

## Næringslivets klimapanel

# Kollektivtransport i norske byområder

### 1. Innledning

Befolkningen i de største byene i Norge vil vokse kraftig de neste årene. Frem til 2030 er anslaget at Oslo-området vil få ca. 400 000 flere innbyggere, mens befolkningsveksten i Bergens-området vil bety nær 100 000 flere innbyggere i 2030. Befolkningsveksten vil gi en betydelig økning av transportomfanget. Hvis folk bruker like mye bil som i dag vil det bety ca. en halv million flere bilturer hver dag i Oslo og Akershus, ca. 130 000 flere bilreiser i Bergens-området og ca. 100 000 flere bilreiser i Trondheims-området.

Dette vil skape økt trengsel på veiene, som vil ramme både næringslivets transporter og persontransporten hardt. I tillegg vil den økte biltrafikken ha store samfunnsøkonomiske kostnader. Miljø- og fremkommelighetsproblemene i byområdene vil øke kraftig dersom det ikke tas i bruk effektive virkemidler for å styre utviklingen mot mer bruk av miljøvennlige transportformer.

Målet er å sikre at kollektivtransporten kan møte den forventede trafikkveksten, og også ta deler av veksten i biltrafikken. Det er videre et mål å redusere miljøeffektene fra veitrafikken og øke fremkommeligheten på veiene, både for næringslivets godstransporter og for kollektivtransporten.

Dette heftet er en sammenfatning av NHOs initiativ KollektivLøftet, basert på rapporten "Strategier for en mer effektiv kollektivtransport i norske byområder 2010-2030".

### 2. Befolkningen i byområdene øker i årene fremover

Fremskrivninger av befolkningstallet fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) (fig. 1) viser at det i norske byområder forventes en kraftig befolkningsvekst i årene frem mot 2030:

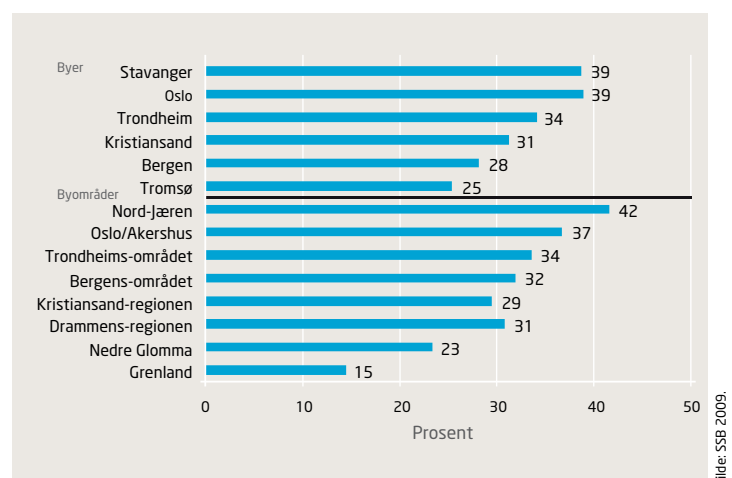
- Befolkningen forventes å øke med 23 prosent for hele landet
- Befolkningsveksten i de seks største byene vil være større enn landsgjennomsnittet. I Oslo og Stavanger vil befolkningen øke med nesten 40 prosent. Befolkningsveksten forventes å være over 30 prosent i Trondheim og Kristiansand, og 25 prosent i Tromsø
- Av byområdene er det Nord-Jæren som forventes å ha den største veksten, med 42 prosent frem mot 2030

