

Hva bør byene vektlegge når de skal fremme miljøvennlig transport? Erfaringer med belønningsordningen.

Alberte Ruud, Urbanet Analyse

Fremtidens byer, verksted areal og transport
22. august 2008

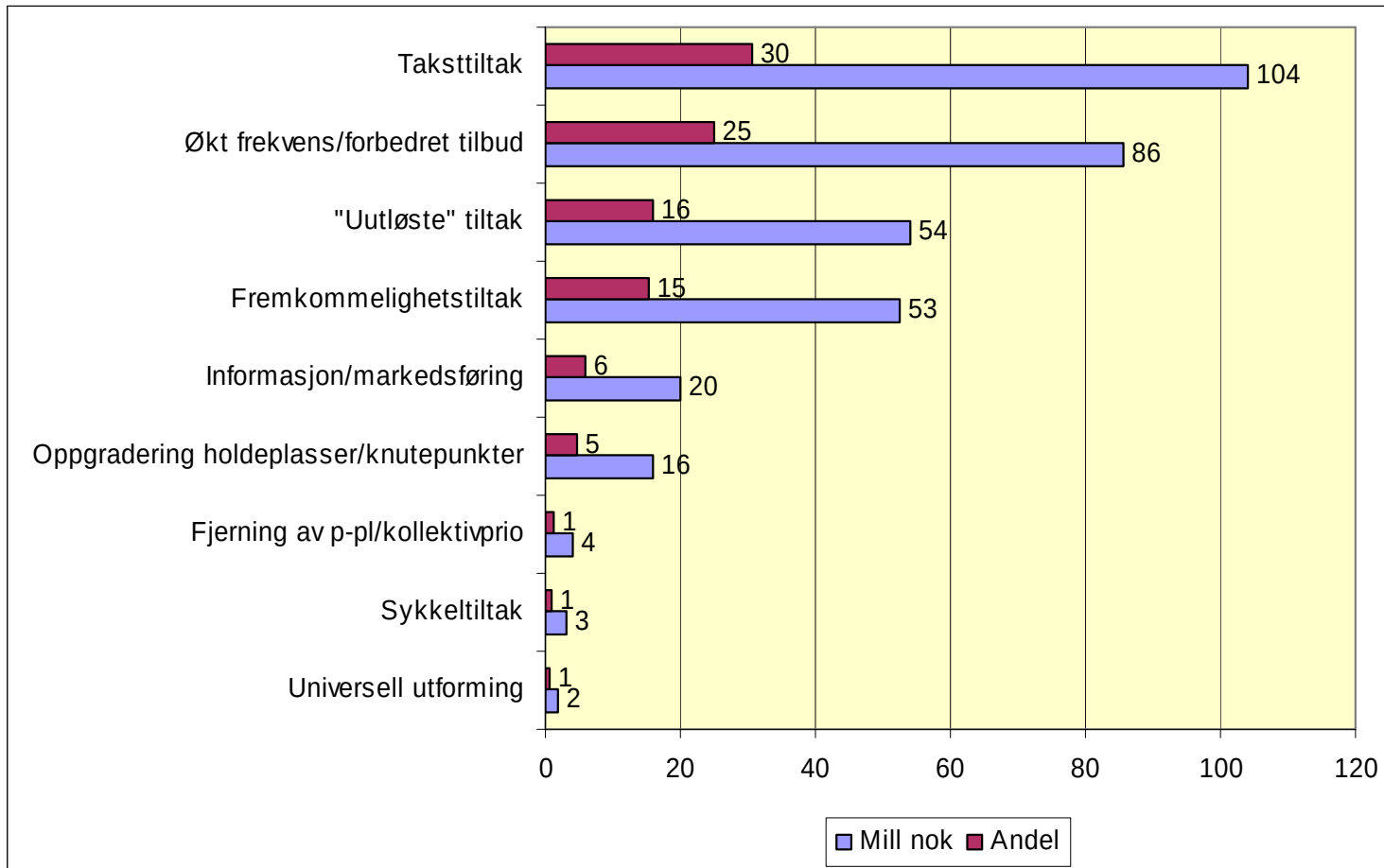
Belønningsordningen

- Formål: stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse – ved å dempe veksten i transportbehovet og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil
- Bevilgningsrammen fastsettes årlig av Stortinget – SD har ansvar for å fordele midlene til søkere som oppfyller retningslinjene
- Midlene skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, lokale bevilgninger
- Nytt fra 2008: Flere invitert til å søke, uten garanti for å få midler
- 2008: 161,7 mill, 12 mill kr flere enn i 2007

