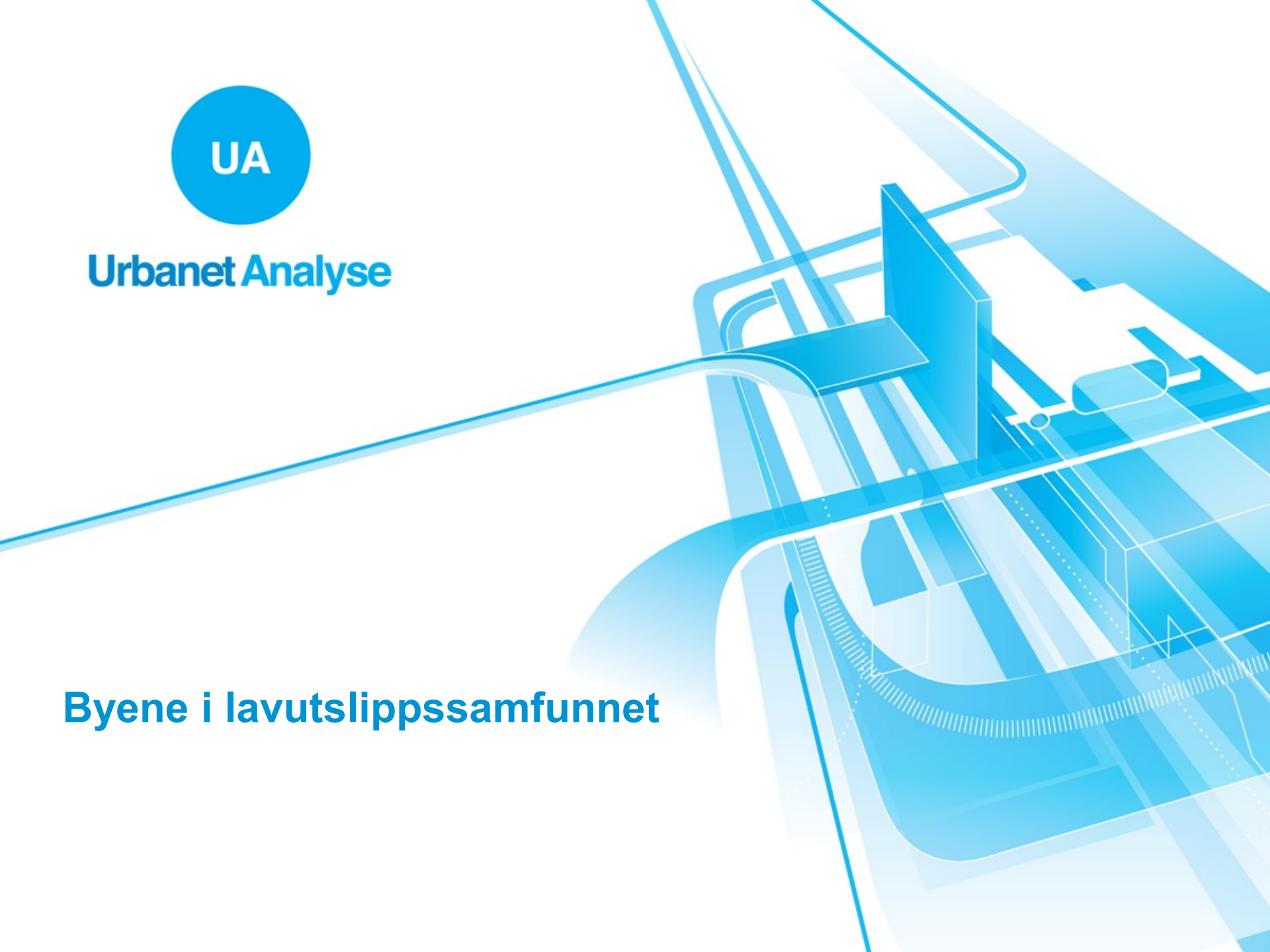




Urbanet Analyse

Byene i lavutslippssamfunnet

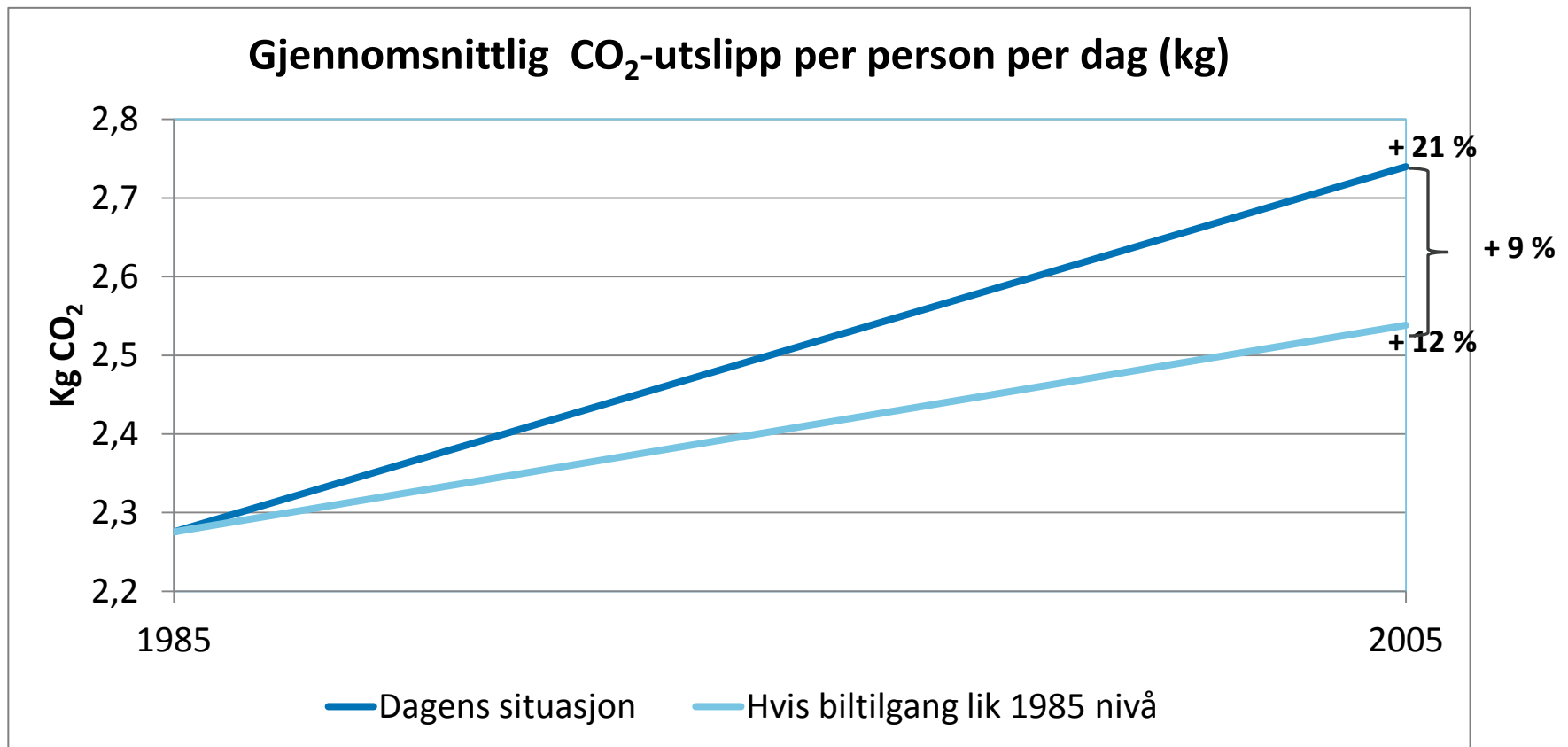


Kort om presentasjonen

- Sammenhengen mellom bystruktur og klimautslipp
- Sammenhengen mellom klimamål og transportplaner
- Økonomiske rammebetingelser og muligheter for å satse
- Behov for langsiktige og forutsigbare avtaler mellom staten og byene
- Forslag til noen konkrete tiltak og mål for byene

