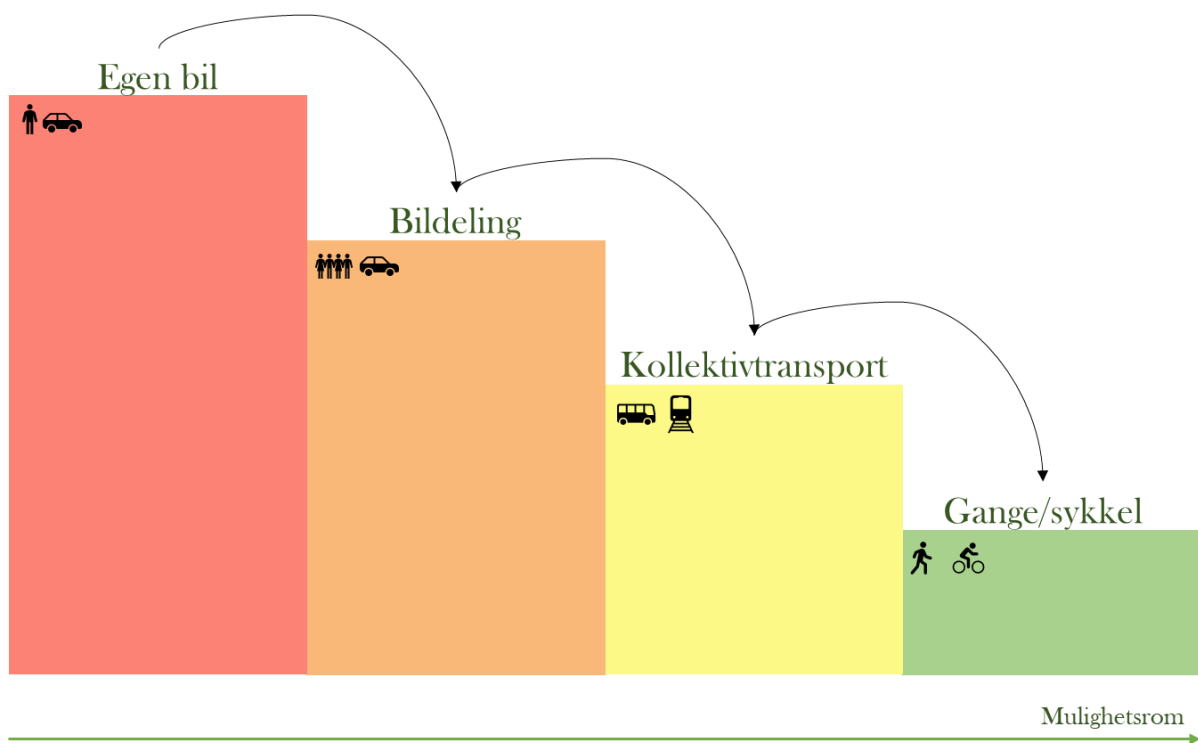


Mentorgruppe 5 - Full fart fremover

Sigrid Hammer, Thomas Gulli, Maria Stokseth Hurlen og Julie Fossem

Zeroakademiet 2022-2023

Mobilitetstrappa



Hvordan kan vi redusere antallet privatbiler for persontransport i byer i Norge – og sikre forskyvning i Mobilitetstrappa?

Norge trenger færre biler. Det finnes nesten 2,9 millioner personbiler i Norge, og bilparken øker med omtrent 2 % årlig. Bilen er et miljøproblem. Selv om bilparken i Norge er på vei mot å bli fossilfri, er det knyttet store utslipp til produksjon, bygging og utbedring av veinettet. I tillegg kreves det store mengder mineraler til batteri og bil. Dette dokumentet er en idébank for problemstillingen: *“Hvordan kan vi redusere antallet privatbiler for persontransport i byer i Norge?”* Idébanken er skapt både for offentlige og private aktører som kan bidra til å påvirke atferdsmønsteret til befolkningen i norske byer.

For å illustrere problemstillingen, har vi laget en modell som vi kaller “Mobilitetstrappa”. Den beskriver de mest aktuelle transportalternativene for privatpersoner i norske byer. Litt forenklet har vi skapt fire trinn, der målet er å tilrettelegge for forskyvning nedover i trappa gjennom ulike virkemidler. Det øverste trinnet - egen bil - kategoriseres generelt som det minst miljøvennlige, mens de øvrige trinnene - bildeling, kollektivtransport og gange/sykkel - kategoriseres som gradvise miljømessige forbedringer. Hensikten med Mobilitetstrappa er å visualisere hvordan politikere og administrasjon kan tilrettelegge for at befolkningen både skal ønske og *kunne* velge reisemåter med lavt miljøavtrykk og klimagassutslipp.

