

**Trafikkveksten i de større byområdene skal
tas av kollektivtransport, sykkel og gange
– et faglig sett rimelig mål?**

Arvid Strand

Transportøkonomisk institutt

Kilder for

**all trafikkvekst som følge av befolkningsveksten skal tas
kollektivt eller med gange og sykling**

- **Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk :**
Regjeringen vil ha som mål at **veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange** (s 13)
- **Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023:**
I store byområder er målet at **veksten i persontransport kommer innenfor kollektivtransport, gåing og sykling** (s 7)
- **KVU for transportsystemet i Bergensområdet (2011):**
Kollektivtransporten skal ta veksten i persontrafikken (s 51)

Trafikkbildet i forrige uke på motorvegen mot Stavanger

– sett fra gangbrua mellom Vålandskogen og Mosvatnet

Så lite skal til for å få køen vekk



Alternativ hypotese eller påstand

Trafikkveksten kan tas med miljøvennlige transportmidler i Oslo, mens dette vanskelig kan være en verken realistisk eller en forsvarlig målsetting i Osloregionen i stort eller i øvrige av landets større byregioner

En presisering av målet til å gjelde rushtid vil heller ikke være av vegen

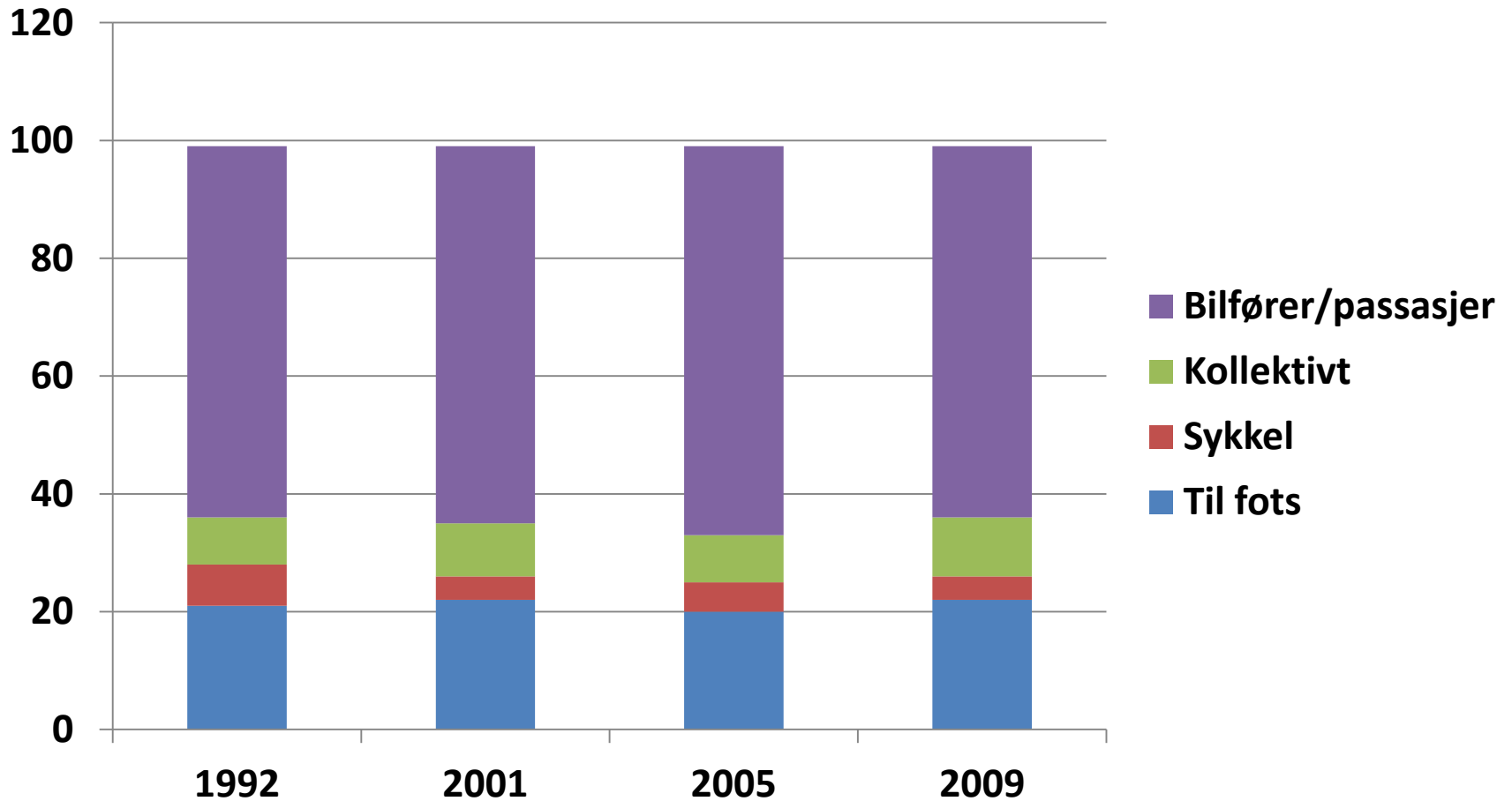
Bergensområdet transportarbeid

- i dag og ved 40 prosent vekst i trafikkmengde

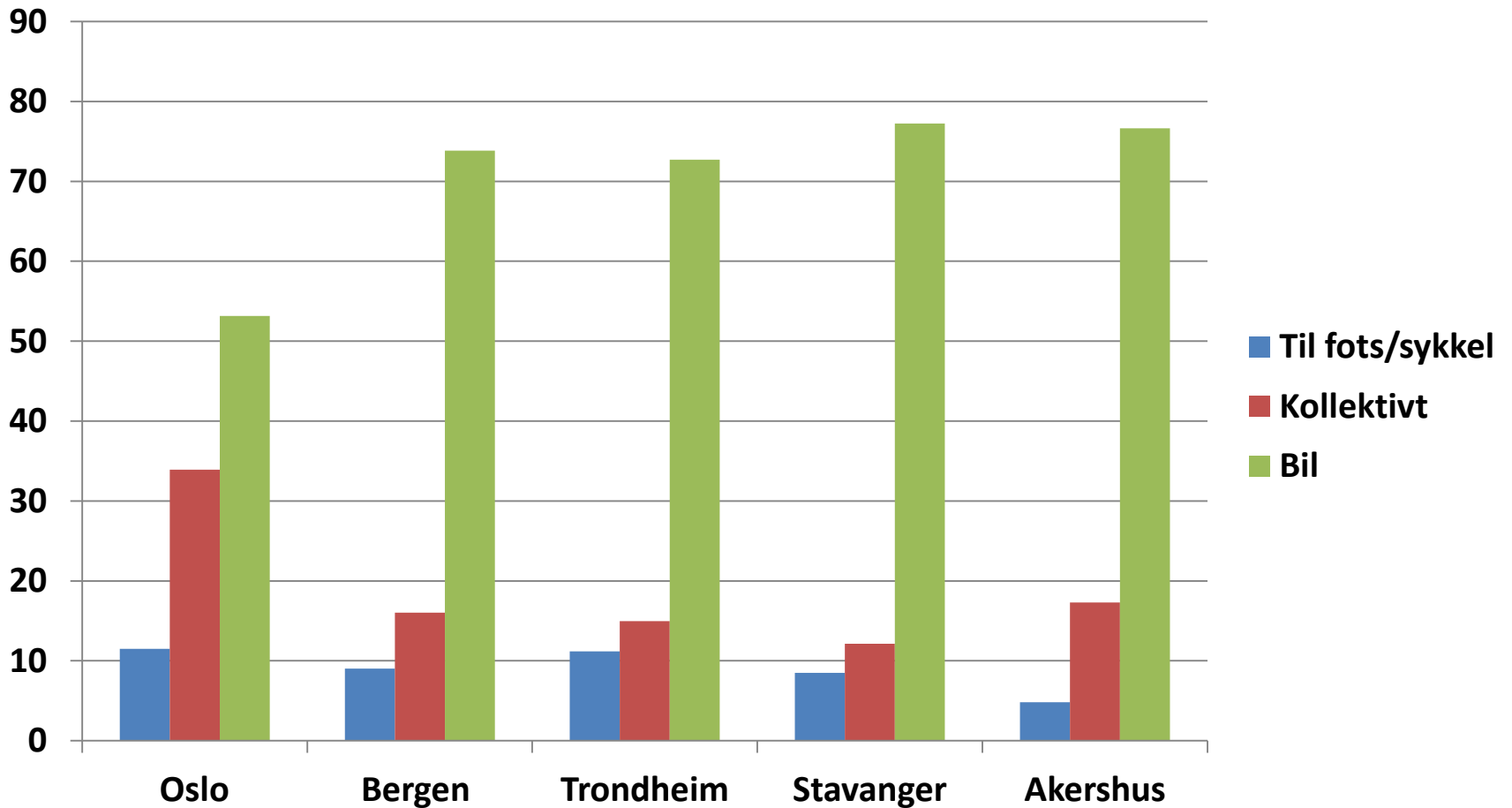
- I dag: **74 % bil og 26 % gange, sykkel og kollektivtransport**
- Skal veksten tas miljøvennlig, må **Kollektiv, gange, sykkel's andel av transportarbeidet øke fra 26 til 47 %; nesten en dobling**

