

Kollektive reiser må bli den nye normalen

Antall kollektivreiser er bortimot halvert under pandemien, mens biltrafikken i byene holder stand. Balansen mellom privatbiler og kollektivtransport blir viktig når Stortinget denne våren vedtar en langsiktig klima- og transportpolitikk.

Dagens politikk er uklar og delvis selvmotsigende:

- Stortinget behandler nå klimaplanen for 2021 – 2030, og i denne konstaterer regjeringen at Norge leder an i satsingen på bruk av elbil. Elbilveksten de siste årene har vært størst i og rundt storbyene og er et resultat av en offentlig subsidiering via null avgifter.
- På den annen side slår Klimaplanen også fast at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette prinsippet ligger også til grunn for inngåtte bymiljø- og byvekstavgifter med de store byene.

Bompengeavgifter skal dekke en vesentlig del av kostnadene ved realiseringen av avtalene med byene. Så lenge elbiler har ingen eller reduserte bompengeavgifter, undergraves fundamentet for disse avtalene. Dette er imidlertid ikke hovedproblemet.

Når man skal prioritere mellom ulike transportformer, kan man ikke bare se på klimautslippene isolert. All transport medfører *kø, støv, støy, utslipp, ulykker og veislitasje*. Transportøkonomisk institutt betegner disse ulempene som skadekostnader og har estimert disse for ulike kjøretøy. Skadekostnadene innbefatter kun samfunnskostnader ved å forflytte en person en kilometer og ikke negative sider ved produksjon eller avhending av kjøretøyet.

Transportøkonomisk institutts beregninger viser at elbilen i bytrafikk kun har marginalt mindre skadekostnader enn en bil med forbrenningsmotor. Stakeholder AS har sammenlignet buss og bil etter samme metode. Det viser at en elbuss med kun 3,4 passasjerer i snitt har samme skadekostnad per passasjerkilometer som en elbil i rushtrafikken. Tilsvarende må en diesalbuss ha 4,1 passasjerer.

Å øke kollektivandelen er dermed det mest effektive virkemiddelet for å minimalisere skadekostnadene ved persontransport, inklusiv klimagassutslipp. Om noen år vil alle bussene dessuten ha null utslipp.

Det positive er at kollektivtrafikken faktisk økte sine markedsandeler i byene frem til nedstengingen 12. mars i fjor. Pandemien har imidlertid endret både reisebehov og -vaner, og kollektivtrafikken er den store taperen etter at myndighetene gjentatte ganger har advart mot bruk av kollektivmidler.

Antall kollektivreisende er bortimot halvert: minus 43 prosent i Stor-Trondheim, minus 40 prosent i Oslo og Akershus, minus 38 prosent i Bergen og omegn, og minus 33 prosent på Nord-Jæren fra uke 11 og ut 2020. Biltrafikken var derimot nesten like stor i disse byene.

Bilen har med andre ord styrket sin posisjon. Sannsynligheten for at dette fortsetter etter at pandemien er avblåst er dessverre stor. Flere er blitt vant til å bruke egen bil, og ulempene med trengsel på kollektive transportmidler vil skremme mange fra å bruke disse fremover. Det har Urbanet Analyse AS kartlagt.

For å få flere reisende tilbake til kollektivtrafikken, må tilbudet fornyes og forbedres.

Billettproduktene bør tilpasses nye reisevaner. Selv om mer fleksible arbeidstider og -former vil medføre færre reiser i rushtiden, må kapasiteten økes for å redusere trengsel og fjerne gammel frykt for smitte.

Et attraktivt kollektivtilbud med mindre trengsel etter pandemien vil medføre at hver buss, bane og båt kan transportere færre passasjerer enn tidligere på en del avganger. Dette vil koste mer, men det må aksepteres for å unngå utilfredsstillende trengsel de meste trafikkerte periodene.

Økte kostnader kan ikke kompenseres med økte billettpriser hvis de politiske målene skal nås. Myndighetene må dermed være villige til å satse mer på kollektivtrafikken for å redusere de totale skadepostene ved transport og for å nå klimamålene.

Staten subsidierer indirekte norske elbilkjøpere med 19 milliarder kroner hvert år. Den fylkeskommunale kollektivtrafikken blir tilgodesett med halvparten. Det ville være en fordel for klima, mennesker og samfunn om dette misforholdet ble justert.

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef

Jon H. Stordrange, administrerende direktør

begge NHO Transport