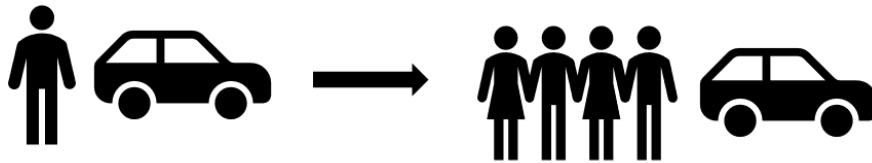
Prosjektet vårt er inspirert av “omsorgstrappa”, som beskriver det kommunale tilbudet av helse- og omsorgstjenester som en tiltakskjede. Omsorgstrappa bygger på LEON-prinsippet, som innebærer at helse- og omsorgstjenester skal ytes på laveste effektive omsorgsnivå, for å oppnå en samfunnsøkonomisk gunstig tjeneste.

Mobilitetstrappa gir naturlig nok et forenklet bilde av virkeligheten; den vil ikke passe for enhver situasjon, og det er heller ikke hensikten. For noen vil ett trappetrinn ned mot et mer miljøvennlig transportalternativ være en seier, om enn det bare er mulig av og til. Dersom noen ikke har praktiske transportalternativer til jobb utover bruk av egen bil, er det ikke noe galt med det. Ingen skal heller måtte sykle eller gå til jobb dersom det anses farlig eller at reisen er uforholdsmessig lang, eller dersom det er helsemessig ugunstig for den det gjelder. Prosjektet handler heller om å avdekke mulighetsrom og svakheter i dagens situasjon, som kan utnyttes og forbedres for å legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportmidler nå og i fremtiden.

Relevante aktører er kommuner, fylkeskommuner og staten som planmyndighet og lovgiver og private aktører, herunder eiere av infrastruktur og tilbydere av relevante tjenester, som for eksempel bildeling og ladeinfrastruktur.

Tiltak

Forskyvning fra egen bil til **bildeling**



Begrepet “bildeling” omfatter flere løsninger:

- Biler som kan leies i perioder, typisk av privatpersoner, for eksempel for å hente et stort møbel eller for å dra på en helgetur ut av byen. Typiske brukere er personer som ikke har bil til vanlig, eller de som i en periode trenger en annen bil enn den de selv eier. Slik bildeling er et praktisk og miljøvennlig alternativ, spesielt for dem som ellers bruker kollektivtransport og/eller sykkel/gange i hverdagen.
 - Eksisterende tjenester er for eksempel Getaround og Hyre
- Den mer tradisjonelle formen for bildeling, nemlig at man sitter på i noen andres bil, enten en fremmed eller noen man kjenner. Typiske brukere er for eksempel personer som deler bil med en kollega til jobb. Denne løsningen er mindre utviklet i Norge i kommersiell forstand, men har stort potensial. Jo flere som deler bil på denne måten, desto bedre virkninger vil det ha for miljøet og trafikksikkerheten i norske byer.

