



## Bergen er en versting på veitrafikk

Av Ragnhild Andersen

**Veitrafikken øker over hele landet og slipper ut store mengder klimagasser. Blant landets storbyer er Bergen verstingen.**

Framtiden i våre hender har ved hjelp av SSB sine kommunetall sammenlignet utviklingen i klimagassutslippene fra veitrafikken<sup>1</sup> i Norges 20 største kommuner. Oversikten bygger på tall for 2005 og 1995.

### Bergen verst blant storbyene

Bergen hadde fra 1995 til 2005 en utslippsvekst fra veitrafikken på hele 34 prosent. Bergen skiller seg dermed klart ut som den dårligste blant de store byene. Den kraftige veiutbyggingen i kommunen ser ut til å følges av en tilsvarende vekst i klimagassutslippene fra veitrafikken. Denne utviklingen har mer enn kansellert eventuelle positive effekter av teknologisk forbedring av bilparken. Også justert for befolkningsvekst ligger Bergen suverent dårligst an blant de fire store byene, både målt som utslipp pr innbygger i 2005, og i hvilken retning utslippene gikk i perioden.

By	Vekst 1995-2005 (samlede utslipp)	Vekst 1995-2005 (pr innbygger)	Utslipp 2005 (tonn / pr innbygger)
Bergen	34 %	23 %	1,66
Stavanger	4 %	- 6 %	1,41
Oslo	9 %	- 1 %	1,23
Trondheim*	- 2 %	- 11 %	1,19
Hele landet	19 %	12 %	2,13

\* OBS: Utviklingen og utslippstallet gjelder i perioden da Trondheim hadde bomring

Stavanger og Oslo hadde en langt mer beskjeden, og således hyggeligere utvikling i sine utslipp, med en økning i veitrafikkens utslipp på henholdsvis 4 prosent i Stavanger, og 9 prosent i Oslo. Justert for befolkningsveksten i begge disse byene, gir dette faktisk en nedgang i utslippene pr innbygger på 6 prosent for Stavanger, og 1 prosent for Oslo i perioden.

Trondheim oppnådde på sin side en reduksjon i de samlede utslippene på 2 prosent fra 1995 til 2005, og 11 prosent pr innbygger - altså justert for befolkningsvekst. Denne positive utviklingen skjuler imidlertid at det kraftige utslippsfallet fra 1995 til 2000, ble spist opp igjen av en utslippsvekst på ca 20 prosent fra år 2000 til 2005. SSB har dessverre ikke tallene for 2006 enda. Med fjerningen av Trondheims bompengering ved årsskiftet 2005/2006 er det sannsynlig at situasjonen ble ytterligere forverret. Sintef spådde da at trafikken gjennom sentrum av Trondheim ville øke med ca 10 prosent<sup>2</sup>. Sommeren 2007 publiserte vegvesenet trafikk tall som viste at trafikken i Sør-Trøndelag som helhet hadde vokst med hele 5,1 prosent i 12-månedersperioden før, mens trafikken i Oslo til sammenligning "bare" hadde vokst med 1,4 prosent<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> SSB: <http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/01.04.10.03550>: Utslipp til luft, klimagasser etter kilde. Kommunetall. Satt sammen av kategoriene mobil forbrenning; Lette og tunge kjøretøy bensin og diesel, samt motorsykler og mopeder. Befolkningstall: 02.01.10.03026 Folkemengde etter...

<sup>2</sup> NRK Trøndelag 2005: Fra bomring til kaos. [www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk\\_trondelag/5089412.html](http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/5089412.html)

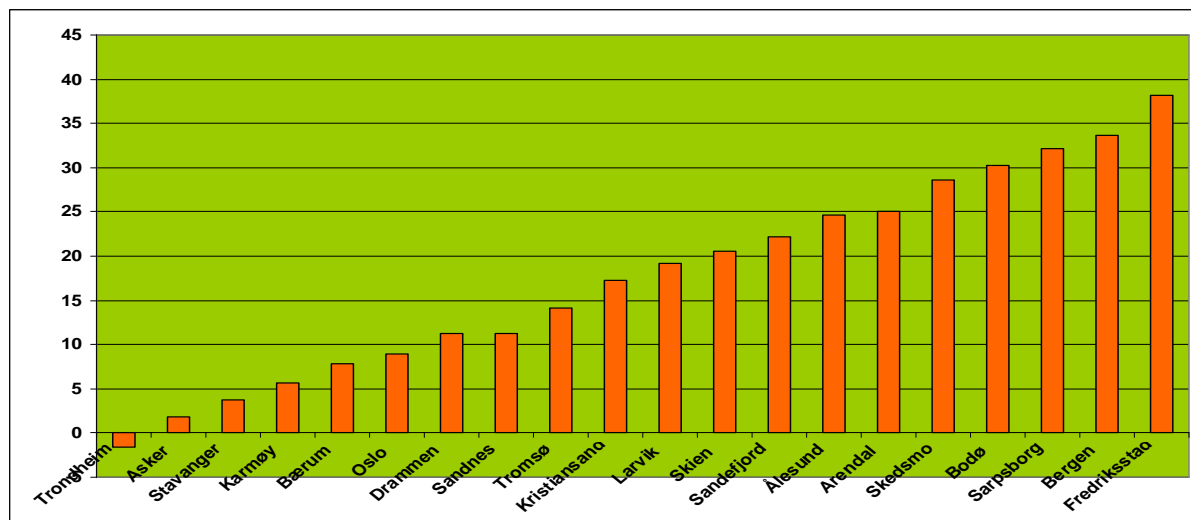
<sup>3</sup> Adresseavisa 2007: Biltrafikken eksploderer i Sør-Trøndelag. [www.adressa.no/forbruker/bil/article891989.ece](http://www.adressa.no/forbruker/bil/article891989.ece)



