

# MILJØ PROGRAM

Slik kan kollektivreiser gi bedre miljø



FRA KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGEN OG NHO TRANSPORT



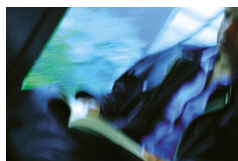
Kollektivtrafikk  
foreningen



NHO  
TRANSPORT

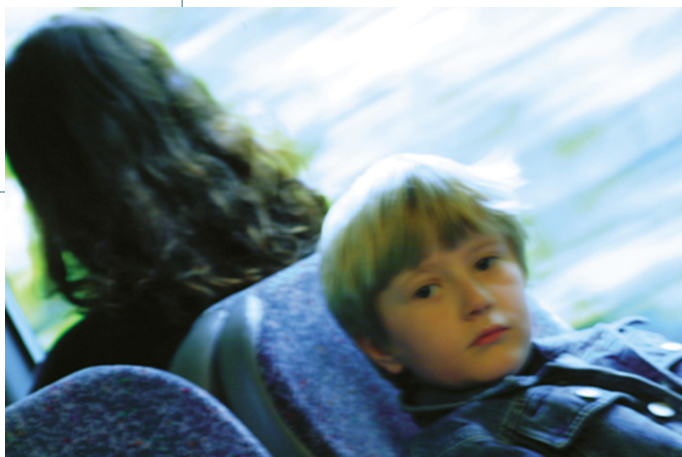


REKRUTTERING



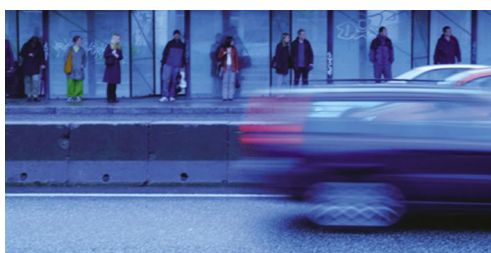
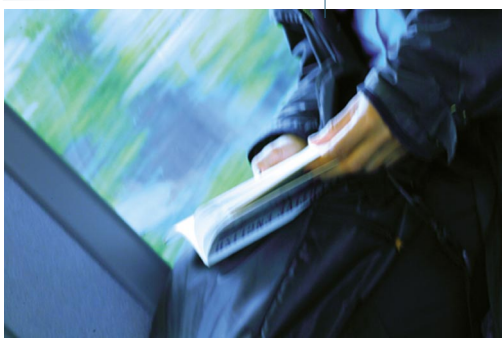
VERN MILJØET – REIS KOLLEKTIVT

FINANSIERING



SAMARBEID

TEKNOLOGI



FLERE AVGANGER



KUNDEVENNLIG

“Vern miljøet – reis kollektivt” er visjonen. I fellesskap har Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport synliggjort hvordan flere kan reise kollektivt, og hvordan utslippene fra kollektivtrafikken kan reduseres. Måtte det første miljøprogrammet for kollektivtrafikk inspirere alle involverte parter til felles innsats for et bedre miljø.

Januar 2011.

Mari Skjærstad  
styreleder  
Kollektivtrafikkforeningen

Helge Leite  
styreleder  
NHO Transport

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport representerer innkjøpere og transportselskaper for kollektivtrafikk i Norge.



NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for transportselskaper i Norge. Medlemmene utfører rundt 90 prosent av landets kollektivtrafikk med buss og forstadsbane. Se [www.transport.no](http://www.transport.no)

SAMMENDRAG	4
------------	---

## A. FAKTA: OM MILJØBELASTNINGER

Klimagasser	5
Befolkningsvekst	5
Miljøbelastning fra veitrafikk	5

## B. MÅL: EN MILLIARD KOLLEKTIVREISER INNEN 2020

1. Økt kollektivtilbud med flere avganger	6
2. Et mer pålitelig og kundevennlig tilbud	6
3. God fremkommelighet for kollektivtrafikken	7
4. Bedre omdømme og rekruttering til bransjen	7
5. Tettere samarbeid mellom innkjøper og transportselskap	7

## C. MÅL: KRAFTIG REDUKSJON AV UTSLIPPENE FRA KOLLEKTIVTRAFIKKEN

1. Økt bruk av biodrivstoff	8
2. Ny teknologi og bedre materiell	8
3. Kompetanse og økokjøring	9

