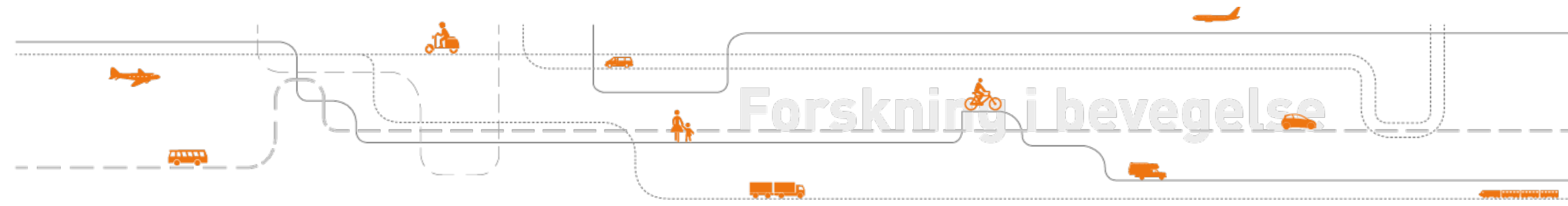


CODAPT - Adaptive measures for non-private transport to the Covid-19 pandemic

Kollektivforum 13.10.2020

Jørgen Aarhaug



Bakgrunn

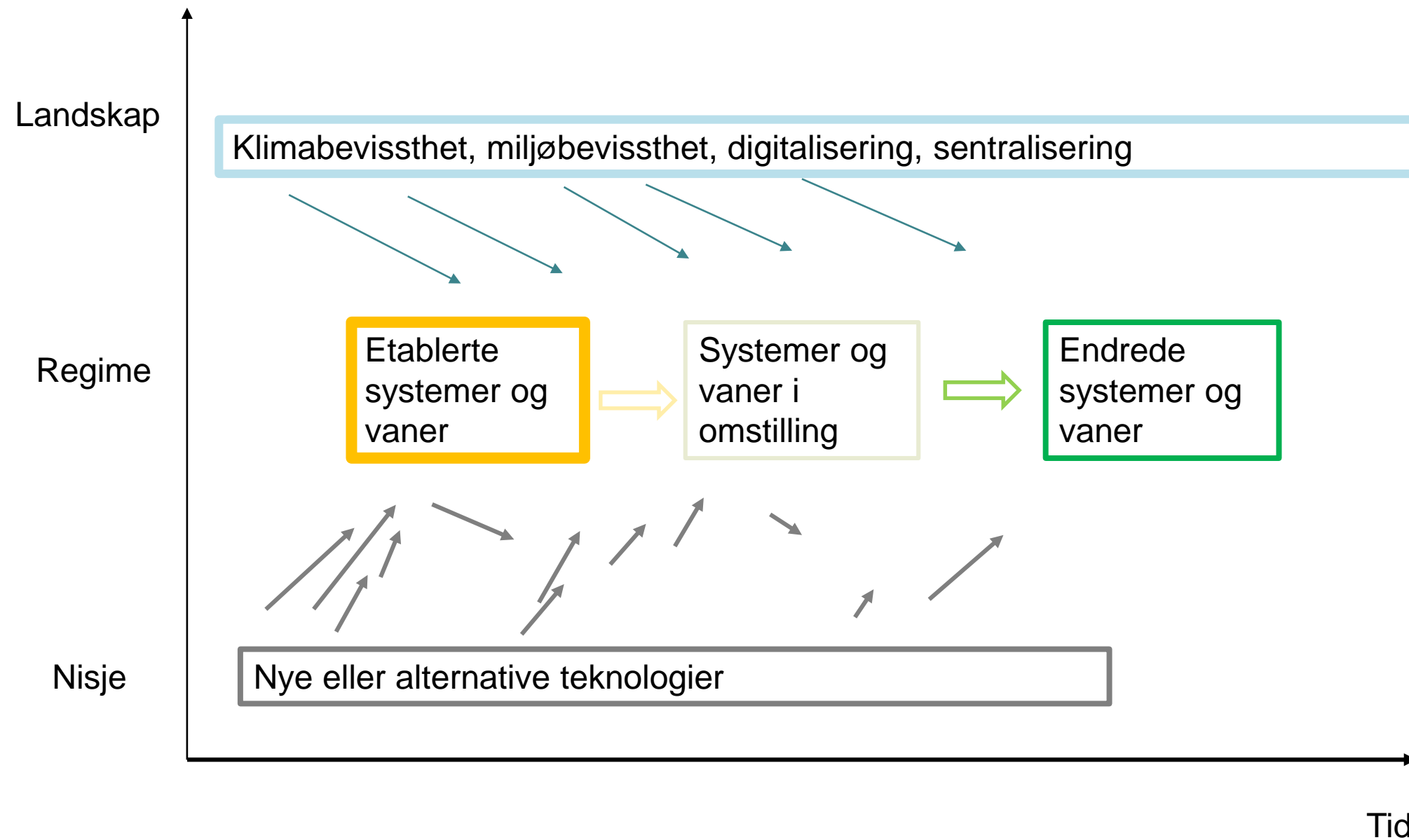
- Observasjon:
- Både konsekvensene av pandemien og tiltakene for å bekjempe den, slår ulikt ut i transportnæringene. På overflaten (og kort sikt) fremstår det som de etablerte aktørene, med offentlige kontrakter både er mindre påvirket av pandemien og har tilgang på bedre støtteordninger
- Smittespredningsrisiko medfører endret reiseatferd
- Kollektivtransport er et mulig sted for smitte, dette gjør rushtidsproblematikken vanskeligere.

