

Evaluering av gratis kollektivtransport

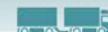
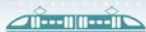
TØI rapport 2002/2023 • Forfattere: Fredrik Alexander Gregersen, Knut Johannes Liland Hartveit, Petter Christiansen • Oslo 2023 • 21 sider

Vi finner at bruken av kollektivtrafikk i Stavanger har økt som følge av innføringen av gratis kollektivtrafikk for bosatte i Stavanger. Videre finner vi noe nedgang i bruk av bil og sykkel, men effekten for bil og sykkel er noe mer usikre.

Flere andre byer andre steder i verden har forsøkt gratis kollektivtrafikk. Evalueringene av effekten av gratis kollektivtrafikk i disse byene tyder på at kollektivbruken øker. Et sentralt spørsmål er også om gratis kollektivtransport bidrar til å redusere bilbruk. Det er gjerne et sentralt argument for å innføre gratis kollektivtransport. Erfaringene fra byer som har innført gratis kollektivtransport er at den økte bruken i første rekke skyldes mindre bruk av gange og sykkel og i liten grad skyldes endret bruk av bil. Størrelsene på effektene kan imidlertid være vanskelig å sammenligne mellom byer. Effekten av gratis kollektivtransport er trolig kontekst-avhengig. For eksempel vil det trolig være flere som benytter gratis kollektivtransport i byområder hvor kollektivtransporten allerede er konkurransedyktig.

Formålet med dette prosjektet er å evaluere effekten på reisevaneendringer av gratis kollektivtransport innført for innbyggerne i Stavanger kommune. Denne studien har ikke sett på om man bør innføre gratis kollektivtransport i flere byer. Den har kun sett på endringer i reisevaner. Om man bør innføre gratis kollektivtransport vil avhenge av hva man alternativt kunne brukt pengene på og hvilke målsettinger man ønsker å oppnå.

Vi evaluerer effekten på reisevaneendringer av gratis kollektivtransport på to måter: 1) vi studerer endringen i totalt antall påstigninger i kollektivtrafikk i Stavanger kommune sammenlignet med øvrige Rogaland. Dette blir gjort ved å benytte automatiske passasjertellinger om bord på bussene til Kolumbus, og 2) vi studerer endringen i reisevaner på kollektivtransport, bil og sykkel gjennom spørreundersøkelser. Spørreundersøkelsen er sendt ut før og etter innføringen av gratis kollektivtrafikk både til personer bosatt i Stavanger (kan benytte gratis kollektivtrafikk) og andre personer bosatt andre steder (kontrollgruppe). APC-tallene inkluderer påstigninger på bussreiser i Rogaland fra 1. januar 2022 til og med utgangen av oktober 2023. Vi har sammenlignet antall påstigninger i Stavanger med øvrige Rogaland før og etter innføringen av gratis kollektivtransport. Øvrige Rogaland er inkludert som kontrollgruppe for å fange opp andre endringer i faktorer som påvirker bruken av kollektivtransport. Vi finner at det er en 10,8 % økning per døgn i antall påstigninger i Stavanger sammenlignet med Rogaland for øvrig etter innføringen av gratis kollektivtransport. I disse analysene har vi brukt paneldata med faste effekter på kommunenivå.



Utfordringene med å benytte APC-tall er imidlertid at vi ikke kan skille ut passasjerer som er bosatt i Stavanger. For å kunne skille ut bosatte i Stavanger og kunne studere bruken av andre transportmidler har vi derfor benyttet spørreundersøkelser. Undersøkelsene ble sendt ut til Rogaland og Drammen juni 2023 og september 2023. De samme respondentene har svart på undersøkelsen i juni og september. Vi har inkludert Drammen for å ha en kontrollregion som ikke er påvirket av tiltaket gratis kollektivtrafikk, men som i utgangspunktet har relativt like reisevaner som Stavanger-regionen. Hovedutfordringene med spørreundersøkelsene er utvalgsskjevheter (som at det ikke er tilfeldig hvem som velger å delta).

Basert på spørreundersøkelsene finner vi en økning i antall kollektivreiser blant bosatte i Stavanger sammenlignet med Drammen siste to hverdager. Når vi sammenligner bosatte i Stavanger med øvrige Rogaland finner vi også en økning. Vi finner også en nedgang i bruk av bil, men her er estimatene mer usikre. Når vi sammenligner bosatte i Stavanger og Drammen finner vi en ikke signifikant nedgang i bilbruk på 6 %, mens når vi sammenligner Stavanger og øvrige Rogaland finner vi en 17 %, signifikant nedgang. Vi anbefaler at fremtidige studier ser nærmere på tellepunktdata for biler for å kunne fastslå mer sikkert hvilken effekt tiltaket har hatt på bruken av bil. Vi finner ingen signifikante endringer i bruk av sykkel.

Det er verdt å bemerke at APC-tall (påstigninger) og tall fra spørreundersøkelsen (antall reiser) ikke er helt sammenlignbare. Det skyldes blant annet at en reise kan inneholde flere påstigninger (bytter). Videre er APC-tall basert på alle påstigninger, mens tall fra spørreundersøkelsen er basert på et utvalg respondenter. Som nevnt i Gregersen mfl. (2023) er det ikke tilfeldig hvem som velger å svare på spørreundersøkelser. Det er derfor rimelig å anta at det kan være seleksjonsskjevheter i utvalget. Fordelen med spørreundersøkelsene er imidlertid at man kan følge det samme individet både før og etter innføringen av gratis kollektivtransport og dermed kan ta høyde for individ-spesifikke faktorer.

Basert på APC-tallene og spørreundersøkelsene konkluderer vi med at det er en økning i antall kollektivreiser som følge av gratis kollektivtrafikk. Dette er også i tråd med det man kan forvente basert på studier fra andre byer i andre land. Vi finner også noe nedgang i bruken av bil, men her er effektene noe mer usikre.