

Verdien av kollektivtrafikken

Håkon Sollid Iversen og Svein Thompson
Stakeholder AS

Kollektivtrafikken skaper 67,8 mrd. kr i samfunnsnytte årlig

55,6 mrd kr

Brukernytte for kollektivreisende

2,0 mrd kr

Reduserte skade- og miljøkostnader

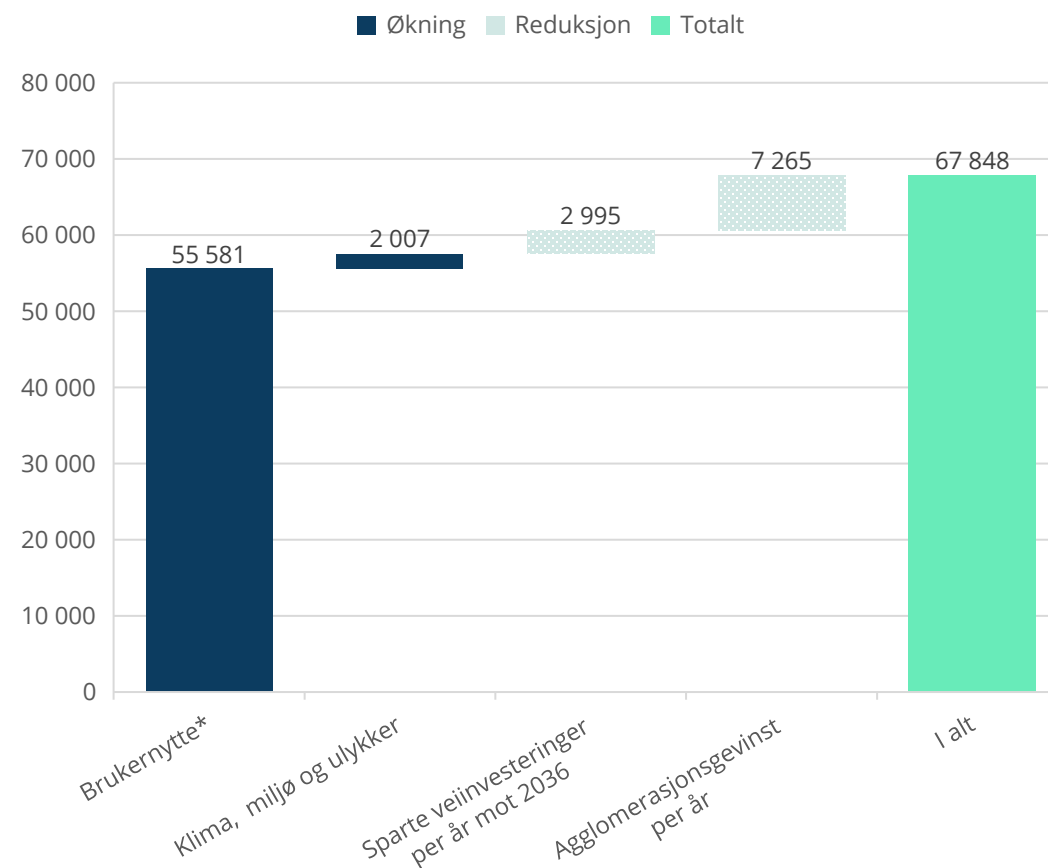
3 mrd kr

Sparte veiinvesteringer

7,3 mrd kr

Agglomerasjonsgevinst

Samlet netto nytte (mill.kr)



* Sentralpunkt i et utfallsrom

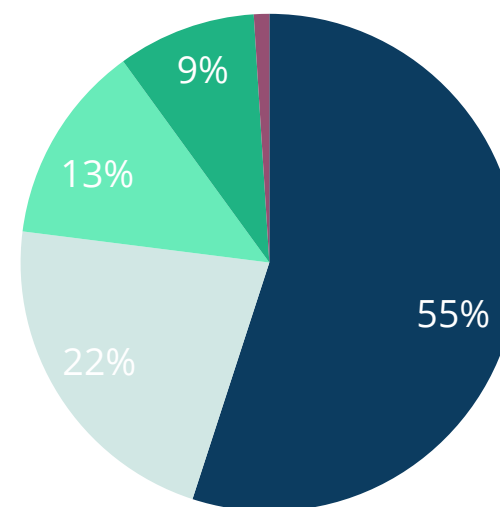
Brukernytten er sterkt konsentrert i byene