## D. MYNDIGHETENES ROLLE

1 Bedre finansiering og avgiftspolitik	10
2 Mer transporteffektiv arealplanlegging	10
3 Tydelig forankring i Nasjonal transportplan	10
4 Forskning og annen tilrettelegging for kollektivtrafikken	10

## E. OPPFØLGING AV MILJØPROGRAMMET

Samarbeid om økt kollektivtrafikk	11
Samarbeid om mer miljøvennlig transport	11
Måling og oppdatering av miljøprogrammet	11

### VERN MILJØET – REIS KOLLEKTIVT

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport representerer både kjøpere og utøvere av kollektivtrafikk i Norge. De har i fellesskap laget et første miljøprogram for kollektivtrafikk.

#### MILJØPROGRAMMET VISER:

- Hvordan kollektivtrafikken kan være en del av løsningen på miljøutfordringene.
- Hvilke ambisiøse mål og virkemidler som kan gi:
- Flere kollektivreisende.
- Mer miljøvennlig kollektivtransport.

#### MILJØPROGRAMMET TAR FOR SEG:

- Kollektivtrafikk med buss.
- Miljøbelastninger i form av klimagasser og svevestøv.
- 2007 er valgt som referanseår.

#### UTSLIPPENE FRA TRANSPORTSEKTOREN ER RASKT ØKENDE

- Veitrafikken var ansvarlig for omlag en femdel av klimagassutslippene i Norge i 2007.
- Fra 1990 til 2007 har utslippene fra veitrafikken økt med 25 %, betydelig mer enn den samlede økningen i de norske klimagassutslippene.
- Stor befolkningsvekst i byområder vil øke transportbehovet betydelig i kommende år.

#### SAMARBEID OM ØKT KOLLEKTIVTRAFIKK

Hovedutfordringen er å få flere til å prakere bilen og i stedet reise kollektivt. "Vern miljøet - reis kollektivt" er visjonen til Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport. Målet er å øke antall kollektivreiser fra 450 millioner i 2007 til 1 milliard i 2020.

Viktige tiltak er:

- Økt kollektivtilbud med flere avganger.
- Et mer pålitelig og kundevennlig tilbud.
- God fremkommelighet for kollektivtrafikken.
- Bedre omdømme og rekruttering til bransjen.
- Tettere samarbeid mellom innkjøper og transportselskap.

#### SAMARBEID OM MER MILJØVENNLIG TRANSPORT

En milliard kollektivreiser innen 2020 vil redusere biltrafikken og dermed gi et vesentlig bidrag til lavere utslipp fra veitrafikken. Foreningene ønsker i tillegg å ta et krafttak i forhold til bransjens egne klimautslipp.

- Målsettingen er at CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-utslippene fra busser skal reduseres med 60 % pr vognkilometer innen 2020. For svevestøv et målet hele 90 % reduksjon.

Viktige tiltak er:

- Økt bruk av biodrivstoff.
- Ny teknologi og bedre materiell.
- Økt kompetanse og økokjøring.

#### MYNDIGHETENES ROLLE

Innsats for å redusere utslippene av klimagasser koster. Bransjen selv er innstilt på å jobbe smartere og mer effektivt, men skal målene nås, må også myndigheter på alle nivåer spille på lag med bransjen.

Avgjørende vil være:

- Bedre finansiering og avgiftspolitik.
- Mer transporteffektiv arealplanlegging.
- Tydelig forankring i Nasjonal transportplan.
- Forskning og annen tilrettelegging for kollektivtrafikken.



### KLIMAGASSER

- De samlede norske klimagassutslippene var på ca 55 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2007.
- CO<sub>2</sub> sto for om lag 80 % av utslippene, og CO<sub>2</sub>-andelen er generelt økende.
- Med om lag 12 tonn pr. innbygger er Norges utslipp blant de høyeste i verden.
- Transport, industri og petroleumssektoren er de største kildene til utslipp av klimagasser i vårt land.

Regjeringens Klimamelding definerer følgende nasjonale mål:

- Norge skal være karbonnøytralt i 2050.
- Norge forplikter seg frem til 2020 å kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 % av Norges utslipp i 1990.
- Norge skjerper sin Kyoto-forpliktelse med 10 %.