## Fredrikstad verst blant de 20 største kommunene

Blant de 20 folkerikeste kommunene i Norge, blir Bergen bare slått av Fredrikstad, som hadde en utslippsvekst på hele 38 prosent fra 1995 til 2005.

Figur 1: Prosentvis endring i utslipp fra veitrafikken (1995-2005)

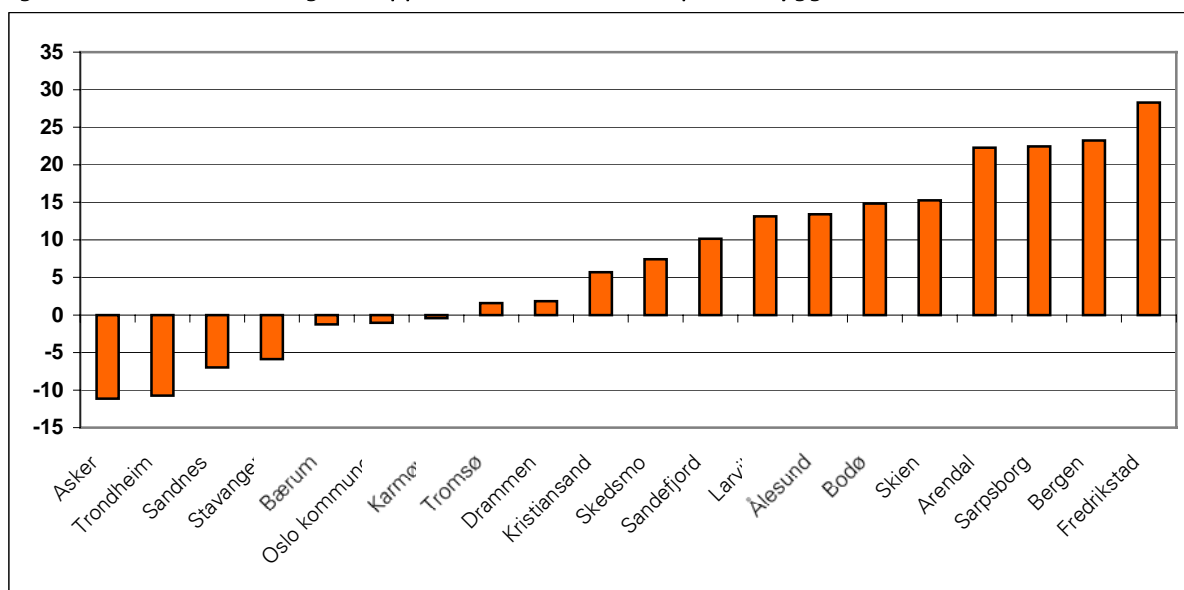


## Per innbygger viser den samme trenden seg

Dersom en ser på utviklingen i bilutslipp fordelt på antall innbyggere, viser den samme trenden seg. Igjen kommer Bergen og Fredrikstad nederst på rangeringen. De har en økning i utslipp per innbygger på henholdsvis 23 og 28 prosent, mens både Trondheim, Oslo og Stavanger har en reduksjon i bilutslippene per innbygger. I sju av landets 20 største kommuner har utslipp per innbygger blitt redusert fra 1995 til 2005, mens utslippene per innbygger har gått opp i de 13 andre.

Målt i absolutte tall har Sarpsborg den største økningen. Fra 1995 til 2005 økte utslippene fra veitrafikken med 420 kg CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per innbygger. Dette skyldes sannsynligvis i stor grad økt gjennomgangstrafikk fordi E6 har blitt utvidet og dermed bidratt til å gjøre en tur over svenskegrensen mer attraktivt for folk i hele Østlandsområdet. Asker kommune har i samme tiårsperiode redusert sine utslipp med 278 kg CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per innbygger.

