

# Sluttrapport – Samordna areal- og transportplanlegging i eit post-korona perspektiv

## 1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Koronapandemien gav oss endringar i reisemønster i eit hurtigare tempo enn vi har sett nokon gong tidlegare. Det gav oss eit behov for å sjå nærare på desse endringane for å kunne vurdere om det gav grunnlag for å tenke nytt i samband med samordna areal- og transportplanlegging.

Prosjektet skulle sjå på to sentrale spørsmål

Korleis skulle kollektivsektoren reise seg igjen etter korona?

Vil korona påverke den langsiktige arealplanlegginga i dei store byområda?

Prosjektet har gitt oss eit nytt kunnskapsgrunnlag som vart nytta i utarbeidinga av Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP). Vi ser at kunnskapsgrunnlaget har stor overføringsverdi til andre byområde. Sjølv om vi no i større grad kjenner effektane av koronapandemien, er det framleis usikkert kor lenge desse effektane vil påverke reisevanane og preferansane våre.

Vi søkte om 300 000 kr frå KMD, og fekk innvilga 300 000 kr. Totalt hadde prosjektet eit budsjett på 600 000 kr, der 100 000 kr var eigenfinansiering og 200 000 kr var eigeninnsats.

## 2. Nærmere om prosjektet

Vi lyste ut ein minikonkurranse hos tre tilbydarar og tildelte WSP oppdraget med å hente inn informasjon og utarbeide ein rapport som er eit av kunnskapsgrunnlaga til RTP. Det resulterte i rapporten «Analyse av transportbehov i et post-korona perspektiv» som vart overlevert februar 2020. Rapporten baserer seg på ein spørreundersøkelse med 441 respondentar. Respondentane fekk spørsmål om reiseadferd før, under og etter pandemien.

Etter rapporten vart levert vart innhaldet bearbeidd og nytta i diskusjonar om innrettinga på RTP, og kva tiltak som skulle settast i verk for å sikre kollektivtransporten si framtid.

## 3. Resultater

Ikke uventet viser studien at det i Bergensregionen har vært en markant nedgang i reiser under pandemien, og at kollektivtrafikken har mistet markedsandeler til både sykkel og bil. Dette samsvarer også med informasjon vi har samlet inn fra andre kilder.

Når det gjelder hva som vil skje etter pandemien er det større usikkerhet, men spørreundersøkelsen indikerer at folk i stor grad vil ta opp igjen gamle vaner. Men for kollektivtrafikken vil det bli en nedgang på omtrent 10% sammenlignet med nivået før pandemien. Årsaken til dette er hovedsakelig at innbyggerne har blitt mer skeptiske til kollektivtrafikk og forbinder dette med noe som er utrygt. Etter 3- 4 år vil befolkningsvekst og økonomisk vekst medføre at passasjertallene igjen er oppe på nivå med før pandemien, og deretter blir det en svak økning. Det totale passasjertallet vil likevel ligge noe lavere enn det ville gjort dersom vi ikke hadde hatt en pandemi.

En annen tendens i undersøkelsen er at respondentene nå, sammenlignet med før pandemien, anser det som mindre attraktivt å bo urbant, og flere oppgir at de ønsker å bo mer romslig. Dersom dette er en varig holdningsendring vil det kunne påvirke bosettingsmønsteret i Bergensregionen og forårsake byspredning og flytting til Bergens nabokommuner, og kanskje enda lengre ut. Dette vil påvirke både bilbruk, reiselengde og kostnader for å drive kollektivtrafikk.

De første årene etter pandemien blir særlig kritiske, ettersom kollektivtrafikken i en periode vil ha lavere passasjertall, og lavere billettinntekter enn før pandemien. Det blir viktig å finne løsninger som kan sikre inntekter til kollektivtrafikken og sikre et konkurransedyktig tilbud. Ellers kan en risikere at det tar lengre tid før passasjertallene tar seg opp igjen. Tiltak som kan bidra til å sikre vekst for kollektivtrafikken, og unngå en finansieringskrise er:

- Jevne ut prisforskjellen for elbiler og andre biler i bompengeringen.
- Åpne opp for at bompengeinntekter kan brukes til drift av kollektivtrafikken inntil passasjerene vender tilbake.
- Redusert parkeringsdekning og/eller økt pris for parkering.
- Redusere ekstrapasitet i kollektivtransporten i rushtiden for å spare kostnader, der hvor etterspørselen har gått ned.
- Forbedre hygiene og renhold.
- Forbedre tilbudet til dem som pendler av og til – for eksempel ved nye billett tilbud.
- Redusere fokus på rushtidsplanlegging.
- Sikre validering og avsløre snikere.

Ett enkelttiltak alene vil ikke ha avgjørende effekt, men dersom flere av de nevnte tiltakene innføres samtidig vil effekten mangedobles.

Rapporten viser til ein tiltakspakke som vil bidra til å få kollektivpassasjerane tilbake til kollektivtransporten etter korona. Fleire av tiltaka er lagt inn i vedtatt RTP for Vestland, og andre tiltak som er av meir praktisk-driftkarakter har blitt handtert etter behov gjennom andre kanalar.

#### 4. Formidling og samarbeid

Rapporten er publisert og offentlig tilgjengeleg på fylkeskommunen sine nettsider saman med andre kunnskapsgrunnlag for RTP. I tillegg er nokre tiltak innarbeidd i RTP.

I dialog med andre fylkeskommuner om utarbeiding av RTP har også kunnskapsgrunnlaga blitt trekt fram som relevante for fleire enn Vestland.

#### 5. Økonomi

I søknaden la vi følgjande budsjett til grunn:

Samordna areal- og transportplanlegging i eit post-koronaperspektiv	
Eigeninnsats, timar a 800 kr	200 000
Eigenfinansiering	100 000
Tilskotsmiddel KMD	300 000
SUM	600 000

Reknskapen viser at prosjektmidlane frå KMD, saman med ein eigenandel vart nytta til å betale for konsulent. Overforbruk på kr 2 000 samanlikna med søknaden vart finansiert av Vestland fylkeskommune.

Samordna areal- og transportplanlegging i eit post-koronaperspektiv		
	Utgifter	Finansiering
<b>Eigeninnsats, 250 timer a 800 kr</b>	200 000 kr	
<b>Faktura frå WSP (konsulent)</b>	197 737,50 kr	
<b>Faktura frå WSP (konsulent)</b>	204 262,50 kr	
<b>Tilskot frå KMD</b>		300 000 kr
<b>Eigenfinansiering i kr</b>		102 000 kr
<b>Eigeninnsats, 250 timer a 800 kr</b>		200 000 kr
<b>SUM</b>	602 000 kr	602 000 kr