Prosjektidé

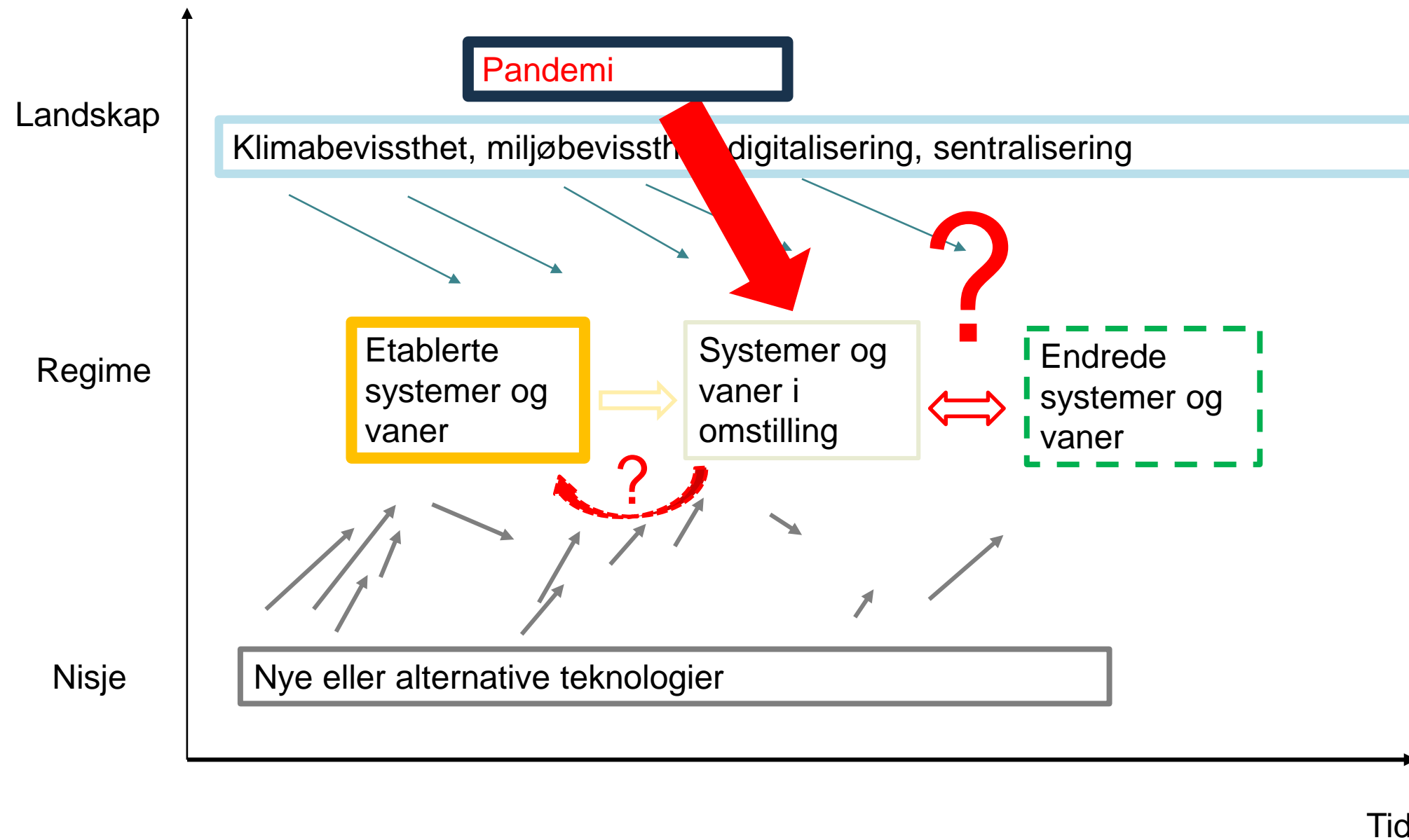
Pandemien kommer som et eksogent sjokk på et transportsystem som er i en omstillingsprosess