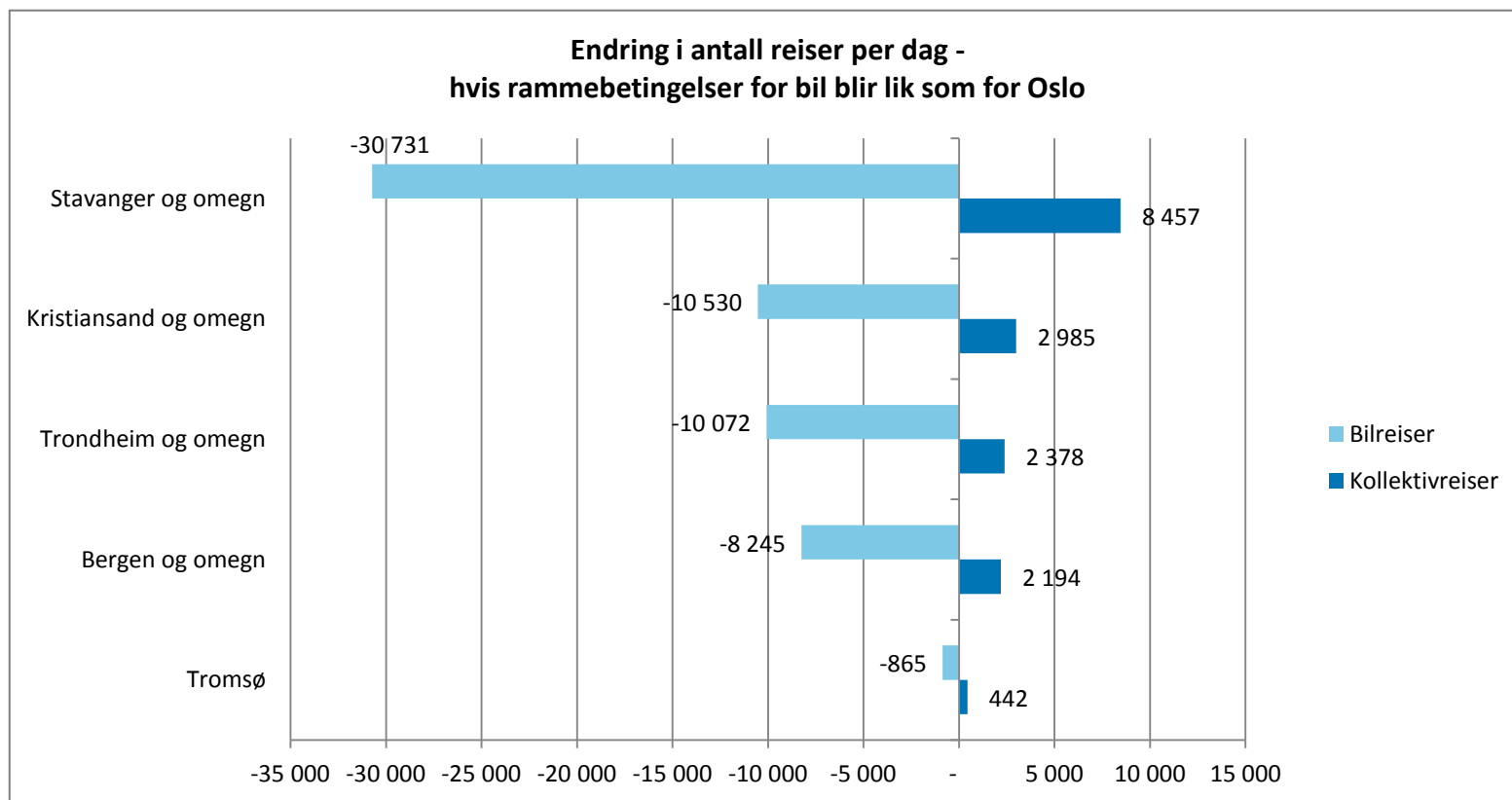
**«VI FÅR DE UTSLIPPENE VI
FORTJENER»**

Økt biltilgang har ført til økt CO₂-utslipp