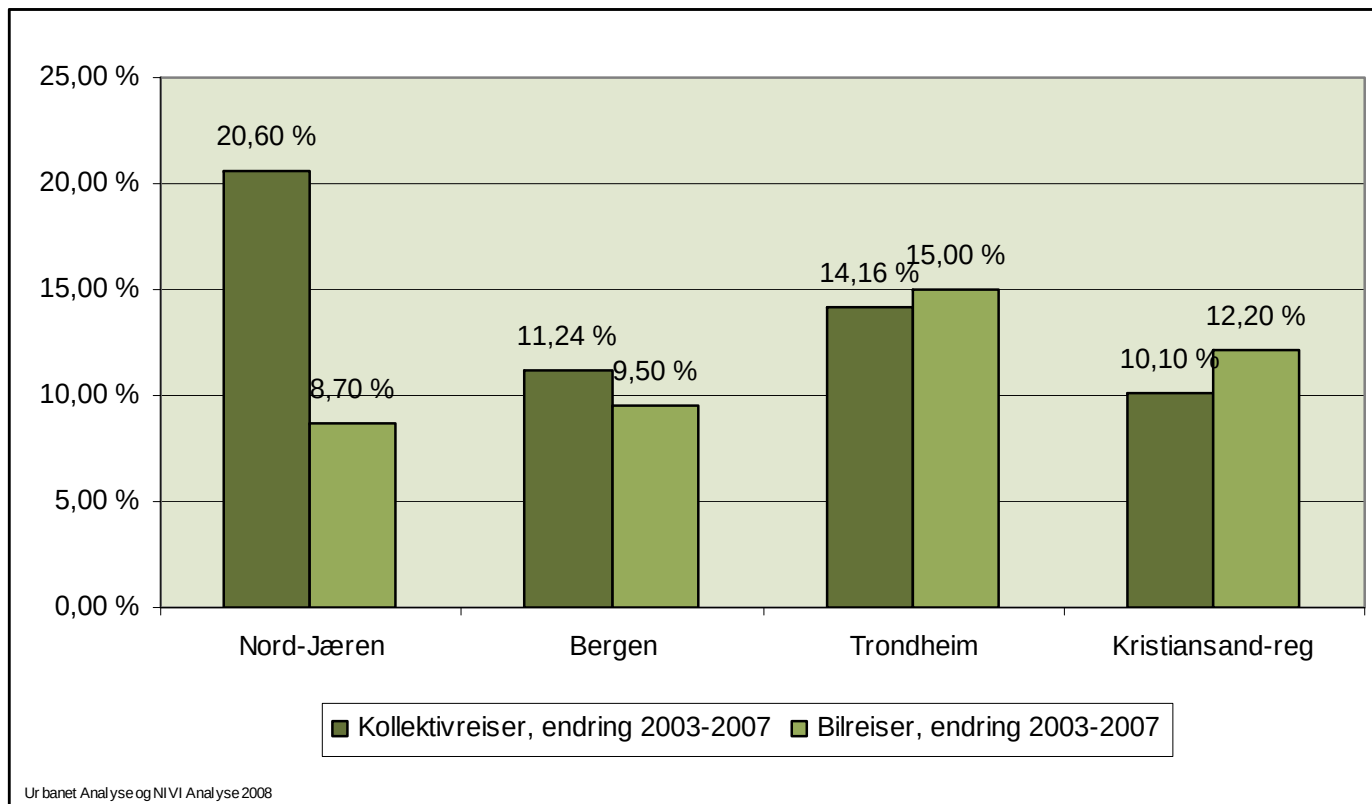
Fordeling av belønningsmidler 2008

Byområde	Tildeling
• Oslo	66 mill
• Bergen	32 mill
• Trondheim	17 mill
• Stavanger	15 mill
• Kristiansand	18 mill
• Tromsø	3,7 mill
• Drammen	4,0 mill
• Sarpsborg/Fredrikstad	0,0 mill
• Skien/Porsgrunn	6,0 mill