Reisemiddelandeler

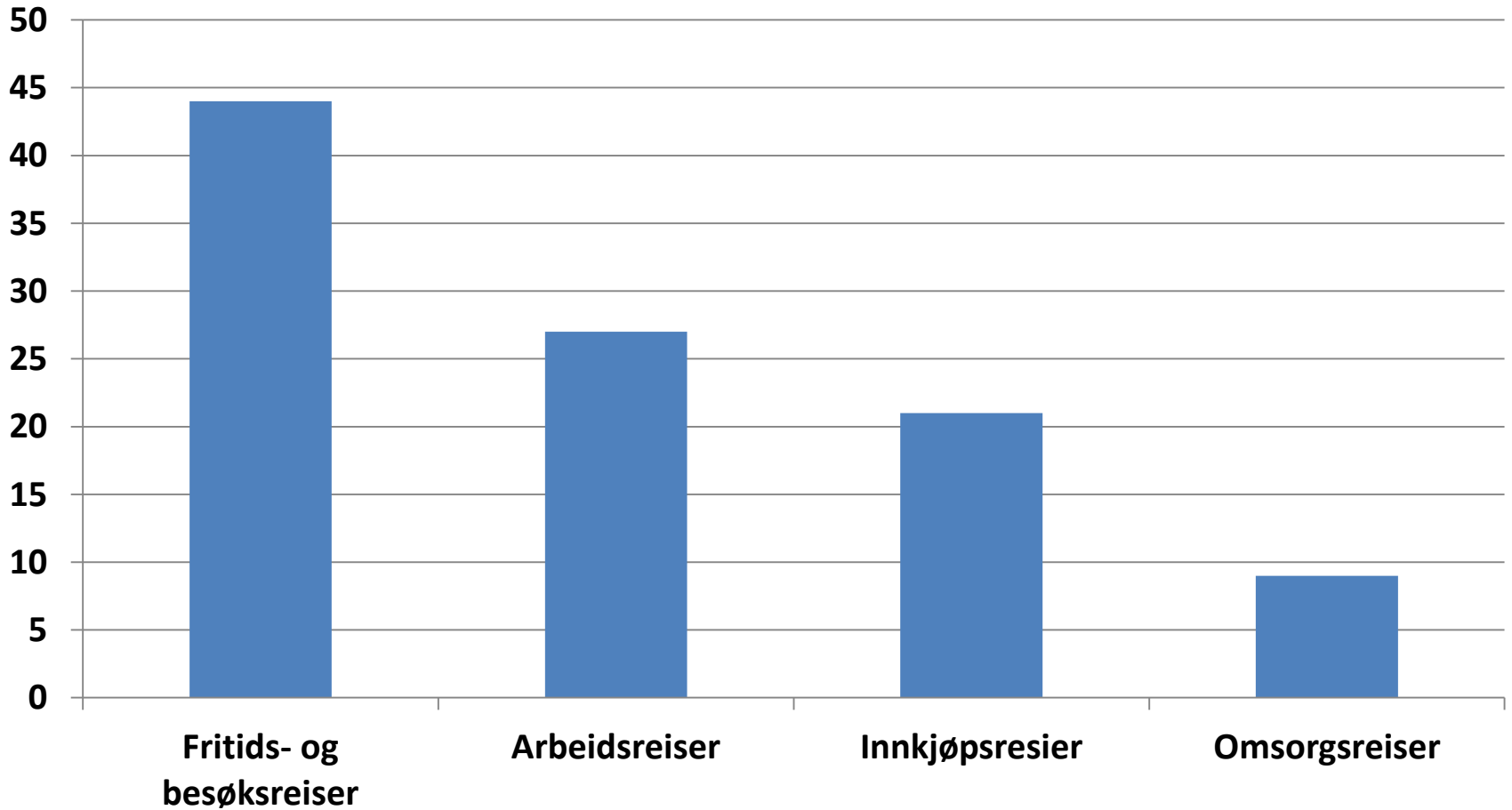
Små endringer historisk



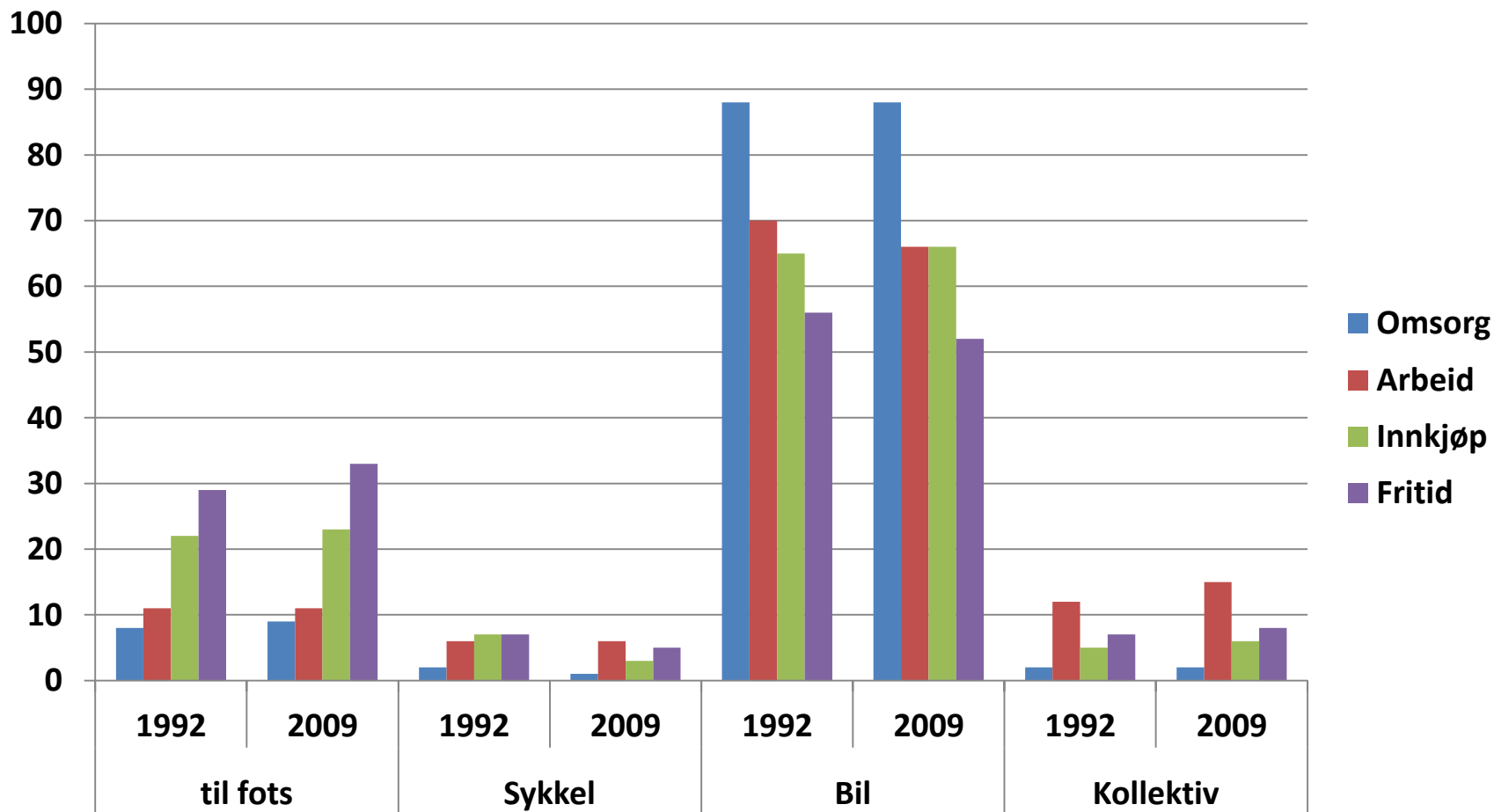
Transportmidlens andel av transportarbeidet i de større byregionene



Reiseformålenes andel av transportarbeidet