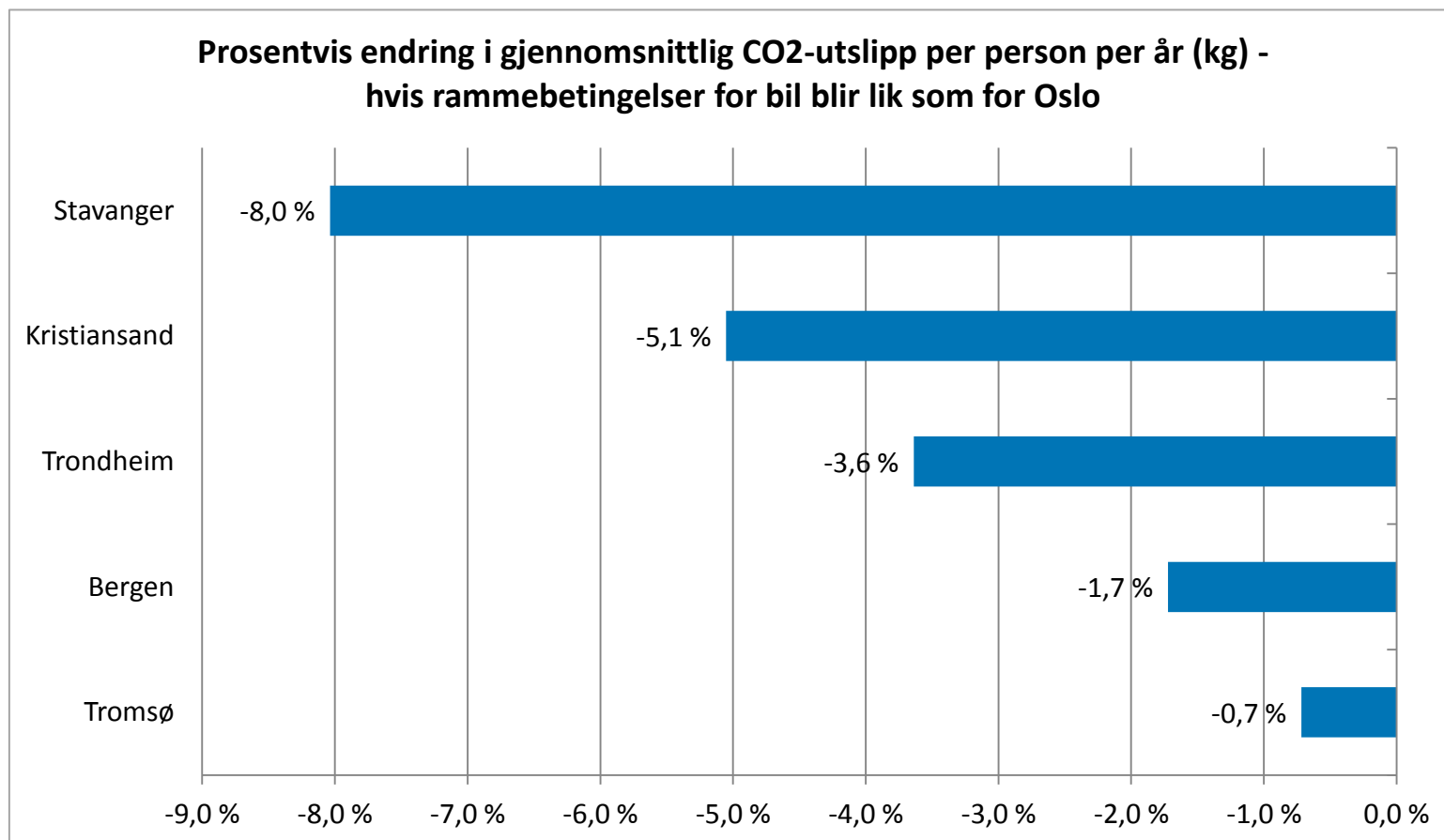
Kilde: Kostnadseffektive klimatiltak – UA-rapport 16/2010