Bruk av belønningsmidler 2004-2006 (340 mill kr)



Flere kollektivreiser – men også flere bilreiser



Mye kunnskap om effekten av positive tiltak for å få flere til å reise kollektivt

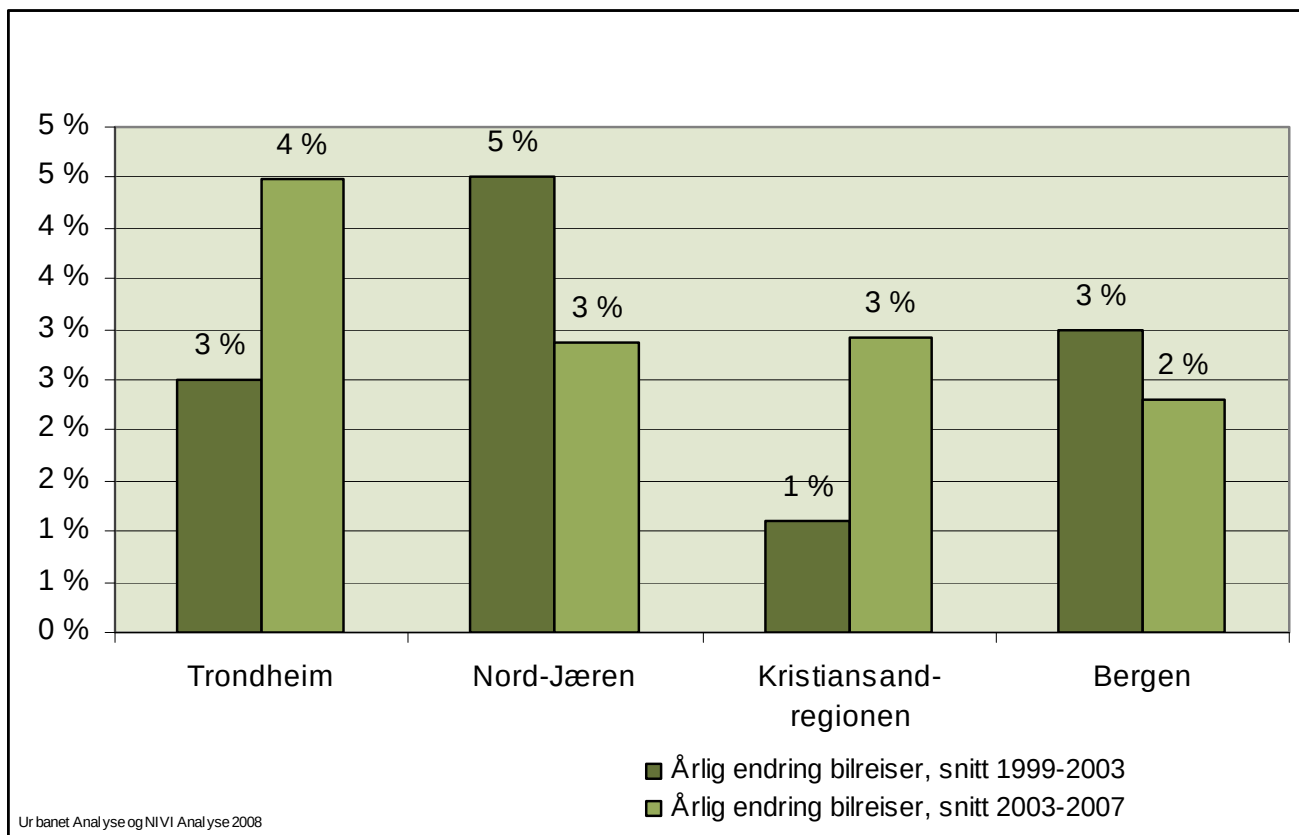
- Hvilke tiltak som har best effekt varierer fra område til område
- Generelt vet vi at:
- Bedre kollektivtilbud gir flere passasjerer – 40 prosent av de nye kundene er tidligere bilister
- Økt frekvens viktigst for bilister og arbeidsreisende
- Lavere takster viktigst for ungdom, eldre og de uten biltilgang
- Reisetidsforholdet bil/kollektivt er kritisk: Kollektivreisen må ta maks 2 ganger så lang tid som bilreisen