Segment	Brukernytte (mill. kr)	Nytte per innbygger (kr)
Oslo og Akershus	41 404	31 244
Øvrige storbyregioner	10 561	7 110
Mellomstore byer	5 280	2 630
Distrikt	-1 663	-2 142

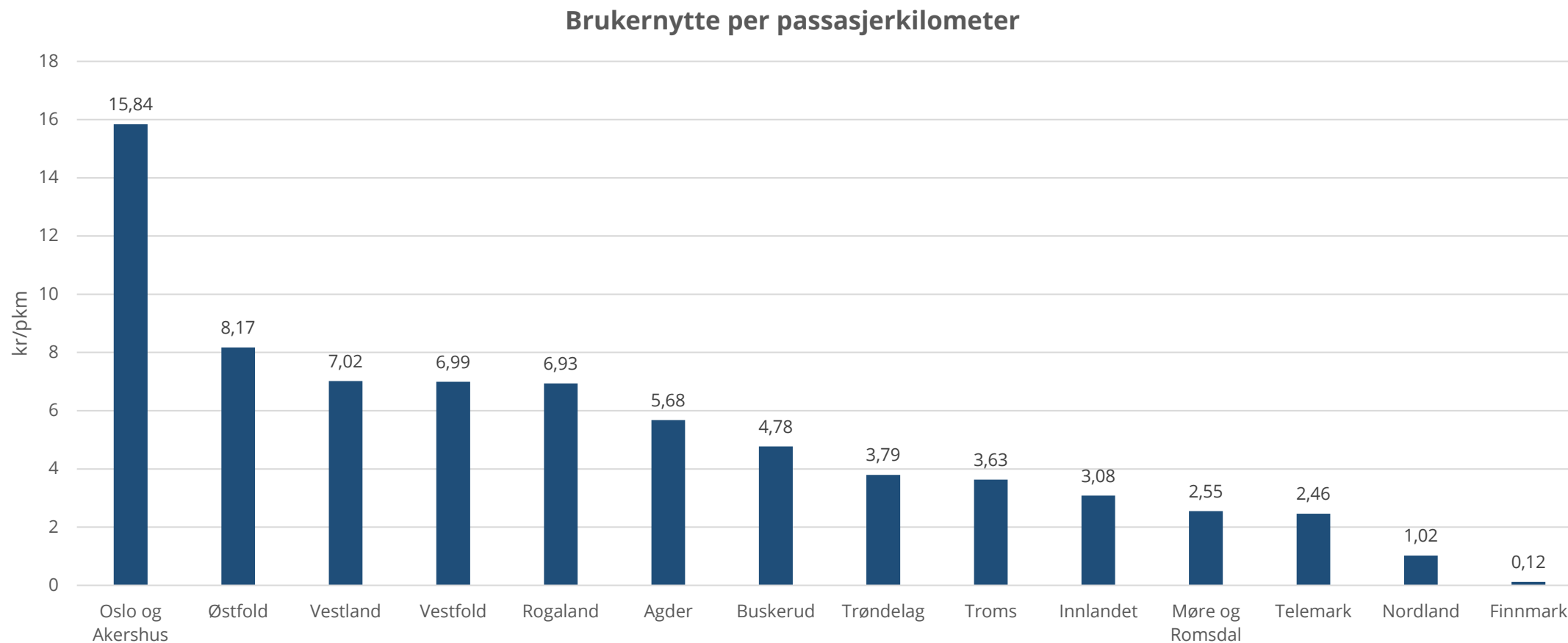
Oslo og Akershus står for 75 % av nasjonal brukernytte. I distriktene er nytten negativ