Transportmiddelbruk ved ulike reiseformål 1992 og 2009



Myndighetene tror ikke på egne målformuleringer - **eksempler**

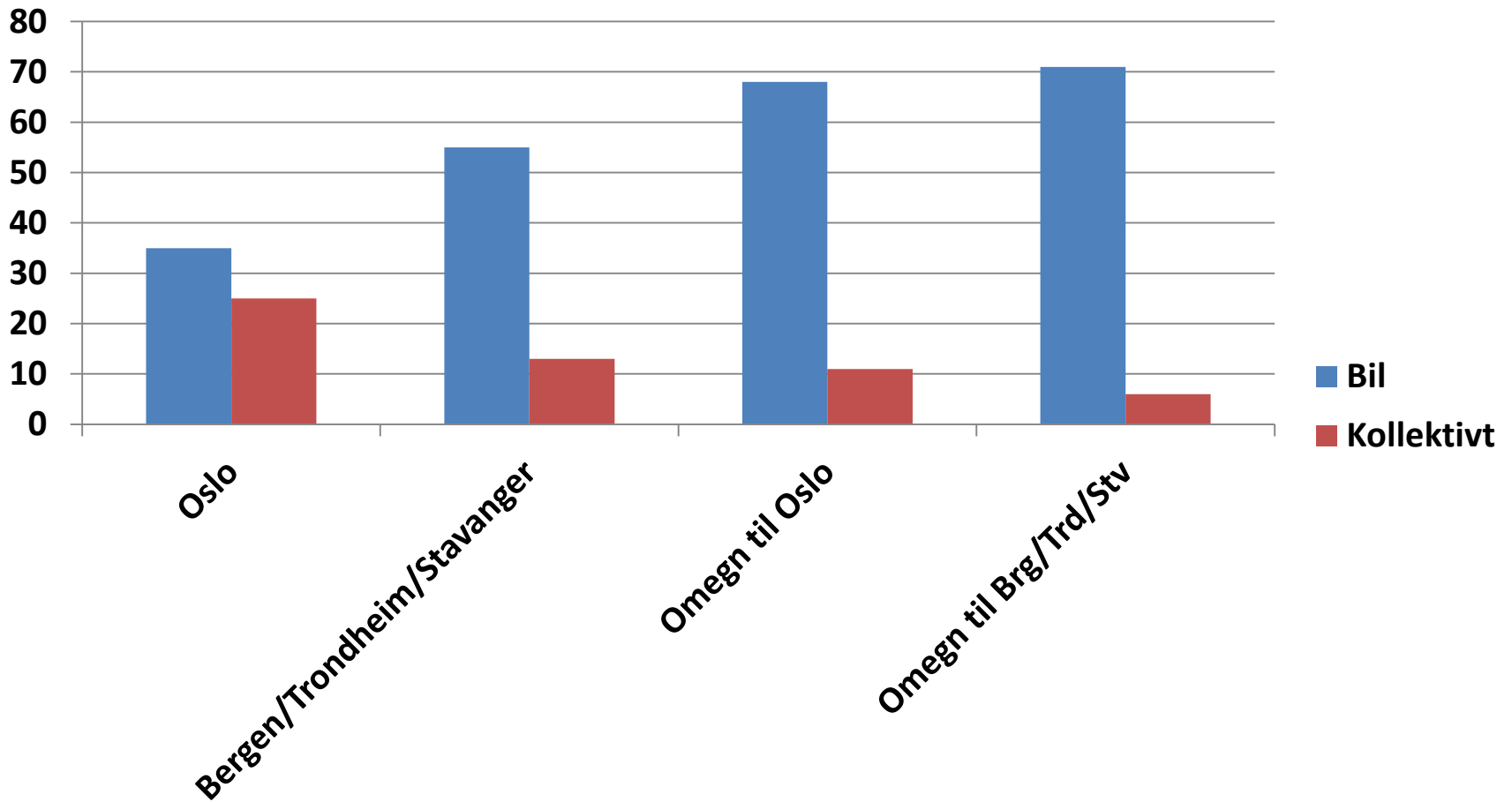
- NTP 2014-2023
- KVU for transportsystemet i Bergensområdet
- Oslopakke 3 – siste revisjon
- KVU Kristiansandsregionen