### Befolkningsøkningen vil bety en betydelig økning av transportomfanget

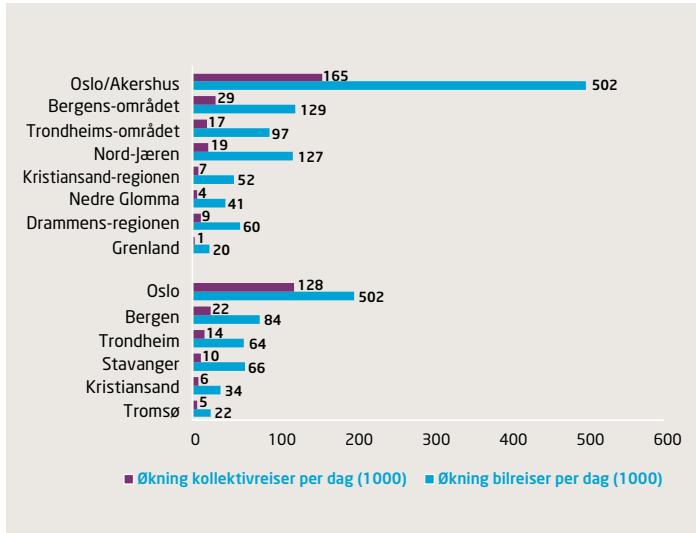
Befolkningsveksten betyr at det vil bli en betraktelig økning i antall reiser i byene. Dersom vi foretar like mange reiser som i dag, vil antallet reiser blant Oslos innbyggere øke med ca. 600 000 per dag og i Bergen og Trondheim med over 150 000. I byregionen Oslo/Akershus vil antallet reiser per dag øke med over 1 million, mens antallet reiser i Bergens-området, Trondheims-området og på Nord-Jæren vil øke med over 200 000.

Med den samme transportmiddelfordelingen i byene som i dag, og med samme reiseaktivitet, vil det i 2030 være omtrent en halv million flere biler på veiene per dag i Oslo og Akershus enn i 2008 (fig 2). I Bergens-området og på Nord-Jæren vil det være ca. 130 000 flere biler på veiene i 2030 enn i 2008, mens det i Trondheims-området vil være ca. 100 000 flere biler.

Også antallet kollektivreiser vil øke betraktelig. I Oslo og Akershus kan vi forvente minst 165 000 flere kollektivreiser per dag i 2030 enn i 2008 hvis transportmiddelfordelingen holder seg på samme nivå som i dag. Dersom byene når sine mål om en større andel kollektivreisende på bekostning av biltrafikken, vil økningen bli enda større - og økningen i antallet bilreiser lavere.



Figur 1. Prognoser for befolkningsutviklingen i de seks største norske byene og for utvalgte byregioner 2008-2030.



Figur 2. Forventet økning i antall bil- og kollektivreiser frem mot 2030 (med utgangspunkt i SSBs befolkningsfremskrivning, hovedalternativ MMMM). Grovt anslag basert på at hver innbygger over 13 år foretar 3,3 reiser daglig, og at dagens transportmiddelfordeling opprettholdes (RVU 2005).

Analysene gir et bilde av mulige konsekvenser av den sterke befolkningsveksten. Mange andre faktorer vil også påvirke trafikktviklingen, blant annet utviklingen av bolig- og arbeidsmarkedet, arealutnyttelse, den økonomiske utviklingen, og transportpolitiske tiltak. Det betyr at prognosene for trafikktviklingen kan avvike noe i ulike beregninger.

### Kollektivtransport må ta en god del av veksten

Beskrivelsene illustrerer at byene står overfor betydelige utfordringer på transportområdet. Hovedutfordringen er å utvikle et transportsystem som kan håndtere den betydelige økningen i reiseomfanget i relativt nær fremtid.

I flere byer er det et mål at kollektivtransporten skal kunne håndtere den økte transportetterspørselen alene. Hvis de største byområdene skal klare dette, betyr det at antallet kollektivreiser i de seks største byene må øke med ca. 130 prosent (Tabell 1) frem til 2030. For flere av byene vil en slik målsetting bety at antallet kollektivreiser mer enn tredobles.

Hvis kollektivtransporten alene skal ta veksten i de motoriserte reisene, betyr det en kollektivandel i Oslo på ca. 30 prosent, og en kollektivandel i de andre byene på rundt 20 prosent. Det er fullt mulig å nå en slik ambisiøs målsetting. Mange europeiske byer i Europa har en så høy kollektivandel, også blant de mellomstore byene. Det krever en målrettet satsing og en kombinasjon av flere virkemidler.

Målet må være at gange og sykling skal ta en del av biltrafikkveksten. Det er verken ønskelig eller mulig for kollektivtransporten å være et konkurransedyktig alternativ på de korteste reisene. Hvis vi forutsetter at fordelingen mellom kollektivtransport og gange/sykkel er den samme som i dag, og at de sammen skal ta hele biltrafikkveksten, vil antallet kollektivreiser likevel i snitt måtte øke med 65 prosent i de seks største byene.

