

Sammendrag:

Storbytrafikken i dag og fem til ti år framover

Trafikken i de tre storbyene Oslo, Bergen og Trondheim har gjennom mange år hatt en jevn vekst. Selv om veksten midlertidig har stoppet opp som en følge av lavkonjunkturen som startet høsten 2008, må man regne med at trafikken igjen vil øke i årene framover. Alle de tre byene har betydelige køproblemer. Innenfor en tidsramme på 5 til 10 år er det planlagt begrensede utvidelser i vegkapasiteten. For å sikre framkommeligheten er det nødvendig med tiltak som kan virke raskt for å begrense bilbruken. Køprising er en mulighet, men også andre tiltak som forbedring av kollektivtilbudet vil være effektive.

I denne rapporten har vi sett på ulike forhold som kan påvirke framkommeligheten i Oslo, Bergen og Trondheim på 5 til 10 års sikt. I alle tre byene er det framkommelighetsproblemer i dag. Trafikkvolumene i hovedstadsområdet er betydelig høyere enn i de to andre byene.

Finanskrisen høsten 2008, med påfølgende lavkonjunktur, har bidratt til en reduksjon i vegtrafikken. Første tertial 2009 (januar-april) viser en reduksjon på landsbasis med 1,1 prosent. I Oslo ble trafikken gjennom bomringen redusert med ca åtte prosent i første tertial 2009, og nær fem prosent i byen som helhet. Avhengig av hvordan økonomien utvikler seg kan dette medføre en midlertidig forbedret framkommelighet på køutsatte vegstrekninger.

Den store trafikkreduksjonen i Oslo skyldes sannsynligvis både endringer i bomringen i 2008 (bla høyere priser), lavere priser på månedskort for kollektivtransport samt generell konjunkturedgang.

Dette kan føre til et pusterom i trafikkutviklingen på vegene i Osloområdet med anslagsvis tre til fem år. Når lavkonjunkturen er over vil man sannsynligvis få en fortsatt trafikkvekst. At trafikken nå synker, må ikke lede til den konklusjonen at trafikkproblemene er i ferd med å bli løst.

Trondheim og Bergen har ikke hatt en like sterk reduksjonen i trafikken som Oslo. Vegtrafikkindeksen for Sør-Trøndelag viste i første tertial 2009 en nedgang på 1,5 prosent, mens det i Hordaland var en vekst på 1,0 prosent.

Alle de tre byene har nå en netto tilflytning. Dette vil fortsette i årene som kommer. En viktig utfordring er å bygge ut transportsystemet slik at det kan betjene den økte befolkningen og næringslivet på en rasjonell måte.

Køproblemene er størst i Osloregionen. Det er også her man forventer størst befolkningsvekst. I forbindelse med Oslopakke 3 er det lagt til grunn 230.000 flere bosatte i Oslo og Akershus i løpet av en periode på 20 år, og transportetterspørselen er forventet å stige med 30 prosent fram til 2025.

Framkommeligheten er i dag bedre i sentrum enn på innfartsvegene. Dette skyldes blant annet at utbyggingen av kapasiteten har skjedd ”innenfra og utover”.

Vegprosjektene som er planlagt i neste 10-års periode er imidlertid i vesentlig grad miljøprosjekter. Disse vil kunne gi forbedringer i framkommeligheten lokalt, men vil ikke løse de generelle køproblemene i rushtiden på innfartsårene og på Ring 3 i Oslo. Forbedringer i framkommeligheten vil måtte skje ved hjelp av trafikkregulerende tiltak og utbygging av kollektivtransporten som de viktigste virkemidlene.

I Oslopakke 3 ligger det en betydelig satsing på kollektivtransport. Men alternativene ”Referanse” og ”Lokalt forslag”, slik det er referert i Konseptvalgutredningen, synes ikke være tilstrekkelig til å opprettholde tilbudet på dagens nivå når man tar hensyn til befolkningsveksten. Kun ”Alternativt konsept” vil gi et tilbud med tilnærmet samme antall setekilometer per person over bygrensa i rushtiden som i dag. Analysene i Oslopakke 3 går fram til 2028, altså et betydelig lengre tidsperspektiv enn det vi i utgangspunktet ser på i denne rapporten.

Virkningsberegninger av Oslopakke 3 utført av Statens vegvesen Region øst, konkluderer med at ”Lokalt forslag” ikke vil føre til vesentlige forbedringer i framkommeligheten i rushtiden sammenliknet med i dag.

Forsinkelsene i Oslo er særlig store på E18 fra vest om morgenen. Analyser utført av Rambøll viser at en videre trafikkvekst fort vil føre til at E18 vil gå full det meste av dagen mellom kl 05 om morgenen og kl 19 om kvelden. Også på Ring 3, fra øst mot vest om morgenen og fra vest mot øst om ettermiddagen, er køene betydelige. De som kjører hele denne ruta kan oppleve en forsinkelse på omkring 50 minutter daglig (2008).

Framkommeligheten i Oslo har bedret seg noe fra 2007 til 2008.

Gjennomsnittshastigheten på E18 i rushtet fra Asker til Bispelokket har for eksempel økt fra 24 km/t til 31 km/t. Dette kan forklares med at trafikken i 2008 gikk litt ned.