Offentlige dokumenter fra de siste årene

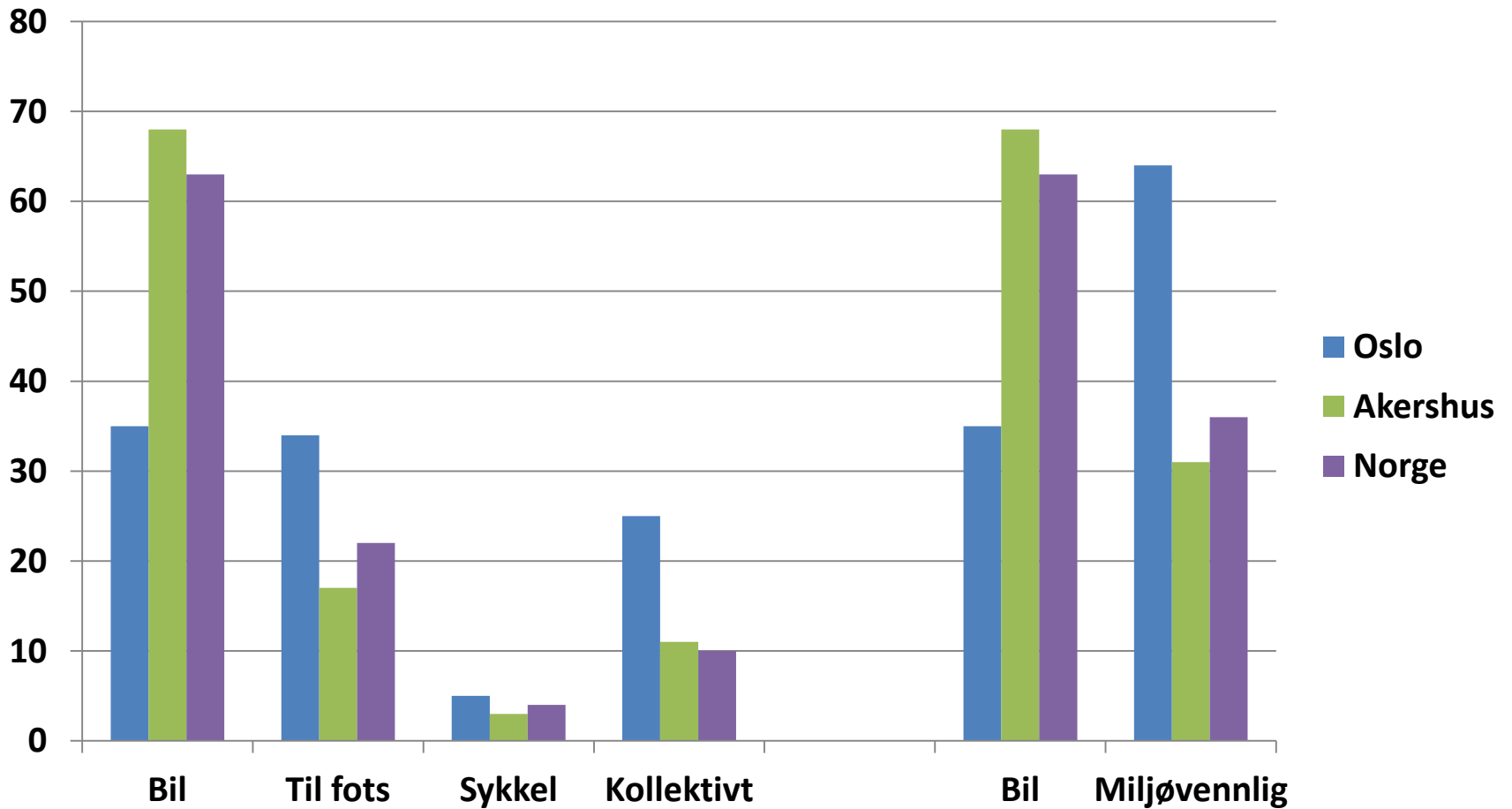
Dokument	Bilbruk	Anbefalt konsept
NTP 2014-2023	1,3 % vekst årlig	
KVU Bergensområdet		30% mer transportarbeid med bil enn i 2010
OP3 – siste revisjon	1,2 % vekst årlig i bomringen	26 % flere bilførerreiser i rush (38% utenom)
KVU Kristiansandsregionen		+44% vekst i transportarbeid med bil