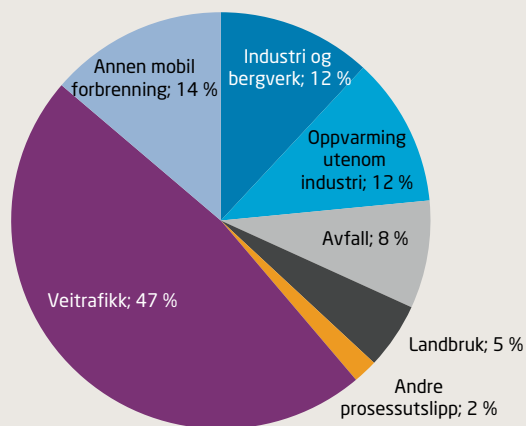
### 3. Veitrafikken står for en stor del av CO<sub>2</sub>-utslippene

Klimagassutslippene fra veitrafikken har økt med 33 prosent fra 1990 til 2007. Veitrafikken står i dag for nesten halvparten av klimagassutslippene i landets ti største byer (fig. 3).

Klimagassutslippene fra veitrafikken forventes å ha en årlig vekst på rundt 1,5 prosent frem mot 2020. Det er en fortsatt forventet vekst i transportvolumet som gir grunnlag for en slik økning i utslippene.

	Dagens reiser (2008)	Kollektivtransporten tar hele veksten i motoriserte reiser (2030)		Gange/sykling tar en del av veksten i biltrafikken (tilsv. dagens andel) (2030)	
	Kollektivreiser per dag (1000)	Endret antall kollektivreiser	Ny markedsandel koll.	Endret antall kollektivreiser	Ny markedsandel koll.
<b>Byer</b>					
Oslo	330	101 %	31 %	63 %	25 %
Bergen	78	136 %	21 %	58 %	14 %
Trondheim	41	189 %	19 %	65 %	11 %
Stavanger	25	299 %	22 %	102 %	11 %
Kristiansand	18	222 %	20 %	82 %	11 %
Tromsø	19	141 %	20 %	61 %	13 %
<b>Sum alle byer</b>	<b>512</b>	<b>129 %</b>	<b>25 %</b>	<b>65 %</b>	<b>18 %</b>

Tabell 1. Oversikt over antall kollektivreiser per dag i de største norske byområdene og hvor mye kollektivtransporten må øke for å ta forventet vekst i motoriserte reiser. Enkle beregninger med utgangspunkt i transportmiddelfordeling rapportert i RVU 2005.



Figur 3. Kildefordelt klimagassutslipp (CO<sub>2</sub>-ekv) i 10 byer (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Fredrikstad, Sarpsborg, Skien, Drammen og Tromsø) i 2007.

Utslippene av CO<sub>2</sub> fra lette kjøretøy har ikke økt så mye som veksten i transportomfang skulle tilsi i løpet av 1990-årene. Dette skyldes at bilmotorene har blitt mer energieffektive.

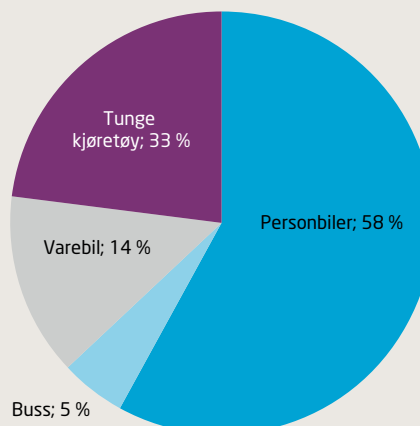
Klimagassutslippene fra veitrafikken kan reduseres ved energieffektivisering og tekniske tiltak på kjøretøyene. Også kollektivtransporten har et betydelig potensial for utslippsreduksjoner med en mer miljø- og energieffektivt kjøretøypark enn i dag.

I tillegg til at kjøretøyene har blitt mer energieffektive de senere årene har man sett en betydelig overgang fra bensin til diesel, som gir lavere CO<sub>2</sub>-utslipp ([www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)). For å oppnå betydelige utslippsreduksjoner kreves tiltak utover energieffektivisering av privatbilene og overgang til mer miljøvennlig drivstoff.

Personbiler har et høyere utslippsnivå per passasjerkm enn kollektivtransport. En fremskrivning som er gjort i forbindelse med grunnlagsarbeidet til NTP 2010-2019 viser at personbiler forventes å stå for en betydelig del - 58 prosent - av klimagassutslippene fra veitrafikken i 2020 (fig. 4).

