidig transportutvikling

Vil endringene i trafikkutviklingen under korona-pandemien vare også etter at pandemien er over? Flere forhold peker i retning av økt bilbruk og redusert bruk av kollektivtransport også fremover, noe som vil gjøre det mer utfordrende å nå våre klimaforpliktelser.

Klimagassutslipp fra vegtrafikken gikk ned med 4 % fra 2019 til 2020, fra 8.722 tusen tonn CO₂ ekvivalenter til 8.376 tusen tonn CO₂ ekvivalenter. Færre kjørte kilometer og en stadig økende andel elbiler og ladbare hybrider er forklaring på denne nedgangen. Elbiler økte sin andel av førstegangsregistrerte personbiler fra 42,7 % i 2019 til 64,5 % i 2021.

Men selv om økt elbilandel er en viktig bidragsyter til å redusere klimagassutslipp fra vegtrafikken, vil trolig økt elbilandel bidra til flere biler på veiene og færre som reiser kollektivt. Dette fordi det er billigere å bruke elbil enn en fossil bil. I den grad elbilen ikke bare erstatter fossil bil, men også erstatter kollektivreiser, blir klimagevinsten mere usikker. En økende elbilandel gjør det utfordrende å nå målet om at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy i byområdene skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, det såkalte «nullvekstmålet i biltrafikken».

For kollektivtransporten er det flere faktorer som peker i retning av redusert bruk av kollektivtransport:

- Under korona-pandemien så man en klar dreining mot mer bruk av individuell transport framfor kollektivtransport. Dette skyldes i stor grad myndighetenes oppfordring til å ikke reise kollektivt. Mange av de som har muligheter til å kjøre bil, gå eller sykle, kan ha opplevd fordeler med det som gjør at de vil fortsette med det også etter at pandemien er over. I tillegg kan det se ut til at korona-pandemien har bidratt til økt ubehag ved trengsel.
- Bruk av hjemmekontor vil gi færre arbeidsreiser med alle transportmidler. Færre jobb-reiser med bil reduserer trengselen, noe som blant annet betyr lavere køkostnader for bilister. De med mulighet for hjemmekontor har en noe annen transportprofil enn de uten mulighet for hjemmekontor, og reiser i større grad med kollektivtransport og i mindre grad med bil. Dersom dette mønsteret fortsetter også etter pandemien bidrar dette til en dreining i transportmiddelfordeling på arbeidsreisen, mot redusert kollektivandel og økt bruk av bil.
- Økt bruk av hjemmekontor blant kollektivtrafikanter gir flere av-og-til-brukere, noe dagens billettløsninger i liten grad er tilpasset. Hvis alternativet til periodekort er enkeltbillett, vil prisen per kollektivreise blitt dyrere enn tidligere.

Pandemien vil trolig føre til endrede reisevaner, og vi kan forvente færre kollektivreiser, og dermed tapte billettinntekter for kollektivselskapene. For at ikke kollektivtransporten skal havne i en negativ spiral, blir det viktig å unngå at inntektsfrafallet innebærer et dårligere kollektivtilbud for folk, for eksempel gjennom lavere frekvens eller økte takster.