Brukernytte per transportmiddel

■ Buss ■ T-bane ■ Jernbane ■ Trikk ■ Lokalbåt

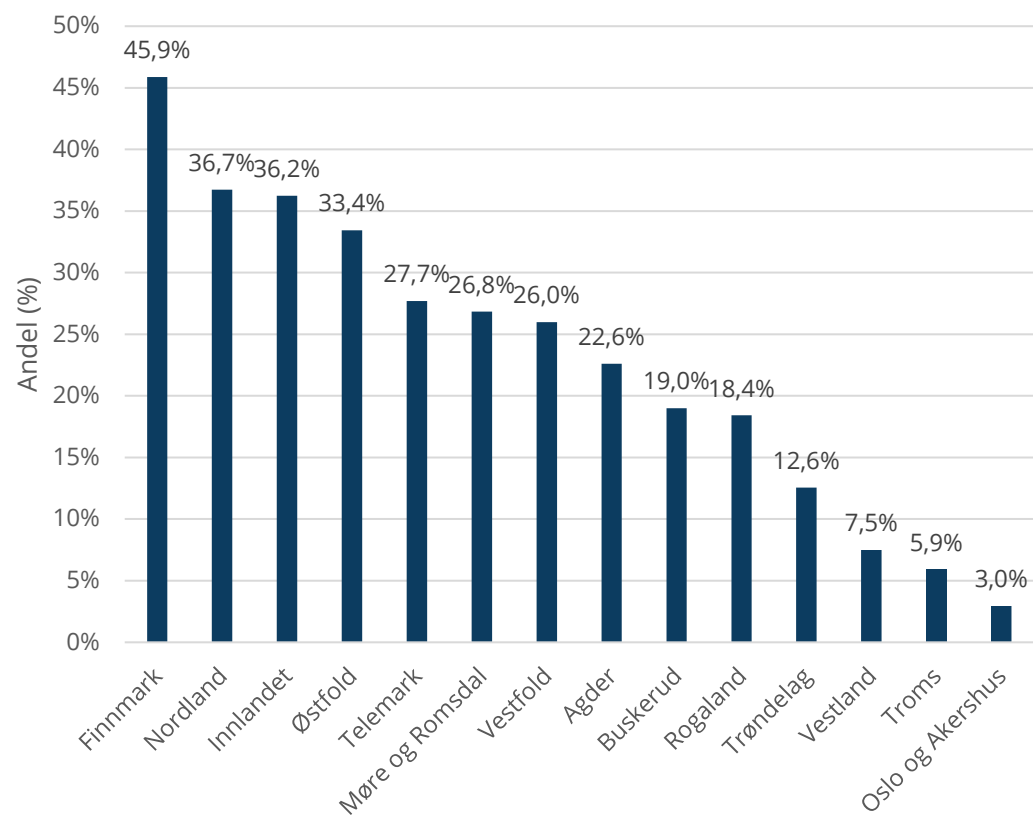


Alle fylker har positiv netto nytte av kollektivtrafikken

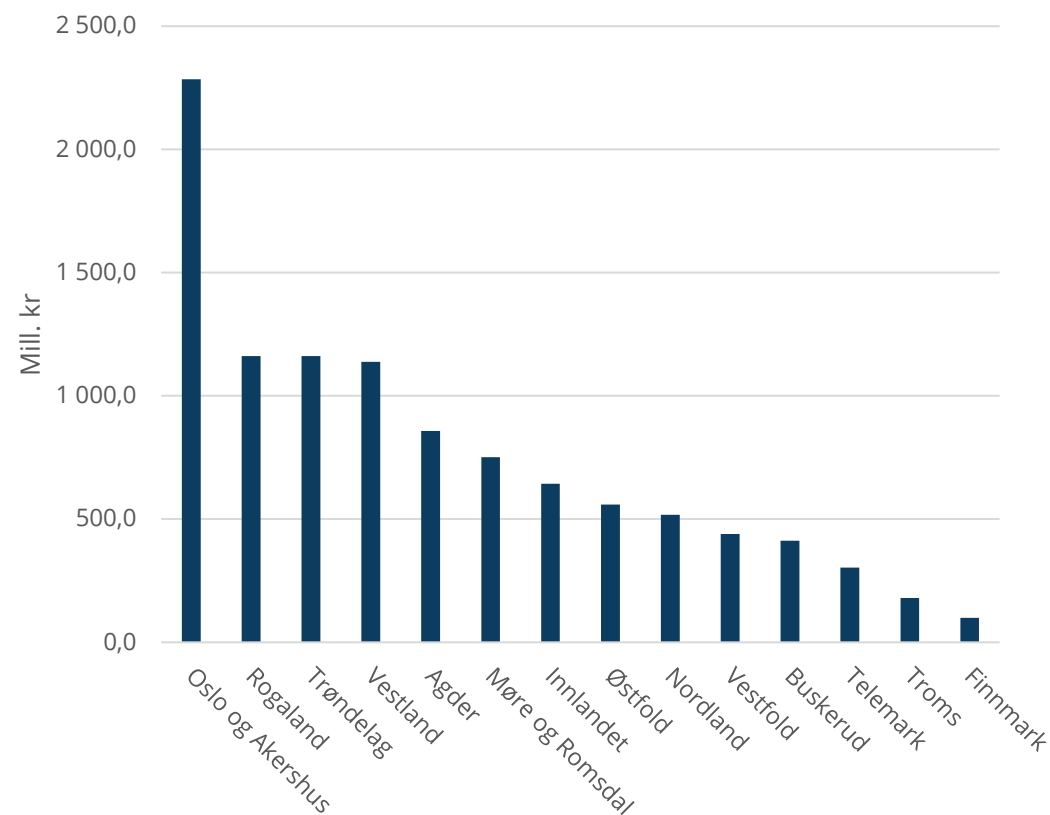


Skolekjøring øker samfunnsnytten i distriktene

Andel skolereiser



Brukernytte av skolekjøring per fylke



Mindre miljø-, klima, og helseskader



Reduserte skade- og miljøkostnader – 2 mrd. kr/år

- Færre ulykker, mindre støy, luftforurensning og veislitasje enn ved bilbruk

Lavere klimagassutslipp – 869 000 tonn CO₂-ekv/år (1,2 mrd. kr)

- 375 000 tonn i det norske utslippsregnskapet – tilsvarer 0,85 % av Norges totale utslipp

Kollektivtrafikken gir nytte i alle fylker, men er konsentrert i byene

For hver krone investert, får Norge tilbake 2,03–3,07 kr i samfunnsnytte*

***(netto brukernytte + reduserte skadekostnader)/(off. kjøp av transporttjenester + bypakker + bompenger)**

Sparer store veiinvesteringer og areal

- **Sparte veiinvesteringer – ca. 3 mrd. kr/år frem til 2036**
- Uten kollektivtilbud måtte veikapasiteten i byene bygges ut kraftig
- Økt press på parkeringsareal
- Kollektivtrafikken krever også investeringer infrastruktur
 - Follobanen ca. 40 mrd
 - Fornebubanen ca. 30 mrd
 - Bussveien på Jæren ca. 15 mrd



Oslo uten kollektivtrafikk er mulig å tenke seg....



Bjørsvika i Oslo / Downtown Los Angeles Foto Ruter / Dreamstime



Tett befolkning gir høyere produktivitet

- Kollektivtilbudet er en forutsetning for at mennesker kan bo og arbeide tett i byene
- Høyere befolkningstetthet gir agglomerasjonseffekter: delt infrastruktur, bedre matching i arbeidsmarkedet og raskere kunnskapsspredning
- NOU 2012:16 viser at produktiviteten øker med 0,058 % for hver 1 % økning i bystørrelse
- **Beregnet agglomerasjonsgevinst: 7,3 mrd. kr/år (spenn 4,4–10,2 mrd. kr)**