Hvordan påvirkes omstillingen

[i persontransportsystemet] av sjokket?



Tid



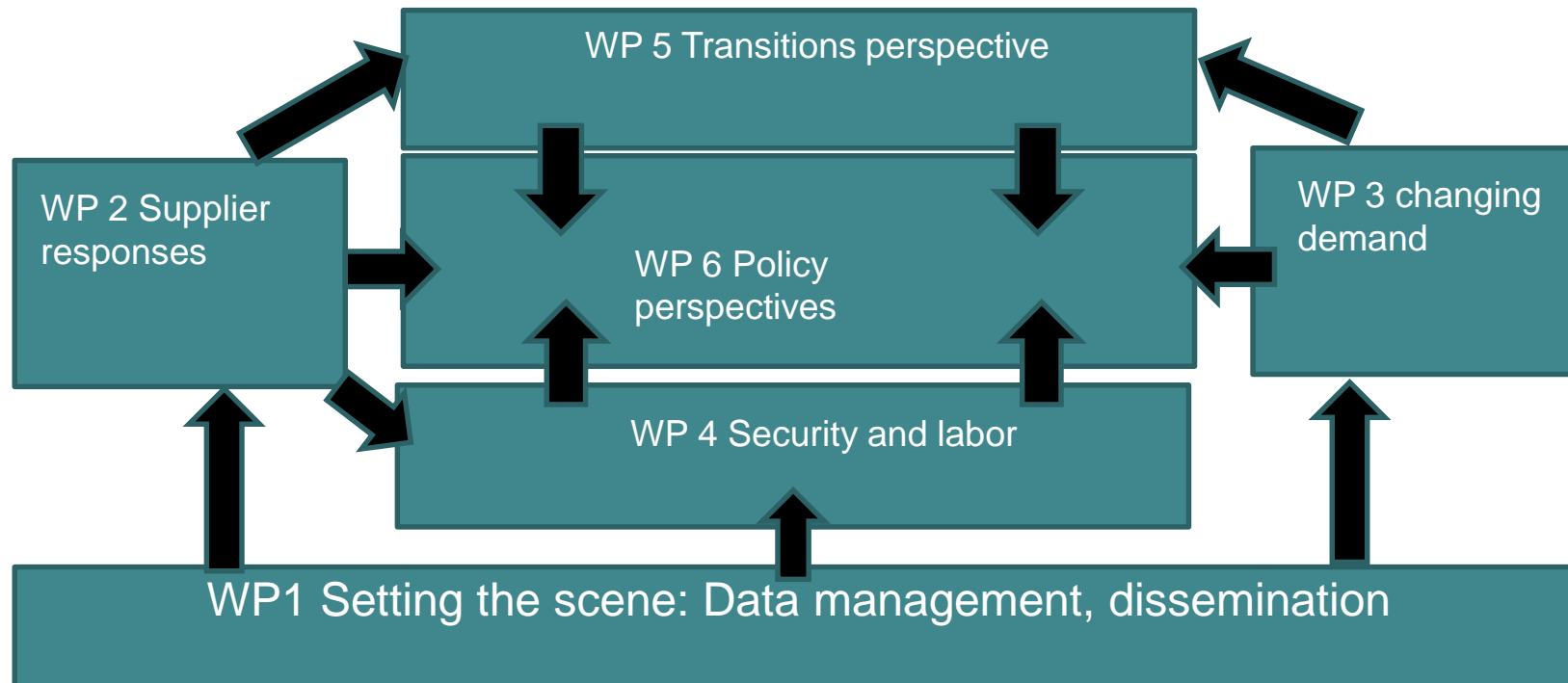
Hvilke kunnskapshull kan dette «eksperimentet» bidra til å dekke?