Daglige reiser med bil og kollektivtransport i de store byene og deres omland

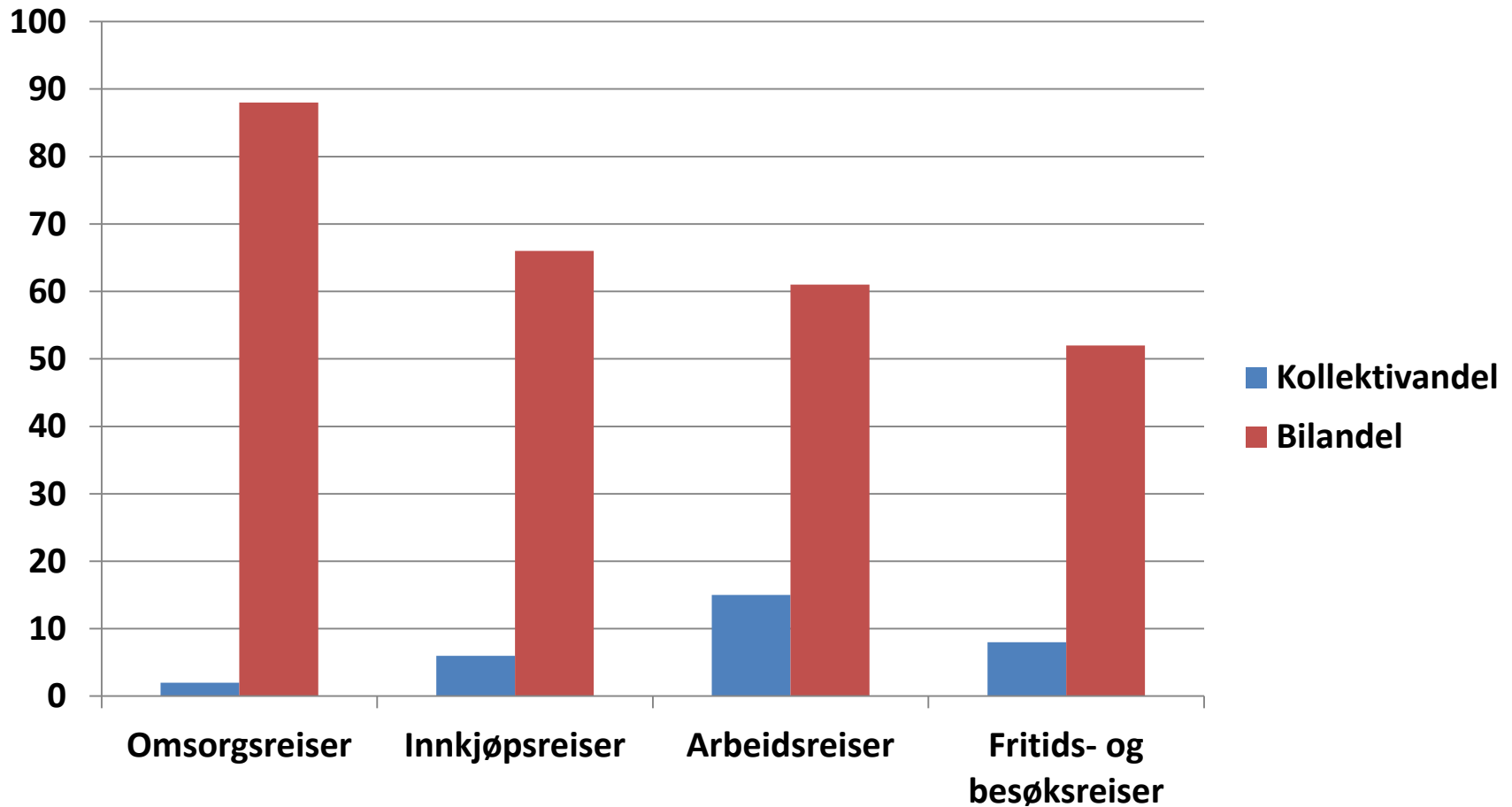
(Kilde: RVU 2009)