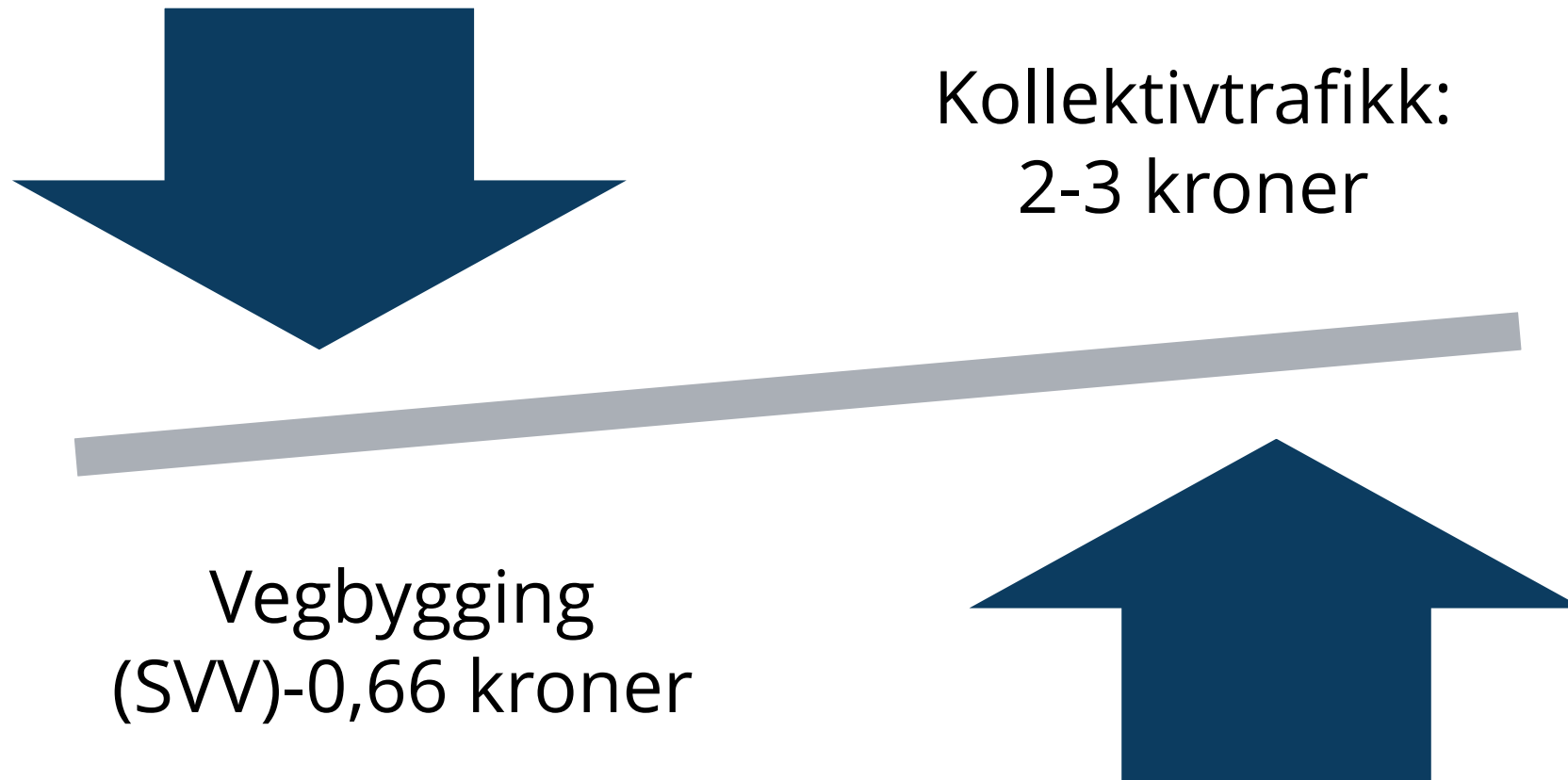


Fart og fremkommelighet gir stor nytte

- Farten betyr mye for bussreisende
- **10 % høyere fart nasjonalt (28 → 30,8 km/t) gir 1,2 mrd. kr mer i nytte for de reisende**
- Dedikerte kollektivfelt og prioritering i lyskryss er avgjørende for å unngå forsinkelser
- Lavere fart gir motsatt effekt, altså færre reisende

Fylke	Fart 2025 (km/t)	Fart +10 % (km/t)	Økt nytte (mill. kr)
Oslo og Akershus	23	25,3	439
Vestland	23	25,3	219
Trøndelag	29	31,9	201
Rogaland	32	35,2	70
Agder	34	37,4	61
Nasjonalt	28	30,8	1 216

Kollektivtrafikken gir høy netto nytte per brukte krone



Metode og forutsetninger

Metode: generaliserte reisekostnader mot et null-alternativ

Prinsipp

- Statisk analyse for 2025
- Brukernytte = differansen mellom generalisert reisekostnad (GK) for bil/taxi og for kollektivtransport
- GK = summen av tids- og pengekomponenter for hver reise
- Fire geografiske segmenter: Oslo/Akershus, øvrige storbyer, mellomstore byer, distrikt

Datagrunnlag og avgrensning

- Statens vegvesens håndbok V712 (tidsverdier, samfunnsøkonomiske analyser)
- TØI-rapport om eksterne kostnader ved transport
- Statistikk for trafikkvolum, reiser og billettpriser
- Omfatter fylkeskommunal kollektivtransport (buss, T-bane/bybane, trikk, båt) og integrert jernbane i byområder

Resultatene er med betydelig usikkerhet

Sensitivitetsparametre	Testet i modellen
Tidsverdier for kollektiv og bil	Lavt / hovedanslag / høyt anslag
Køtidsfaktor	Lavt / hovedanslag / høyt anslag
Andel næringsreiser	Lavt / hovedanslag / høyt anslag
Parkeringskostnad	Lavt / hovedanslag / høyt anslag
Frafall av reiser uten bil	Lavt / hovedanslag / høyt anslag

Ikke kvantifisert i modellen

- Eksistensverdien av å ha et tilbud tilgjengelig
 - Komfort og trengsel ombord
 - Helsegevinster ved gange/sykkel til holdeplass
 - Bilistenes nytte av avlastet vegnett
 - Langsiktig tilpasning (bosted, arbeidssted)
-
- Les mer om metoden i rapporten