

Passasjerøkning med buss i Rogaland

En undersøkelse av årsaker

TØI rapport 2050/2024 • Forfattere: Nils Fearnley, Lana Krehic, Petter Christiansen, Fredrik A. Gregersen • Oslo 2024 • 37 sider

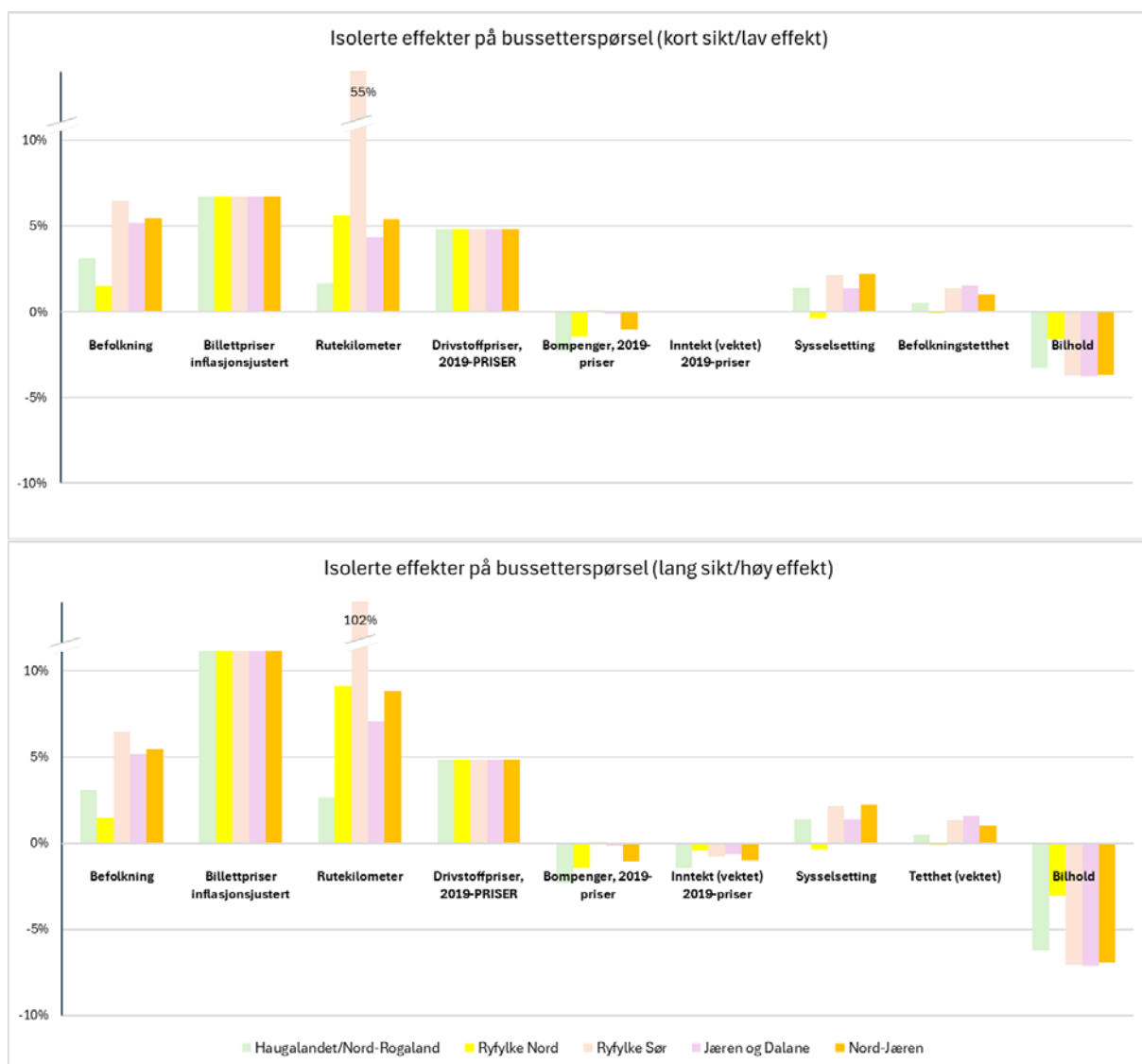
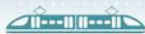
- Stor vekst i passasjertallet med buss i Rogaland fra 2019 til 2024 kan tilskrives demografiske faktorer, bedre og billigere kollektivtransporttilbud, økt sysselsetting og høyere drivstoffpriser for bil
- Billigere bompenger og høyere bilhold har virket i motsatt retning, men den positive effekten av forholdene i punktet over har hatt langt sterkere effekt
- Markedsmodeller for å forklare passasjerendringer egner seg mindre bra for å analysere markeder med stort innslag av skolekjøring og hvor kollektivtransporten fremstår som et minimums mobilitetstilbud
- Vi finner ingen langsiktig etterspørselseffekt av gratis kollektivtransport for innbyggere i Stavanger, som varte i perioden juli-desember 2023