Stortingets klimaforlik i 2008 innebærer at Norge fremskynder målet om å bli et karbonnøytralt samfunn fra 2050 til 2030.

- To tredjedeler av Norges totale utslippsreduksjoner må tas nasjonalt for at målene for klimagassutslipp skal nås.
- Det betyr at innsatsen for å redusere utslippene må intensiveres. Utredningen Klimakur 2020 baserer seg på en reduksjon på 12-14 millioner tonn CO<sub>2</sub> innen 2020.

### BEFOLKNINGSVEKST

- Befolkningsveksten i Norge ventes å bli 14 % fra 2008 til 2020 og 24 % frem til 2030.
- Veksten i byområder beregnes å bli større enn ellers i landet.
- Prognoser tilsier at Oslo og Akershus vil ha 1,5 millioner innbyggere i 2030, som er en økning på ca 400.000.
- Av hensyn til miljø og trengsel må kollektivtrafikken ta mer enn sin naturlige del av befolkningsveksten, særlig i byområder.

### MILJØBELASTNING FRA VEITRAFIKK

- Veitrafikken var ansvarlig for omlag en femdel av klimagassutslippene i 2007.
- I perioden 1990 - 2007 har utslippene fra veitrafikken økt med 25 %. Dette er betydelig mer enn den samlede økningen i de norske klimagassutslippene.
- Med mindre det iverksettes tiltak, vil klimagassutslippene fortsette å øke på transportområdet.
- Klima- og forurensningsdirektoratet (tidligere SFT) har tidligere anslått at de norske utslippene fra transportområdet vil kunne øke med 40 % fra 2005 til 2020.
- I følge utredningen Klimakur 2020 kan de største utslippsreduksjonene oppnås ved utvikling og bruk av biodrivstoff og kjøretøyteknologi.
- Det finnes ingen eksakte tall for årlige utslipp fra busstrafikken i Norge, men konsulentgruppen Civitas anslår i størrelsesorden 500.000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette tilsvarer ca 5 % av veitrafikkens samlede klimagassutslipp.

### MÅL

Hovedutfordringen er å få flere til å parkere bilen og i stedet reise kollektivt. Økt kollektivbruk gir en umiddelbar og direkte miljøgevinst ved at færre biler belaster veiene og miljøet.

“Vern miljøet - reis kollektivt” er visjonen til Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport. Foreningene står sammen om at bransjen kan gi et viktig bidrag i miljøkampen om flere reiser kollektivt.

Målet er å få totalt 1 milliard kollektivreiser med buss, båt eller bane i 2020. Til sammenligning reiste 450 millioner kollektivt i 2007.

### VIRKEMIDLER

#### 1. ØKT KOLLEKTIVTILBUD MED FLERE AVGANGER

For å oppnå målsettingen om mer enn en fordobling av kollektivtrafikken, må kollektivtilbudet bli konkurransedyktig og attraktivt. Størst effekt kan en få hos de som allerede reiser kollektivt av og til. Å utvikle et best mulig tilbud for dagens trafikanter vil med andre ord være den mest effektive strategien for å få flere nye trafikanter.

- For trafikantene er frekvens og punktlighet i kollektivtilbudet av stor betydning. Ved å innføre avganger hvert femte minutt for trikken i Oslo, såkalt rullende fortau, økte for eksempel antall reisende med 25 %.

- I byene blir befolkningsveksten størst og det er her kollektivtrafikken har best grunnlag for vekst og økte markedsandeler. Tiltak i disse områdene har således størst effekt både lokalt og globalt. Bilbruk skaper store utfordringer for miljø og sikkerhet, samtidig som køene på veinettet reduserer byenes transportstandard og funksjonsdyktighet.

- Kollektivtilbudet i distriktene kan tilpasses brukerne i form av mindre vognstørrelser og mer fleksible transportløsninger. Etablering av bestillingsruter og samordning med helsetransport er eksempler. I pilotprosjektet “KID Tolga halv på hel” kan de reisende bestille rimelig transport til eller fra Tolga skystasjon i Hedmark - halv på hver time. Transportene foregår med buss og drosje, tilpasset behov, tilgjengelig materiell og sjåfører.