Lokal luftforurensning er fortsatt et problem i flere av byene i Norge. Veitrafikk er den største kilden til lokal luftforurensning. Både utslipp av eksos og asfaltslitasje fra piggdekkbruk bidrar til utslipp av svevestøv. I Oslo bidrar veitrafikken med over 70 prosent av konsentrasjonsnivået av svevestøv langs veier.

Eksos fra biltrafikk bidrar med over 90 prosent av konsentrasjonsnivåene for NO<sub>2</sub>. Dieserbiler har høyere utslipp av NO<sub>2</sub> og partikler enn bensinbiler, men strengere europeiske utslippskrav til bensin- og dieserbiler har ført til at nyere dieserbiler har betydelig lavere utslipp av NO<sub>x</sub> og partikler enn eldre dieserbiler. De tunge kjøretøyene, som stort sett er dieselkjøretøy, er en stor kilde til lokal luftforurensning, særlig NO<sub>2</sub>.



Figur 4. Fremskrevet fordeling av klimagassutslipp (CO<sub>2</sub>-ekv.) fra veitrafikken, år 2020.

#### 4. Grunnpillarer i kollektivtransportsatsingen

En kollektivtransportstrategi for de største byområdene må bygge på fire grunnpillarer:

##### 1. Langsiktig planlegging og tilrettelegging

Planleggingen må starte nå for at en skal bli i stand til å iverksette de nødvendige tiltakene til rett tid. Det tar tid å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud, og kollektivløftet krever en betydelig økt satsing på infrastruktur, ansatte og vognpark.

Det er nødvendig å:

- sikre stabile økonomiske rammebetingelser for kollektivtransporten,
- utvikle en helhetlig og langsiktig arealplanlegging,
- rekruttere fremtidig personell,
- oppgradere infrastrukturen og
- sikre drifts- og investeringsmidler til nødvendig vognmateriell.

##### 2. Helhetlig virkemiddelbruk

Rammebetingelser for bruk av bil og kollektivtransport har like stor betydning som utvikling av kollektivtilbudet for å oppnå målet om at kollektivtransporten skal ta en stor del av biltrafikkveksten. Helhetlig virkemiddelbruk innebærer at kollektivtransporten i større grad må inngå i en overordnet strategi for byområdet, og at flere virkemidler må kombineres.

##### 3. Best mulig kollektivtransport for pengene

Det må settes krav til at kollektivsatsingen gir effekt, både ved at den gir flere passasjerer, og at den gir mindre forurensning. Økt satsing på en oppgradering av infrastrukturen må kombineres med økte tilskudd til drift. Det er dårlig samfunnsøkonomi å kjøre med lav frekvens på høystandard linjenett. Samtidig må det stilles strenge krav til effektiv utnyttelse av midlene. Kollektivsatsingen må konsentreres om de strekningene der kollektivtransporten er mest konkurransedyktig.

#### 4. Enklere kollektivtransport

Det som kjennetegner typiske kollektivbyer i Europa er at tilbudet er enkelt å bruke, selv for de som ikke er faste kollektivtrafikanter. For å få til en betydelig økning i antallet kollektivreiser må kollektivtilbudet forenkles i alle ledd, slik at barrierene mot å reise kollektivt reduseres.

#### 5. Ti tiltak for et kollektivløft i norske byområder 2010-2030

Målet er å:

- I. sikre at kollektivtransporten kan møte den forventede trafikkveksten, og også ta store deler av veksten i biltrafikken
- II. redusere miljøutslippene fra veitrafikken
- III. øke fremkommeligheten på veiene, både for næringslivets transporter og for kollektivtransporten

Kollektivtransportstrategien må baseres på et forpliktende samarbeid mellom alle sentrale aktører. Samarbeidet som er etablert i forbindelse med transportpakkene i de største byområdene må være en viktig plattform i dette arbeidet.