Kolumbus har opplevd en stor passasjervekst på buss i Rogaland. Denne rapporten ser nærmere på hva som har forårsaket veksten.

Vi har tatt utgangspunkt i faktorer man vet har påvirkning på etterspørsel etter bussreiser. Vi bruker erfaringstall for effektstørrelser (elastisiteter) fra litteraturen og anvender dem på faktiske endringer i etterspørselsdrivere til å fastslå bidraget til passasjerveksten. Følgende eksempel viser hvordan vi analyserer takstenes påvirkning på etterspørselen:

Fra litteraturen finner vi at etterspørselseffekten (elastisiteten) av endrede takster er $-0,4$. Etter inflasjonsjustering har takstene gått ned med 15 prosent i perioden 2019-2024. Etterspørselseffekten blir da: $0,85^{-0,4} = 1,067$ eller 6,7 prosent passasjervekst.

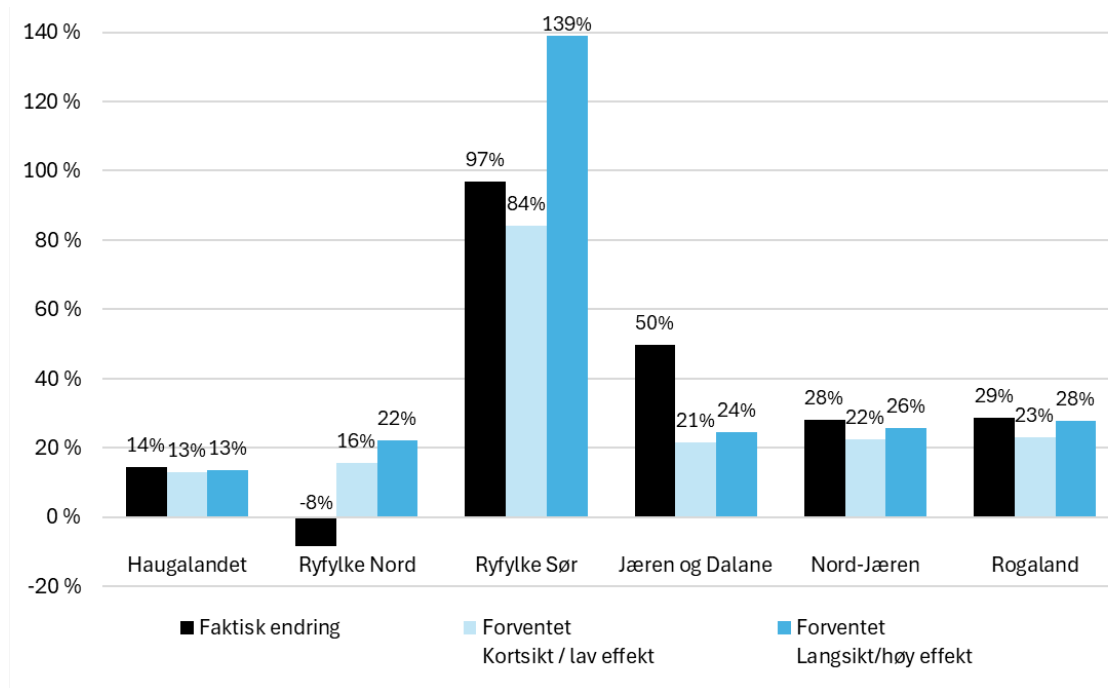
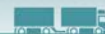
Fordi etterspørselseffekter av endringer gjerne er større på lang sikt (5+ år) enn på kort sikt (1-2 år) og fordi vi finner noe sprik i litteraturen, har vi laget to sett med etterspørselsberegninger. De lave anslagene er benevnt «kort sikt/lav effekt» mens de høye anslagene er benevnt «(lang sikt/høy effekt)». Figur S 1 viser hver av etterspørselsdrivernes bidrag til passasjerutvikling på kort sikt/liten effekt (øverst) og lang sikt/høy effekt (nederst).