#### 2. ET MER PÅLITELIG OG KUNDEVENNLIG TILBUD

Kollektivtilbudet må være til å stole på, men det må også arbeides med å gjøre tilbudet enklere å bruke for kundene. Blant tiltakene:

- Faste avgangstider, dvs. med faste avganger hele dagen slik at det er tilstrekkelig bare å lære seg ett tidspunkt i rutetabellen.
- Hyppige avganger, slik at trafikantene slipper å lære rutetabellene. Med mindre enn 10 minutter mellom avgangene blir rutetabellen overflødig.
- Knutepunkter med direkte overgang til korresponderende ruter slik at trafikantene bare må kjenne hvor rutene går for å kunne benytte kollektivsystemet.
- Lett tilgjengelig og oppdatert reiseinformasjon.
- Enkle betalings- og rabattsystemer.
- Reisegarantiordning.
- Universell utforming av kollektivtilbudet.



### 3. GOD FREMKOMMELIGHET FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Fremkommeligheten for kollektivtrafikken må bedres vesentlig, spesielt i de største byene. Det har direkte betydning for reisetiden, påliteligheten og dermed kollektivtilbudets konkurransekraft. I 2020 bør buss- trafikken ha god fremkommelighet uten å bli hindret av biltrafikken. Dette innebærer blant annet følgende:

- Egne bussfiler inn mot sentrumsområder, for eksempel såkalte superbuss-linjer hvor busser kjøres etter samme opplegg som en metro.
- Bygge ut kollektivfelt eller reservere kjørefelt for kollektivtrafikk.
- Prioritering i lyskryss og rundkjøringer.
- Universell utforming av holdeplasser.
- Tilrettelegging ved sentrale kollektivknutepunkter.
- Egne gater/områder kun for kollektivtrafikk.

### 4. BEDRE OMDØMME OG REKRUTTERING TIL BRANSJEN

■ Transportselskapene, administrasjonsselskapene og fylkeskommunene må samarbeide for å styrke omdømmet og rekrutteringen til kollektivbransjen, blant annet gjennom å fremheve kollektivtrafikkens betydning for samfunnet.

■ Rekruttering av nytt personell vil være en stor utfordring på lengre sikt fordi det skjer et generasjonsskifte blant førere og sjåfører både på togene og i busselskapene. Det må derfor satses målrettet og langsiktig på å rekruttere nytt personell. Samtidig må det iverksettes tiltak for å holde lengst mulig på de som i dag arbeider som sjåfører og førere.

### 5. TETTERE SAMARBEID MELLOM INNKJØPER OG TRANSPORTSELSKAP

■ Det er potensial for mer dynamiske avtaler og forretningsmodeller som kan stimulere innkjøper og transportselskap til et tettere samarbeid om videreutvikling av kollektivtilbudet.

■ Det er nødvendig med avtaler som kan skape et bredere grunnlag for kontinuerlig utvikling av kollektivtilbudet i tråd med endringer i reise-mønster og kundenes ønsker og behov.



## MÅL

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport har som mål å få 1 milliard kollektivreiser innen 2020. Dette vil redusere biltrafikken og dermed gi et vesentlig bidrag til et lavere utslipp fra veitrafikken. Foreningene ønsker også å ta et krafttak i forhold til bransjens egne klimautslipp. Målsettingen er at norske utslipp av klimagasser og svevestøv fra kollektivtrafikk med buss skal reduseres kraftig.

Mål for reduksjon av utslipp fra busser per vognkilometer i forhold til 2007

ÅR	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>
2012	-20 %	-20 %	-40 %
2016	-40 %	-40 %	-70 %
2020	-60 %	-60 %	-90 %

## VIRKEMIDLER

### 1. ØKT BRUK AV BIODRIVSTOFF

■ Biodrivstoffer kan i betydelig grad bidra til reduksjon av klimagasser sammenlignet med fossilt drivstoff i et livsløpsperspektiv. Mer miljøvennlig drivstoff tas i bruk i stadig økende grad. Aktuelle drivstofftyper og energibærere er i første rekke biogass, bioetanol og biodiesel. Ny teknologi åpner for høyere innblanding og det finnes i dag busser som kjører på 100 % biodiesel.