For å få til et kollektivløft i norske byer, er tiltak innen følgende ti områder nødvendig:

1. Kollektivtilbudet må øke kraftig. Frekvensen må fordobles i rushtiden, og øke kraftig over resten av døgnet.
2. Bussfremkommeligheten må gå foran prioriteringen av privatbilene, med
  - egne prioriterte busskorridorer i transportkorridorer inn mot sentrumsområdene (superbuss-konsept)
  - kollektivfelt og busstraséer ved alle flaskehals
  - lyssignalprioritering
  - utforming av holdeplasser som minimerer oppholdstiden for bussene
  - tilretteleggingstiltak ved sentrale kollektivknutepunkter
3. Kapasiteten på t-bane og trikkenettet økes, ved å:
  - oppgradere eksisterende linjenett
  - anskaffe tilstrekkelig vognmateriell
  - videreføre arbeidet med fremkommelighetstiltak på trikkenettet
  - sikre tilstrekkelig kapasitet i t-banens tunnelsystem på strekningen Tøyen-Majorstua
  - oppgradere alle t-banestasjoner slik at de kan betjene lengre togsett
4. Veiprisning i de største områdene, som legger grunnlag for bedre fremkommelighet i rushtrafikken, og gir inntekter til et løft for fremkommelighets- og miljøtiltak.
5. Målrettet arealplanlegging som legger til rette for et best mulig trafikkgrunnlag for kollektivtransporten, og som leder de mest bilintensive arbeidsplassene utenfor sentrale bysentra og knutepunkter.

6. Det må bli mer fordelaktig å reise miljøvennlig enn med bil til jobb, ved hjelp av statlige virkemidler og egeninitierte tiltak i private og offentlige bedrifter.
  - Månedskort betalt av arbeidsgiver skal ikke skattelegges.
  - En mer aktiv satsing på bedriftsrettede Mobility Management-tiltak for å stimulere arbeidstakere til bruk av miljøvennlige transportformer.
7. Langsiktig satsing på rekruttering av personell. Lovendring som senker alderskravet for persontransportførere fra 21 til 18 år. Det forutsettes at det igangsettes et opplæringsløp gjennom den videregående skolen. Statusheving av sjåfør-/føreryrket må også inngå i en langsiktig rekrutteringsstrategi.
8. Kontrakter som stimulerer til videreutvikling av kollektivtilbudet: Det må utvikles mer dynamiske kontrakter, som stimulerer operatørene til å videreutvikle tilbudet underveis i kontraktperioden. Dette vil bidra til at selskapene utvikler tilbudet i tråd med endringer i reisemønster, og endringer i trafikantenes ønsker og behov.
9. Årlig kollektivmilliard til kollektivtransporten i de seks største byområdene: En utvikling av kollektivtilbudet for å oppnå målsettingene forutsetter et betydelig økonomisk løft for den lokale kollektivtransporten, både for å møte passasjerveksten og for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på infrastrukturen. Utover satsingen som ligger inne i transportpakkene og i NTP bør det bevilges en årlig kollektivmilliard til de seks største byområdene de neste 20 årene. Det må stilles krav til samfunns effektiv utnyttelse av disse midlene, med fokus på antall nye kollektivtrafikanter, og miljøeffektivitet.
10. Etablering av en nasjonal kollektivtransportstrategi, som omfatter:
  - En forpliktende opptrappingsplan for investeringer i og drift av kollektivtransporten.
  - Klare kvalitetsmål, for eksempel konkrete og forpliktende mål for fremkommelighet, punktlighet, frekvens, komfort og miljøutslipp.
  - Virkemidler som øker kollektivtransportens konkurransekraft, sammenlignet med privatbil.

Tiltakene må kombineres med tekniske tiltak i kjøretøyer for kollektivtransport: Energiggjøring, anvendelse av biodiesel og bioetanol, og tilrettelegging for raskt å ta ny teknologi i bruk (hybrid-motorer, hydrogen m.m.)

#### NHO mener:

- Behov for en kraftig økning i kollektivtilbudet, med en dobling av kollektivtilbudet i rushtiden samt en årlig kollektiv milliard til kollektivtransporten i de seks største byområdene.
- Mer transporteffektiv arealpolitikk for god samordning av arbeidsplasser, boligområder og serviceinstitusjoner vil redusere transportbehovet.
- Nasjonal Transportplan bør suppleres med en nasjonal strategi for utviklingen av kollektivtrafikken, med fokus på hvordan kollektivtrafikken kan ta veksten i personbiltrafikken i byområdene.
- Veiprisning i de største byområdene kan gi bedre fremkommelighet i rushtrafikken, og gi inntekter til et løft for fremkommelighets- og miljøtiltak.