- Det mangler litteratur på optimering av transport gitt ekstreme hendelser
- Det er veldig få tydelige eksogene sjokk som er studert i transisjonslitteraturen
- Norge ligger langt framme i implementering av EU-reguleringer med hensyn til persontransport, og introduksjon av delte transporttjenester.

Forskningsspørsmål

- *How does the Covid-19-pandemic influence the transformation of the mobility sector in Norway?*
- *Through which mechanisms has the Covid-19-pandemic resulted in different responses from the operators? (These vary from complete shut-down to continue as nothing happened). (WP2,WP4)*
- *What are the distributional effects of the outbreak and the government's response, for this sector with respect to organizational form, size, contract structures and core market? And how is this changed by new organizational arrangements? (WP4)*
- *How does landscape level shocks, such as the Covid-19 outbreak, affect the ongoing sustainability transition process? (WP5)*
- *What could in hindsight been done better? (What are optimal urban transport policies when faced with the covid-19 outbreak or similar crises, when also considering the transport system's role in securing the reliability of labor supply for socially critical professions?) (WP6)*
- *As policy makers acknowledge that crowding on public transport has a higher potential social cost than perceived before, how does this affect the optimal balance of different urban transport policies? (WP 6)*
- *Given an average seat utilization throughout the day of 20%-25% on public transport in Oslo (Ruter, 2019), what is the scope for "flattening the curve" with regards to public transport occupancy, so that peak-hour crowding is avoided but pre-crisis public transport needs are still met, and what are the most effective policies? (WP6)*

Vår tilnærming



I praksis

- Tre «fysiske» case
 - *Kollektivtransport*
 - *Delte transporttjenester*
 - *Transportsektoren som arbeidsmarked*
- Tre analyseretninger
 - *Hvordan endrer smitte ulempen med å reise?*
 - *Hvordan endres folks bruk av- og holdninger til alternative transportmidler?*
 - *Hva er fordelingseffektene?*
- Hva betyr dette? – på overordnet nivå
 - *For omstillingsprosessen*
 - *For praktisk politikk*

Deltagerne – kjernegruppa (flere vil bli involvert)



bilkollektivet



NHO
Transport



Urban
Sharing



toi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Forskningsrådet

?

jaa@toi.no