Til tross for at det er satset betydelige midler på vegbygging gjennom Oslopakke 1 og 2, viser målinger utført i regi av PROSAM at framkommeligheten i Oslo i rushtiden ikke har bedret seg vesentlig siden 1990-tallet.

Alle tre byområdene har de siste 20 årene satset betydelige summer for å bygge ut et effektivt hovedvegnett. Dette har økt kapasiteten i vegnettet, men køene har ikke blitt borte. I Oslo har man satset betydelig mer på å bygge ut kollektivtrafikken enn i Bergen og Trondheim. Kollektivandelen i Oslo er da også betydelig høyere enn i Bergen og Trondheim.

Det er i første rekke næringstransporter knyttet til både varer og tjenester som vil bli skadelidende dersom man ikke lykkes å bedre eller opprettholde flyten i vegsystemet gjennom nødvendige tiltak som kjøprising kombinert med satsing på kollektivtransport både på veg og bane.”

Det mest effektive tiltaket for å redusere køene på kort sikt er trolig å innføre kjøprising kombinert med en styrking av kollektivtrafikken. I Stockholm ble biltrafikken i rushtiden redusert med 22 prosent over bompengesnittet da man innførte trengselsskatt (kjøprising). Forsinkelsene målt i ekstra kjøretid ble redusert med en tredjedel i morgenrushet og halvert i ettermiddagsrushet. Tiltaket

hadde også betydelige positive miljøeffekter. Beregningene viser at slike tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Næringstransporter knyttet til både varer og tjenester er blant dem som blir mest skadelidende dersom man i norske byer ikke lykkes med å opprettholde eller bedre flyten i vegsystemet, for eksempel gjennom tiltak som kjøprising kombinert med styrking av kollektivtransporten. Slike transportere har høy timepris og dermed høye kostnader dersom framkommelighetene er dårlig.

I Osloregionen sier politikerne foreløpig nei til kjøprising.

Alle tre byene er med i samarbeidet "Framtidens byer" som er initiert av statlige myndigheter. Samarbeidet tar sikte på å redusere klimagassutslippene og skape gode bymiljø. Begrensning av biltrafikken er i den sammenheng en viktig målsetting.

Det er vanskelig å si hvilke virkninger de skisserte miljøpakkene vil ha på framkommeligheten på 5 til 10 års sikt. Dette er ikke utredet av byene. Flere av de foreslåtte tiltakene vil dessuten være avhengig av ny politisk behandling. Erfaringsmessig er det vanskelig og krevende å gjennomføre restriktive tiltak.

Trondheim er den byen som har størst miljøambisjoner. Blant annet ønsker man en absolutt reduksjon i biltrafikken. Byen har også fått størst uttelling i form av støtte fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. I miljøpakka ligger det likevel betydelige vegprosjekter i E6-korridoren fra syd. Dette vil sannsynligvis på kort sikt øke framkommeligheten i området, men kan også føre til økt trafikk som spiser opp kapasiteten. Trafikkøkningen vil motvirkes av vedtaket om å gjeninnføre bomringen med tidsdifferensierte satser (kjøprising). Dette er forventet å gi en nedgang i trafikken på 11 prosent over bompengesnittene i rushtiden. I tillegg har Trondheim i arbeidet med Framtidens byer skissert tiltak som blant annet fullføring av et helhetlig sykkelvegnett, framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og restriksjoner på personbiltrafikken ved å omgjøre fire-felts veg til to-felts veg.

I Bergen vil første etappe av Ringveg vest etter planen stå ferdig i 2010. Dette vil gi kapasitetsforbedringer for biltrafikken og på kort sikt bedre framkommeligheten i området. I 2010 åpnes også første etappe av Bybanen. Dette vil styrke kollektivtransporten. Bergen kommune er også i ferd med å utrede kjøprising for å bedre framkommeligheten på vegenettet i rushtiden. På lengre sikt står man også overfor store transportpolitiske utfordringer. Nasjonal transportplan advarer mot betydelig framkommelighetsproblemer, kø og forsinkelser på store deler av vegenettet fram mot 2030, blant annet som en følge av befolkningsøkning.

Planene for de tre byene inneholder relativt lite omtale av hvordan man har tenkt å sikre framkommeligheten for gods- og varetransport i byområdene.

Godstransporten forsinkes ikke bare av kø i rushtiden, men også av problemer med vanskelig varelevering, feilparkerte biler etc. Disse problemstillingene er i ferd med å få økt oppmerksomhet, ikke minst etter påtrykk fra leverandørenes utviklings- og kompetansesenter (LUKS) og Logistikk- og transportindustriens landsforeing (LTL). Flere rapporter peker på at det sannsynligvis er et betydelig potensial for effektivisering og endring i en mer miljøvennlig retning. Viktige tiltak kan være å fastsette "tidsvinduer" for levering og henting av gods, bedre tilpasset vekt og lengdebegrensninger for kjøretøyene, adgangslisenser, etablering

av laste- og lossesoner, samdistribusjon, bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi og implementering av ny kjøretøyteknologi.