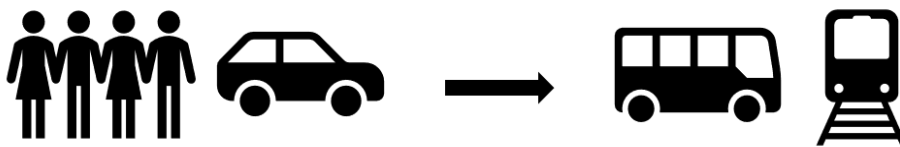
Bildeling må bli et reelt alternativ

- **Situasjonsbeskrivelse:** Det oppleves i dag at det er et hull i markedet for bildeling, hvor innbyggere kan ende opp med å kjøpe sin første eller andre bil, til tross for at en bildelingsløsning kunne dekket behovet. Det er derfor viktig å sikre et tilbud som er tilgjengelig der folk er, og unngå en høyere terskel ved at folk aktivt må oppsøke delebiler som kan være langt unna. Det må også sikres tilstrekkelig tilbud i “rushtidene” som populære utfartshelger og ferier,
- Bekymringer om sikkerhet kan også være et hinder for bildeling, for eksempel ved at kvinner eller minoritetsgrupper kan vegre seg for å dele bil med fremmede
- **Tiltak 1:** Kommuner må gå i bresjen for bildeling, og sikre at alle kommunale biler kan deles med innbyggerne når kommunen selv ikke har behov. Dette kan bidra til å ta unna etterspørselstoppene.
- **Tiltak 2:** Det innføres krav om et visst antall delebiler per leilighet i nye boligutviklingsprosjekter.
- **Tiltak 3:** Eksisterende sameier bør få støtte til å konvertere parkeringsplasser til bildelingsplasser, og bygge ut nødvendig infrastruktur (som lademulighet om det ikke allerede eksisterer).
- **Tiltak 4:** Apper for bildeling må utformes slik at de bidrar til tryggere bildeling. For tradisjonell bildeling bør både tjenesteyter og bruker kunne vurderes, for eksempel ved at man etter hver reise kan gi et terningkast eller tilsvarende, hvor sikkerheten og

brukeropplevelsen vurderes. Basert på et anonymisert gjennomsnitt, kan de som vegrer seg for å bruke bildeling ta en mer informert avgjørelse før tjenesten tas i bruk.

- **Tiltak 5:** Bildelingsløsninger kan integreres i kommunenes applikasjoner for kollektivtransport, for eksempel Ruter, slik at tilbudet er praktisk tilgjengelig og sammenlignbart med andre transporttilbud. En slik integrasjon skal ikke oppfordre til økt bildeling på bekostning av bruk av kollektivtransport, men heller synliggjøre bildeling som et reelt alternativ i stedet for å kjøpe egen bil.

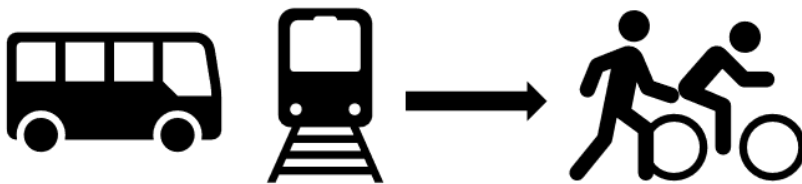
Forskyvning fra bildeling til **kollektivtransport**



- Kollektivselskaper må tilby et fullgodt og mer bilnært alternativ
 - **Situasjonsbeskrivelse:** For mange er ikke offentlig transport et reelt alternativ i hverdagen før det oppleves som mer bilnært. Bolig, arbeidsplass, familie, fritidsaktiviteter og andre gjøremål kan være plassert slik at kollektivtransport innebærer unødvendig stress. Fremveksten av autonome kjøretøy kan revolusjonere dette, og muliggjøre tilbud av kjøretøy med dynamiske ruter. Disse kjøretøyene bør være minimum på størrelse med en minibuss, og automatisk matche relevante reisende. Autonome taxier basert på dagens personbiler vil også være et alternativ, men vil innebære unødige frakt av luft og metall.
 - **Tiltak 1:** Når den autonome teknologien er moden nok, må kollektivselskaper tilby mindre fremkomstmidler med dynamisk rute. I valget mellom bil/bideling og kollektivtransport taper kollektivtransporten typisk når reisen er betydelig lengre eller innebærer mange stopp/bytter.
 - **Tiltak 2:** Økonomiske insentiver for å ta i bruk kollektivtransport. Effekten av redusert billettpris eller gratisreiser i en periode er vanskelig å måle. Det ønskede resultatet er at personer som normalt bruker bil, prøver kollektivtransport i en slik periode og gjør det til en vane.
 - En mulig positiv effekt er at personer som vanligvis kjører egen bil velger kollektivtransport, for eksempel for å spare penger.
 - En mulig negativ effekt er at noen som vanligvis ville gått eller syklet velger kollektivtransport fordi de ikke taper penger på det.
 - Eksempel:

- Fra 22. august til 22. oktober 2022 var det gratis å reise med buss i Ålesundsområdet¹. I denne perioden tok 60 % flere enn vanlig buss og det var merkbart færre biler på veien.
 - Fra 16. november til 16. desember 2022 reduserte Ruter månedskortprisen for sone 1 for voksne i Oslo med omtrent 40 %. Nesten dobbelt så mange kjøpte månedskort i denne perioden.
 - Kommunestyret i Stavanger har vedtatt at spørsmålet om gratis buss i Stavangerområdet skal utredes².
- **Tiltak 3:** Der tilbudet er stort nok, bør kollektivselskapene tilby et mer effektivt og hyppig tilbud på nattestid. "Natttilbudet" i store byer kan være preget av forsinkelser og fulle kjøretøy. Mange er opptatt av å komme seg hjem på en tryggest mulig måte, og velger gjerne taxi der tilbudet er sprengt eller ikke eksisterer.
 - **Tiltak 4:** Det må bygges innfartsparkeringer, der bilen kan settes igjen og folk kan kobles på kollektivsystemet på vei inn til byene.
 - **Tiltak 5:** Bypakker og byvekstavtaler er avtaler mellom kommune, fylke og stat med nullvekstmålet som bærebjelke. Utredninger fra blant andre Statens vegvesen viser til at bilbruk-reduserende tiltak, i kombinasjon med kompakt byutvikling og fortetting, er effektive virkemidler for å få ned bilbruken. Et vanlig bilbruk-reduserende tiltak er bompenger, bygget på prinsippet om at forurensere betaler. Kompakte byer genererer mindre biltrafikk fordi mange målpunkter er nær hverandre og det er enklere å gå, sykle eller bruke kollektivtransport. Tette byområder har også begrenset plass til parkering og veier, og mange fotgjengere og syklister som kan «forsinke» biltrafikken.

Forskyvning fra kollektivtransport til gange/sykkel



Bruk av gange og/eller sykkel i hverdagen er et alternativ som gagnar både miljøet og helsa. Som følge av lange avstander og/eller gjøremål, er det svært få som utelukkende vil kunne bruke bare disse transportalternativene. Mer gange eller sykkel i hverdagen vil imidlertid ha positive effekter både for miljøet og folkehelsen.

- Ny prismodell for kollektivtransport
 - **Situasjonsbeskrivelse:** Innehavere av månedskort har en marginalkostnad lik 0 per tur med kollektivtransport. Dette kan føre til at en i situasjoner hvor gange eller sykkel er et reelt alternativ, likevel velger kollektivtransport. For å

¹ <https://www.bypakkealesund.no/aktuelt/gratis-buss-ga-5200-fleire-passasjerar-kvar-dag.37899.aspx>.

² <https://www.stavanger.kommune.no/nyheter/vedtok-utredning-om-gratis-buss/>.

sikre helsegevinst og unngå overbelastning av kollektivsystemet, er dette lite hensiktsmessig - til tross for at alternativet ved å kjøre egen bil er verre.

- **Tiltak 1:** Avskaffe månedskort og innføre betaling per tur, men med sterke rabatter jo flere turer en tar. Løsningen må utformes slik at kollektivtransport har en konkurransedyktig pris, men at man velger gange/sykkel der det er et reelt alternativ.
- Godtgjørelse for å gå, sykle og ta kollektivt
 - **Situasjonsbeskrivelse:** I dag kompenseres ansatte ved bruk av privat bil i jobbsammenheng.
 - **Tiltak 1:** Innføre lovpålagt godtgjørelse for å gå, sykle og ta kollektivt i jobbsammenheng hvor en kunne fått kjøregodtgjørelse
- Sikre trygge og praktiske gang- og sykkelveier
 - **Situasjonsbeskrivelse:** Noen vegrer seg for å bruke sykkel i hverdagen av sikkerhetshensyn. Syklister deler gjerne veien med privatbiler, lastebiler og kollektivtransport eller sykler i usikrede sykkelfelt rett ved bilveien. Andre praktiske hindre er vær/sesong, garderobemuligheter og omgivelsene rundt oss.
 - **Tiltak 1:** Utbygging av infrastruktur for gange/sykkel må gjøres med hovedfokus på sikkerhet
 - Økt utbygging av sykkelveier og gangfelt, med særskilt prioritet til farlige kryss og punkter
 - Bevisstgjøring av offentligheten om syklisters og fotgjengeres sårbarhet
 - **Tiltak 2:** Insentivere bruk av gange/sykkel, også utenfor “sesong”
 - Rabattert tilgang til nødvendig sykkelutstyr
 - Eksempel: Oslo kommune har gitt privatpersonen inntil 1000 kroner i støtte til sykkelpiggdekk og skifte av dekk, slik at sykkelsesongen kan forlenges³
 - Garderobemuligheter: Gange/sykkel kan være mindre fristende dersom det ikke er praktisk mulig å skifte klær / dusje på ankomststedet, særlig på jobb
 - Omgivelser: Hyggelige omgivelser, for eksempel gangfelt, turstier og natur gjør gåturen/sykkelturen mer fristende enn dersom turen går langs en forurenset hovedvei uten noe fint å se på.

³ <https://klimatilskudd.no/stotte-til-sykkelpiggdekk>.