■ Ved valg av drivstoff er det viktig å ta hensyn til aspektene ved produksjon, distribusjon og bruk slik at klimagevinsten blir størst mulig. I dag forskes det også på framstillingsmetoder for 2. generasjons biodiesel og bioetanol. Det er store forventninger til at dette kan bedre forsynings situasjonen og gi et bedre klimaresultat. Norsk vinter og lave temperaturer skaper utfordringer ved bruk av biodrivstoff og disse må håndteres. Myndighetenes avgiftspolitikker vil også ha betydning for valg av drivstoffløsning.

### 2. NY TEKNOLOGI OG BEDRE MATERIELL

Hybridvarianter som kombinerer batteri og biodrivstoff (eller brenselceller) er på vei inn i markedet. Hybridbusser som gjenvinner bremseenergi kan eksempelvis redusere drivstofforbruket med 30 %. Den teknologiske utviklin-



gen gjør at busser slipper ut stadig mindre miljøskadelige stoffer. Ambisjonen bør være at Norge i 2020 skal ha en bussflåte som gir svært lave utslipp. Videre at det kun anskaffes busser som bruker fornybar energi.

Tiltak er:

- Lettere busser (vektreduksjon).
- Busser som ikke tilfredsstillere Euro 2 må fases ut snarest mulig og senest innen 2012. Slike kjøretøy skal heller ikke brukes som reservemateriell.
- I nye avtaler skal kjøretøy som ikke tilfredsstillere Euro 4 utstyres med partikkelfilter.
- Anskaffelse av nye busser medfører Euro 5 som standard.
- I 2012 skal alle busser ha partikkelfilter.
- I 2012 skal alle busser i byområder minst ha Euro 4-standard, mens i landdistrikter skal bussene tilfredsstillere Euro 3-standard (og partikkelfilter).
- Avtaler mellom innkjøper og transportselskap bør ha større fokus på funksjon og kvalitet enn i dag. Det innebærer at bestiller i økende grad bør stille krav til materiell, som gjør det mulig å bytte motor i stedet for en hel buss.
- Deltakelse i eller støtte til pilot- / utviklingsprosjekter som fremmer økt miljøkvalitet.

### 3 KOMPETANSE OG ØKOKJØRING

Bussjåfører og andre som jobber i bransjen må ha sterk grad av bevissthet og kompetanse knyttet til miljø. Miljøvennlig kjøring, såkalt økokjøring, kan redusere forbruket av drivstoff og dermed også kostnader og utslipp av klimagasser. Aktuelle virkemidler er:

- Krav om og eventuelt belønning av miljøvennlig kjørestil/ kjøreatferd.
- Bevisstgjøring og opplæring (bl.a. simulatortrening).
- Forbud mot tomgangskjøring.
- Utvikling og vedlikehold av miljøkompetanse i selskapene, inkludert målrettede kurs og holdningsskapende arbeid.

For medlemmer i Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport anbefales:

- Store og mellomstore virksomheter (> 20 busser) skal være miljøsertifisert etter ISO 14001 eller ha tilsvarende systemer innen utgangen av 2015.
- Små virksomheter (< 20 busser) skal være sertifisert som Miljøfyrtårn innen 2015.
- Det bør stilles krav om livsløpsanalyser for bussmateriell.
- Miljøregnskap i virksomhetene.

### KOLLEKTIVTRAFIKK SOM VIRKEMIDDEL

Innsats for å redusere utslippene av klimagasser koster. Målsettingen om en milliard reiser innen 2020 krever økt innsats. Bransjen selv er innstilt på å jobbe smartere og mer effektivt, men skal målene nås, må også myndighetene på alle nivåer prioritere kollektivtrafikken høyt.

- Nasjonale myndigheter bevilger penger til kollektivtransport. Det skjer dels som direkte kjøp eksempelvis fra NSB og dels gjennom overføringer til fylkeskommunenesom en del av rammetilskuddet.

- Fylkeskommunene er de sentrale aktørene i lokalt og regionalt kollektivtilbud.

#### 1. BEDRE FINANSIERING OG AVGIFTSPOLITIKK

- En doubling av kollektivtransporten vil kreve en vesentlig økning av overføringene fra nasjonale myndigheter og høy prioritering i fylkeskommunene.

- Finansieringen må være forutsigbar, slik at den gir grunnlag for tunge investeringer med en levetid på 15 – 20 år.