Rammebetingelser for bil påvirker totalt reiseomfang – og klimautslipp



Kilde: Kostnadseffektive klimatiltak – UA-rapport 16/2010

Hvis biltilgang minker til tilsvarende Oslo i alle byområdene

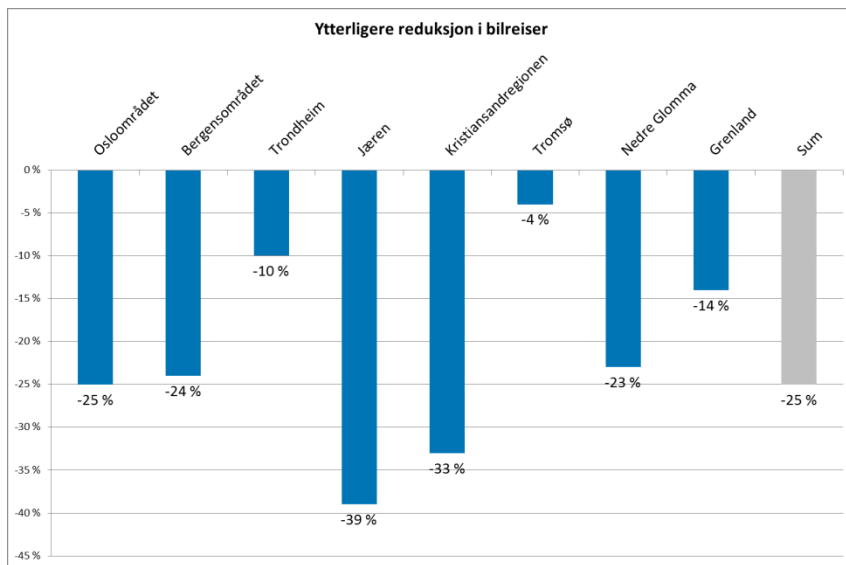


Kilde: Kostnadseffektive klimatiltak – UA-rapport 16/2010

BYENE ER MILEVIS FRA MÅLENE I KLIMAMELDINGEN

Utfordringer i byene

Byene er langt fra målene i Klimameldingen



Utfordringer med dagens bypakker

- Køene forventes å øke
- Innsatsen må bli mer kostnadseffektiv
- Bedre rammebetingelser reduserer kostnadsbehovet
- Behov for bedre samordning og langsiktige rammebetingelser

Kilde: Bypakker – Hva skal til for å nå klimamålene? UA-rapport 36/2012

Eksempel på strategi for å nå målsettingen i Klimaforliket

Bygg opp under trafikkgrunnlaget

- Befolkningsøkningen skjer som fortetting
- Økningen i arbeidsplasser skjer i sentrum
- Ingen nye i parkeringsplasser i sentrum
- Antall avganger på kollektivtransporten øker i takt med passasjerveksten

Rammebetingelser bil/kollektivt

- 20 % bedre fremkommelighet kollektivt
- 20 % økte kostnader for bruk av bil
- Biltilgang reduseres i takt med bedre kollektivtrafikk

Anslått effekt av ytterligere tiltak

Prosent reduksjon i biltrafikken

	Effekt på biltrafikken
Bygger opp under trafikkgrunnlaget	-17 %
Effekten av økte bilkostnader og bedre fremkommelighet	-6 %
Effekten av redusert behov for bil	-4 %
Samlet effekt	-27 %

Kilde: Bypakker – Hva skal til for å nå klimamålene? UA-rapport 36/2012

**BYENE OG STATEN MÅ SAMARBEIDE
FOR Å NÅ MÅLENE**

Behov for mer forpliktende og langsiktige avtaler med byene

Hvordan finansiere trafikkveksten?