Mindre kunnskap om effekten av sykkeltiltak

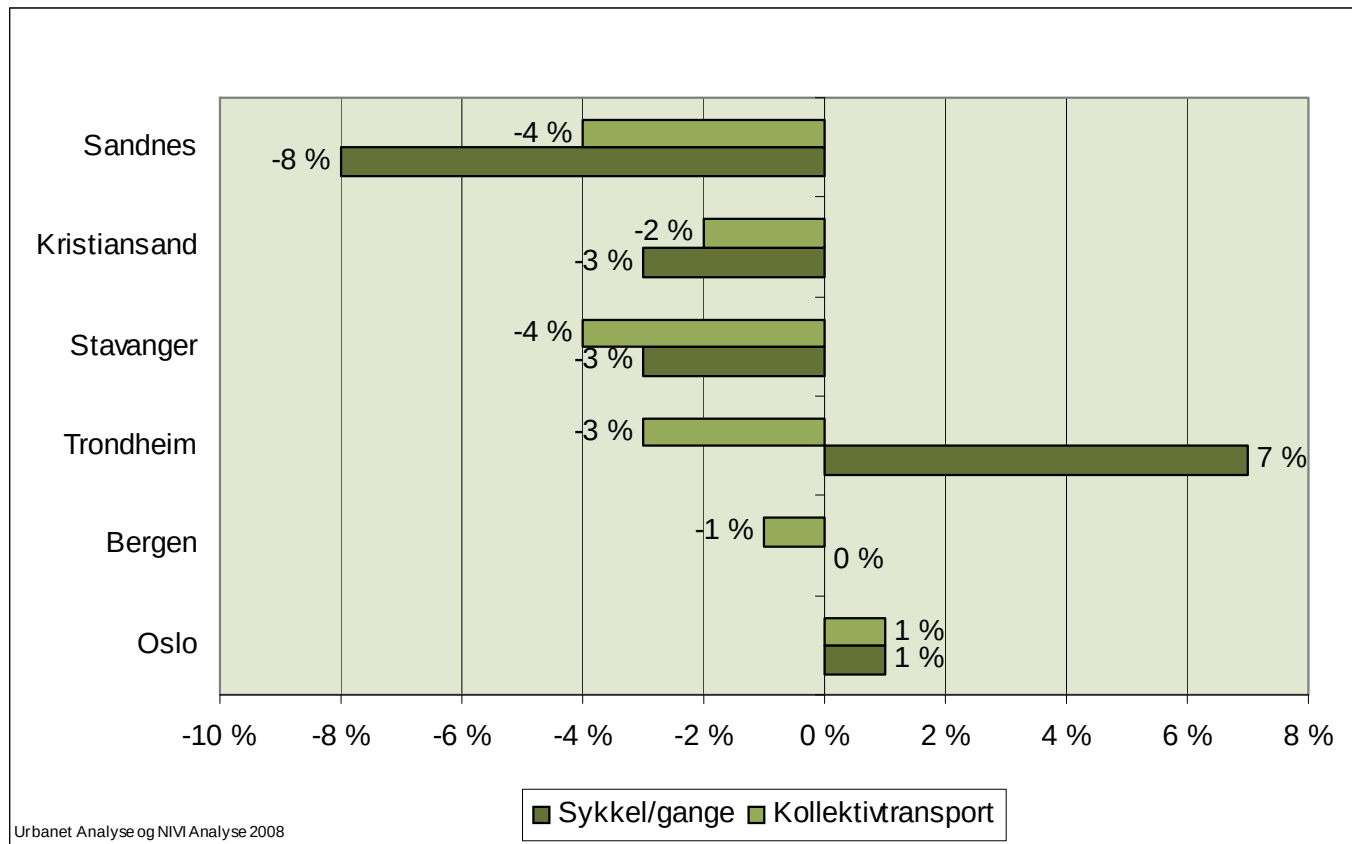
- Sykkelen er en viktig konkurrent til bilen på korte reiser
- Omfattende gang- og sykkelvegutbygging mange steder
- Men vanskelig å finne effekt på bilreiser