- I dag betyr flere kollektivreisende økte kostnader for fylkeskommunene og andre med ansvar for kollektivtrafikken. Dagens finansierungsordning bør derfor endres, slik at det lønner seg å satse på kollektivtransport.

- Staten påvirker kollektivtilbudet og klimautslippene gjennom sin avgiftspolitik. Biodiesel har etter statens avgiftsomlegging høsten 2009 fått høyere driftskostnader i form av forbruk og vedlikehold sammenlignet med fossilt drivstoff. Det er viktig for satsingen på biodrivstoff at man får avgifter som stimulerer til økt bruk.

#### 2. TRANSPORTEFFEKTIV AREALPLANLEGGING

- Kommunene har ansvar for arealplanlegging og utbyggingsmønster lokalt. En samordnet areal- og transportplanlegging, som gir mer transporteffektiv plassering av boliger, arbeidssted, servicetilbud og kollektivknutepunkter, kan bidra til å redusere transportomfang og øke kollektivbruken.

- Et effektivt kollektivtilbud er avhengig av gode muligheter for overgang mellom transportmidler, såkalte intermodale knutepunkter.

- Fylkeskommunene har en sentral rolle når det gjelder samarbeid med andre aktører, og må derfor arbeide aktivt for kundevennlige knutepunkter.

#### 3. TYDELIG FORANKRING I NASJONAL TRANSPORTPLAN

- Det er behov for at kollektivtransporten får en tydelig forankring i Nasjonal Transportplan. Kollektivtransportens rammebetingelser med tilhørende forslag til oppfølging og tiltak må bli en integrert del av transportplanleggingen.

- Utviklingen av kollektivtilbudet er en langsiktig prosess. Planer som lanseres nå, tar mange år før de blir realisert, ytterligere flere år før tiltakene får full effekt i markedet. For å sikre utvikling av et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud, er det nødvendig med forankring i Nasjonal Transportplan og tilhørende regionale planer.

#### 4. FORSKNING OG ANNEN TILRETTELEGGING FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN

- Staten bør øke bevilgningsnivået til støtteordninger gjennom Transnova. Se [www.transnova.no](http://www.transnova.no).

- Staten bør satse på økt forskning og utvikling FoU på andregenerasjons biodrivstoff.

- Myndighetene bør legge til rette for god infrastruktur for miljøvennlig drivstoff slik at transportselskapene har tilgang på miljøvennlig drivstoff. Utbygging av infrastruktur for lastebilnæringen, vil også være gunstig for busstransporten.



### SAMARBEID OM ØKT KOLLEKTIVTRAFIKK

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport skal:

- Lage felles informasjon og presentasjonsmateriell om miljøprogrammet som fremhever kollektivtrafikkens betydning for samfunnet.
- Arbeide for at målsettingene for miljøprogrammet skal bli en del av fylkeskommunens innspill til Nasjonal Transportplan og en del av de regionale transportplanene.
- Utarbeide standardformuleringer for balanserte reguleringer og indekser som sikrer god og forutsigbar kostnads- og inntektsutvikling i kontraktene.
- Utrede et felles norsk fordoblingsprosjekt som tar sikte på å fordoble antall kollektivreiser innen 2020.

### SAMARBEID OM MER MILJØVENNLIG TRANSPORT

Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport skal:

- Utvikle en felles kunnskapsplattform for biodrivstoff i kollektivtrafikken blant annet ved å lage referansegruppe og nettverk for drivstoff og miljøteknologi
- Utvikle gode prosjektmodeller for uttesting av biodrivstoff og ny drivstoffteknologi

### MÅLING OG OPPDATERING AV MILJØPROGRAMMET

Hensikten med miljøprogrammet er å:

- Synliggjøre kollektivtrafikkens målsettinger, fortrinn og forbedringsområder i et miljømessig perspektiv,
- Beskrive ulike virkemidler som kan bidra til å redusere klimaproblemene.

Miljøprogrammet skal være et dynamisk og levende dokument som skal justeres og tilpasses minst annethvert år. Resultatutviklingen for de målene som er definert i miljøprogrammet skal evalueres.

# Vern miljøet **reis** kollektivt



**Kollektivtrafikkforeningen**  
[www.kollektivtrafikk.no](http://www.kollektivtrafikk.no)

**NHO Transport**  
[www.transport.no](http://www.transport.no)