- Behov for mer kostnadseffektive tiltak
- Behov for mer langsiktige tiltak
- Behov for bedre samordning av virkemiddelbruken
- Behov for mer restriksjoner på bilbruk

Utfordringer med forpliktende avtaler?

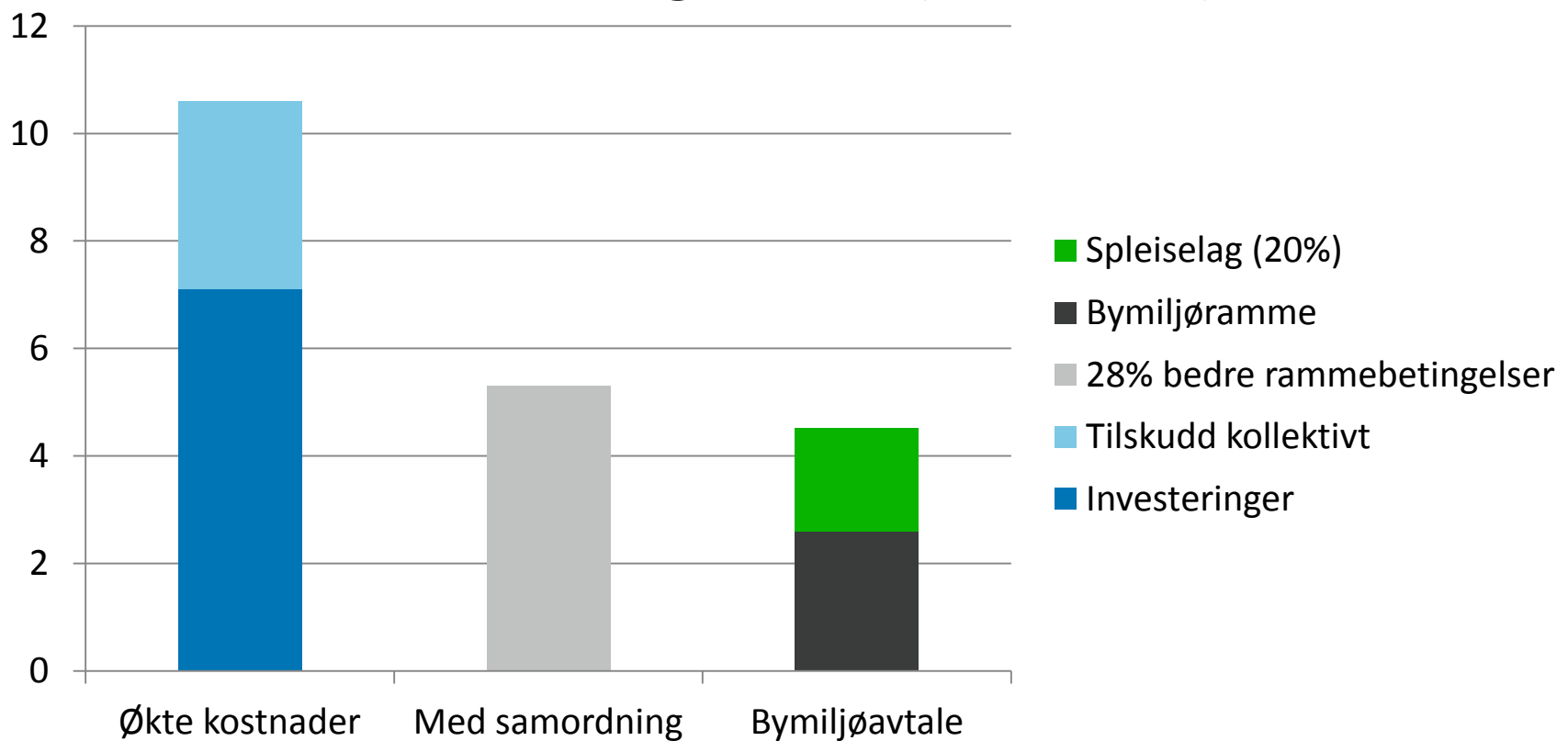
- Langsiktige bindinger
- Budsjettmessige barrierer
- Behov for omprioriteringer
- Politisk mot
- Evne til nytenkning