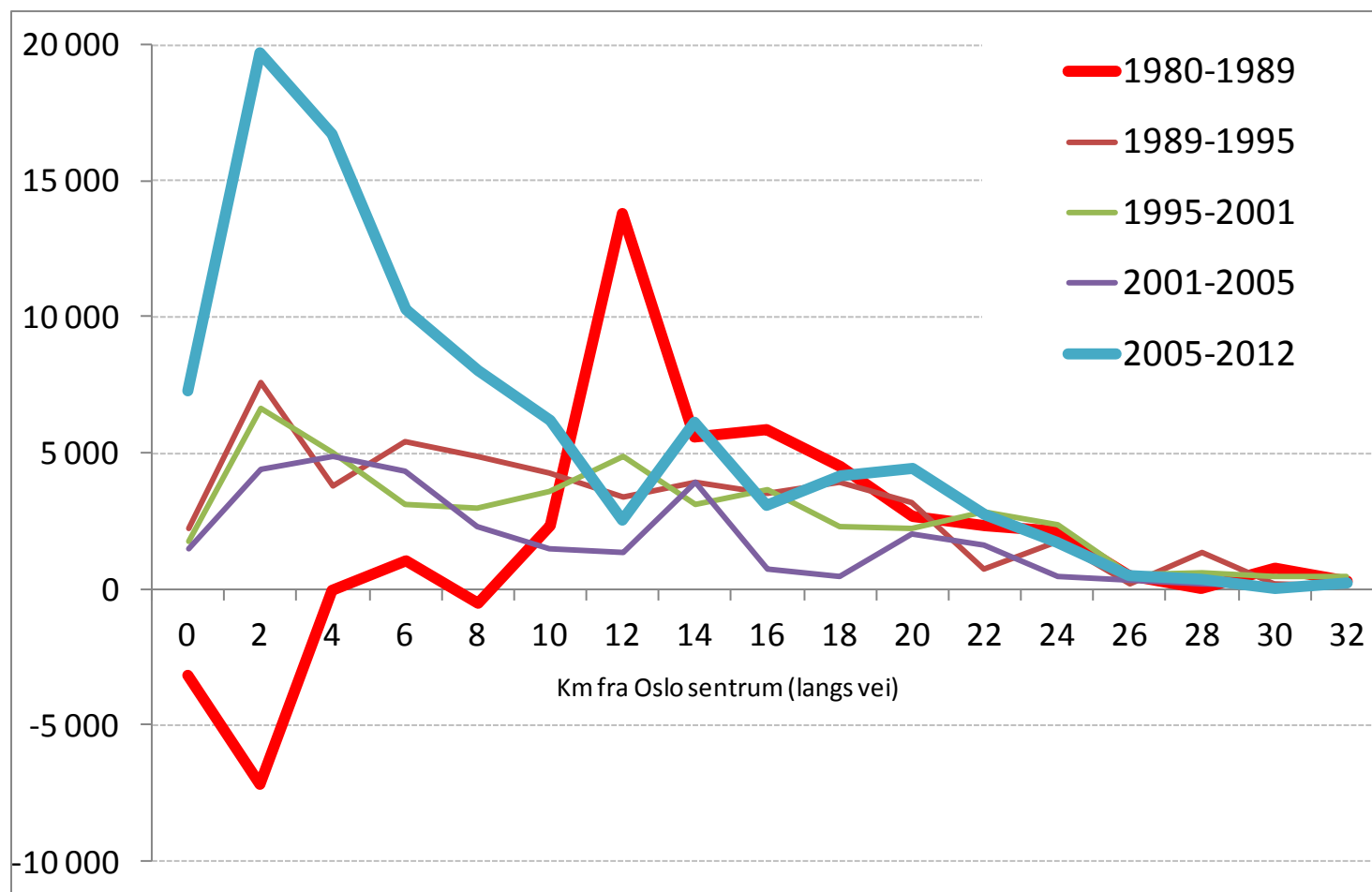
Transportmiddelfordeling i Oslo, Akershus og landet 2009