Figur 2: Prosentvis endring i utslipp fra veitrafikken, målt per innbygger (1995-2005)





## Tromsø best i dag

Hvis man ser på dagens utslipp av klimagasser fra bil og motorsykkel (og ikke utviklingen over tid), er Tromsø den kommunen som lavest utslipp målt per innbygger. Trondheim og Oslo kommer på henholdsvis andre og tredje plass. De store byene har generelt lavere utslipp fra veitrafikk per innbygger enn andre kommuner. Viktige årsaker er kortere transportavstander og bedre kollektivtilbud. Bergen kommer imidlertid dårligere ut enn de andre storbyene og havner helt nede på en åttende plass. Mens veitrafikken i Tromsø slipper ut 1,13 tonn klimagasser per innbygger, har Bergen et utslipp på 1,64 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per innbygger. På 20. plass finner vi Skedsmo kommune i Akershus med 2,62 tonn per hode. På samme måte som for Sarpsborg, er det imidlertid vanskelig å forklare Skedsmos store utslipp med manglende kommunale tiltak, fordi Skedsmo er en kommune som er sterkt preget av gjennomgangstrafikk på grunn av E6.

Tabell 1: Utslipp av klimagasser fra veitrafikken i 2005 (tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter)

Kommune	Klimagassutslipp	Utslipp per innbygger
1. Tromsø	73 000	1,15
2. Trondheim	189 000	1,19
3. Oslo kommune	664 000	1,23
4. Bodø	56 000	1,24
5. Stavanger	162 000	1,41
6. Skien	57 000	1,50
7. Karmøy	76 000	1,50
8. Bergen	401 000	1,66
9. Ålesund	71 000	1,74
10. Fredrikstad	123 000	1,74
11. Sandnes	108 000	1,83
12. Kristiansand	142 000	1,85
13. Sandefjord	77 000	1,85
14. Bærum	207 000	1,95
15. Drammen	119 000	2,06
16. Arendal	85 000	2,13
17. Asker	113 000	2,22
18. Larvik	93 000	2,26
19. Sarpsborg	115 000	2,29
20. Skedsmo	117 000	2,71

## Kommunene kan kutte utslipp

I 2005 ble det sluppet ut 9,6 millioner tonn CO<sub>2</sub> fra veitrafikk i Norge. Det vil si at veitrafikken står for litt over 20 prosent av de totale utslippene.<sup>4</sup> Over det meste av landet er veitrafikken i vekst<sup>5</sup>.

Veksten i veitrafikken er den viktigste årsaken til økte utslipp av klimagasser i kommunene, og det er også veitrafikken som bidrar mest til det samlede utslippet i de fleste kommuner. I kommuner som Oslo, Bergen

<sup>4</sup> <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/tab-2007-05-11-03.html>

<sup>5</sup> <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/>



og Tromsø sto veitrafikken for om lag halvparten av de totale utslippene. I Stavanger er veitrafikken ansvarlig for hele to tredjedeler av kommunens klimagassutslipp.<sup>6</sup>

Norske kommuner har et stort potensial for å bidra i klimakampen. Ifølge forskningsstiftelsen Cicero Senter for klimaforskning besitter kommunene virkemidler som berører 20–30 prosent av de nasjonale klimagassutslippene<sup>7</sup>. Kommunenes muligheter for å redusere utslipp fra veitrafikk omfatter i tillegg til kommunens egen bilpark, en rekke virkemidler fra en langsiktig gjennomtenkt arealplanlegging til mer umiddelbare virkemidler som lyskryssprioritering og kollektivfelt for å hjelpe fram kollektivtrafikken, veiprising, tilrettelegging for elbil og andre nullutslippsbiler, parkeringsbestemmelser og sanering av parkeringsplasser. Gang- og sykkelveier og lokale informasjons- og holdningskampanjer har i mange tilfeller vist seg å motivere kommunens innbyggere til å la bilen stå<sup>8</sup>.

Dette er imidlertid ikke et arbeid kommunene kan gjøre alene. Det er behov for at staten bidrar med økte klimamidler til kommunene og stiller krav til arbeidet som gjøres lokalt på områder som transport, arealplanlegging og energi. Utbygging av kollektivtransportnettet – inkludert jernbanen for å flytte gods fra vei til bane - må prioriteres framfor utbygging av veier, og staten må bidra med økt satsning på miljøvennlige energikilder i transportsektoren som biodrivstoff og elektriske kjøretøyer.

---

<sup>6</sup> [www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassr/](http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassr/)

<sup>7</sup> [www.cicero.uio.no/webnews.asp?id=10525&lang=no](http://www.cicero.uio.no/webnews.asp?id=10525&lang=no)

<sup>8</sup> [www.cicero.uio.no/media/3769.pdf](http://www.cicero.uio.no/media/3769.pdf)