Behov for skreddersydde løsninger

- Staten må ikke bestemme hvordan byene skal løse transportproblemene
 - Men de skal legge til rette
 - Og skaffe finansiering
 - Men ikke for enhver pris
- Eksempel
 - Bybane og trafikkgrunnlag
 - Knutepunkter og framkommelighet
 - Jernbane og samordning med lokal kollektivtransport

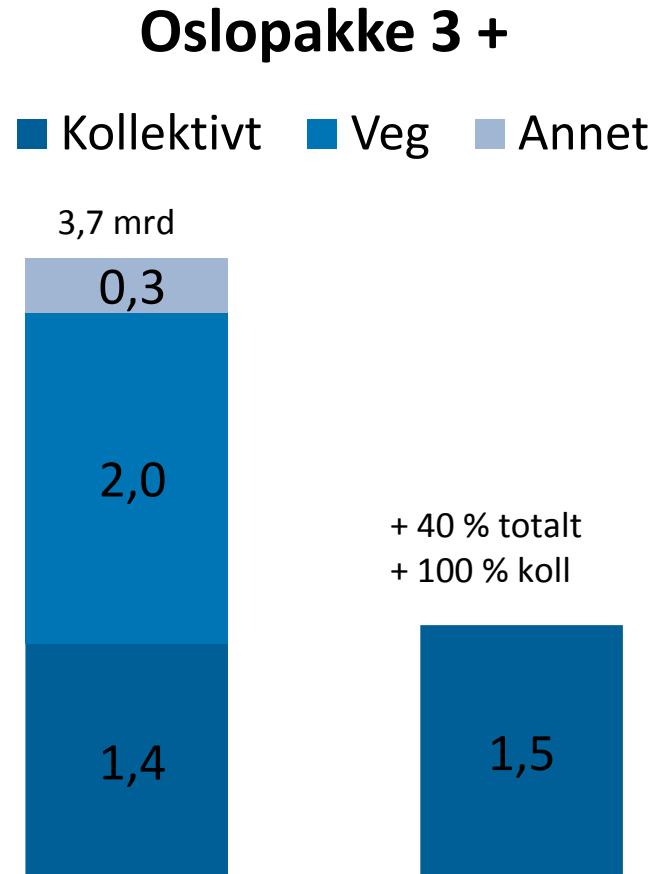
Helhetlig satsing er mest kostnadseffektivt

Finansieringsbehov (mrd kr/år)



Kilde: Bymiljøavtaler i NTP – Et godt virkemiddel for å bedre kollektivtrafikk og miljø? UA-notat 52/2013

Eksempel på en bymiljøavtale i Oslo?



Mulige avtaler/resultatmål

- Spleiselag?
- Økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk
- Bedre framkommelighet
- Krav til trafikkgrunnlag
 - Skinnegående
 - Stamlinjer/kollektivgater
- Lokal styring av jernbanen
- Krav til kollektiv infrastruktur

Utfordringer for lavutslippsbyene

- Positive transporttiltak genererer mer transport – økte utslipp
- Behov for å (om)prioritere og effektivisere kollektivtilbudet
- Behov for bedre rolledeling mellom transportformene
- Synergigevinstene av kombinerte tiltakspakker gir størst effekt på kollektivtransporten
- Ting tar tid – Og de langsiktige tiltakene har størst betydning for klima og miljø

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

Kilder:

- *Kostnadseffektive klimatiltak*
UA-rapport 16/2010
- *Bypakker – Hva skal til for å nå klimamålene?*
UA-rapport 36/2012
- *Bymiljøavtaler i NTP – Et godt virkemiddel for å bedre kollektivtrafikk og miljø?*
UA-notat 52/2013