Kollektivandel og bilandel ved reiser til ulike reiseformål 2009



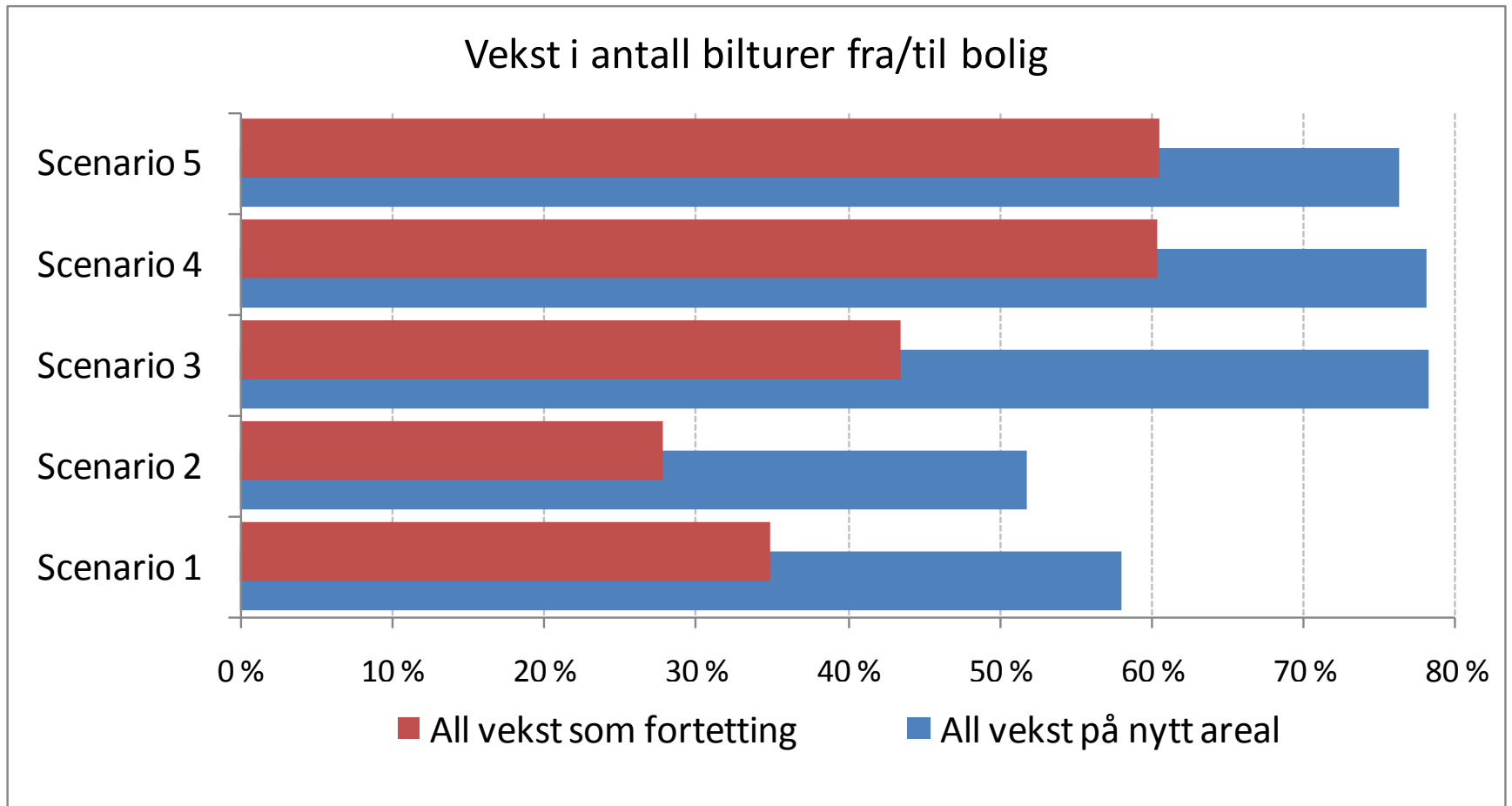
Figur 14: Fordeling av befolkningsveksten i ulike perioder innenfor grensene av Oslo tettsted (grenser 2012). Beregningen er basert på data på grunnkrets nivå der grunnkretsene er gruppert etter km langs vei til Oslo sentrum. Tallgrunnlag: Befolkningstall på grunnkrets nivå (SSB og TØI).



Engebretsens fem scenarier

- Scenario 1: Befolkningsveksten forutsettes fordelt slik som dagens bosetting er fordelt
- Scenario 2: Fortsatt reurbanisering. Befolkningsveksten fordeles slik som veksten fordelte seg fra 2005 til 2012
- Scenario 3: Ny suburbanisering. Befolkningsveksten fordeler seg som veksten fordelte seg på 1980-tallet, dog uten nedgang i det sentrale byområdet
- Scenario 4: Suburbanisering 2. Halvparten av befolkningsveksten fordeles som dagens bosetting innenfor Oslo tettsted, resten skjer i satellitter i omlandet
- Scenario 5: Suburbanisering 3. Halvparten av befolkningsveksten fordeles som dagens bosetting innenfor Oslo tettsted, resten skjer innenfor større tettsteder 10-15 mil fra Oslo

Figur 15: Sannsynlig vekst i antall bilturer til/fra egen bolig fra 2012 til 2040 knyttet til alternative utbyggingsmønstre for befolkningsveksten i Oslo tettsted.



Antall biler per hushold (RVU 2009)