Figur S 1: Forventede, isolerte effekter av ulike etterspørselsdrivere på kort sikt/liten effekt (øverst) og lang sikt/stor effekt (nederst).

Flere av faktorene bidrar til passasjervekst. Når vi ser bort fra økningen i rutetilbudet i Ryfylke Sør, finner vi sterkest, forventet, positiv passasjervekst som følge av betydelige takstreduksjoner. Ellers bidrar befolkningsøkning, økte drivstoffpriser, økt rutetilbud og – i de fleste områdene – økt sysselsetting og befolkningstetthet, til passasjervekst. Økt bilhold og realprisedgang i bompenger har bidratt i motsatt retning. Alt annet likt har de bidratt til passasjeredgang.

Figur S 2 sammenstiller faktisk passasjerutvikling i delområdene og i hele Rogaland med de to anslagene som angir høy/lav samlet forventet passasjerutvikling basert på endringer i etterspørselsdriverne.



Figur S 2: Faktisk passasjerutvikling og forventet passasjervekst fra 2019:1 til 2024:1 i delområder og hele Rogaland. Prosent.

Samtlige delområder har en forventet samlet vekst i etterspørselen etter kollektivtransport. Det betyr at faktorene som drar i retning økt etterspørsel virker sterkere og veier tyngre enn de faktorene som påvirker etterspørselen negativt. Dermed klarer ikke modellen å gjenskape den faktiske passasjeredgangen på 8 prosent i Ryfylke Nord. For øvrig gjenskapes retningen i passasjerutviklingen korrekt.

De tre delområdene med lavest passasjertall, lavest innbyggertall, lavest ruteproduksjon, lavest bompengeni nivå, lavest antall arbeidsplasser, lavest befolkningstetthet og lavest antall biler, er Ryfylke Nord, Ryfylke Sør og Jæren og Dalane. Bussens primære rolle i store deler av disse områdene, er som et minimums mobilitetstilbud for dem uten reisealternativer, og i tilknytning til skoleskyss. Markedsforhold har altså mindre å si for utviklingen i etterspørsel i disse delområdene. Dermed bommer også etterspørselsmodellen ganske mye. Når det gjelder Ryfylke Sør, er mye av passasjerveksten et resultat av en total omlegging av transporttjenestene som følge av Ryfast-forbindelsen.

Delområdene Nord-Jæren og Haugalandet har relativt høyere befolkningstetthet og tydeligere byområder. Her forklarer modellen passasjerutviklingen nærmest perfekt. Passasjerveksten i disse delområdene er 29 og 14 prosent, mens forventet vekst i modellene er henholdsvis 23-28 prosent og 13 prosent. Økt befolkning og befolkningstetthet, økt sysselsetting, økt rutetilbud, lavere kollektivtakster og dyrere drivstoffpriser har bidratt til økt bussetterspørsel. Samtidig har bompengekostnader gått ned i faste priser og bilholdet har gått opp. Begge disse forholdene har hatt en dempende effekt på passasjermengden på buss.

Stavanger kommune introduserte gratis kollektivtransport i hele Rogaland for egne innbyggere i perioden juli-desember 2023. Vi har testet hvorvidt dette kan ha hatt langsiktige, positive effekter på etterspørselen utover gratisperioden. Basert på analyser av automatiske passasjertellinger er det ingenting som tyder på at perioden med gratis kollektivtrafikk har ført til langsiktig vekst i kollektivtrafikken i Stavanger.