Trendbrudd for kollektivtransporten

Ikke for biltrafikken

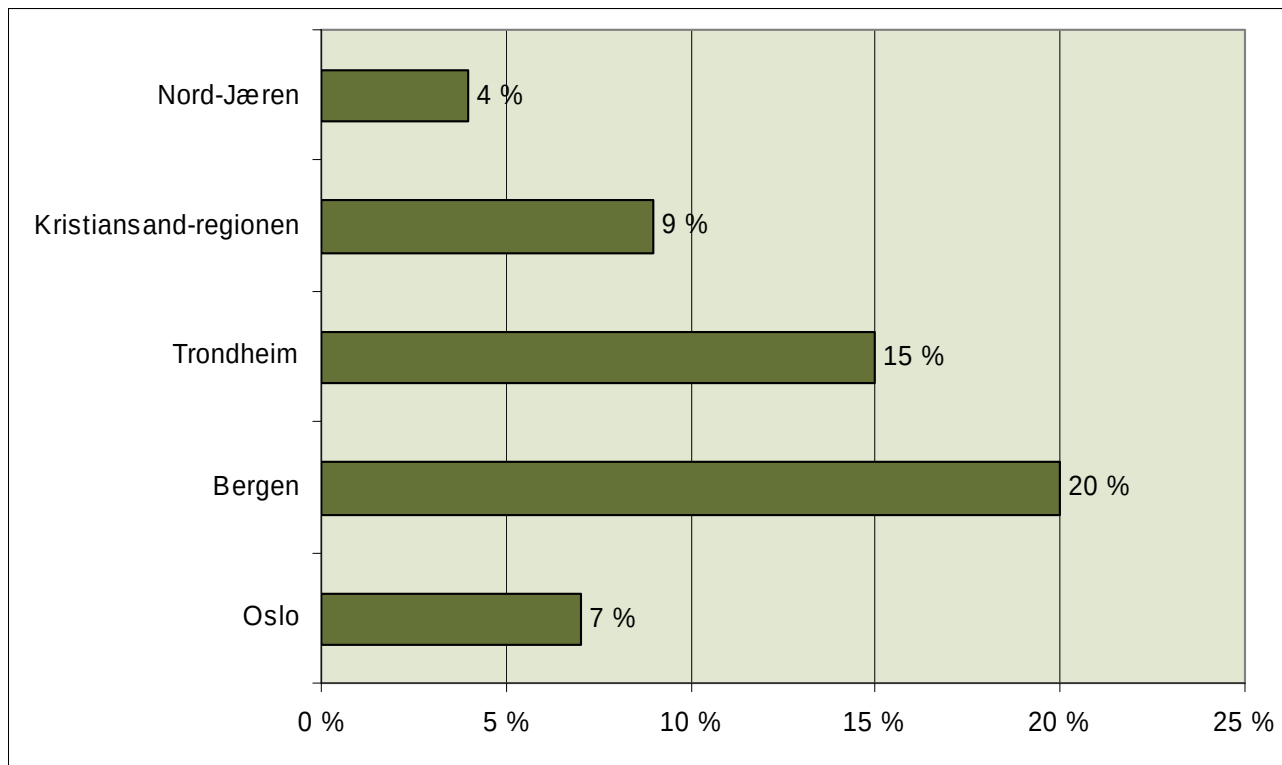


Bruken av miljøvennlige transportformer reduseres



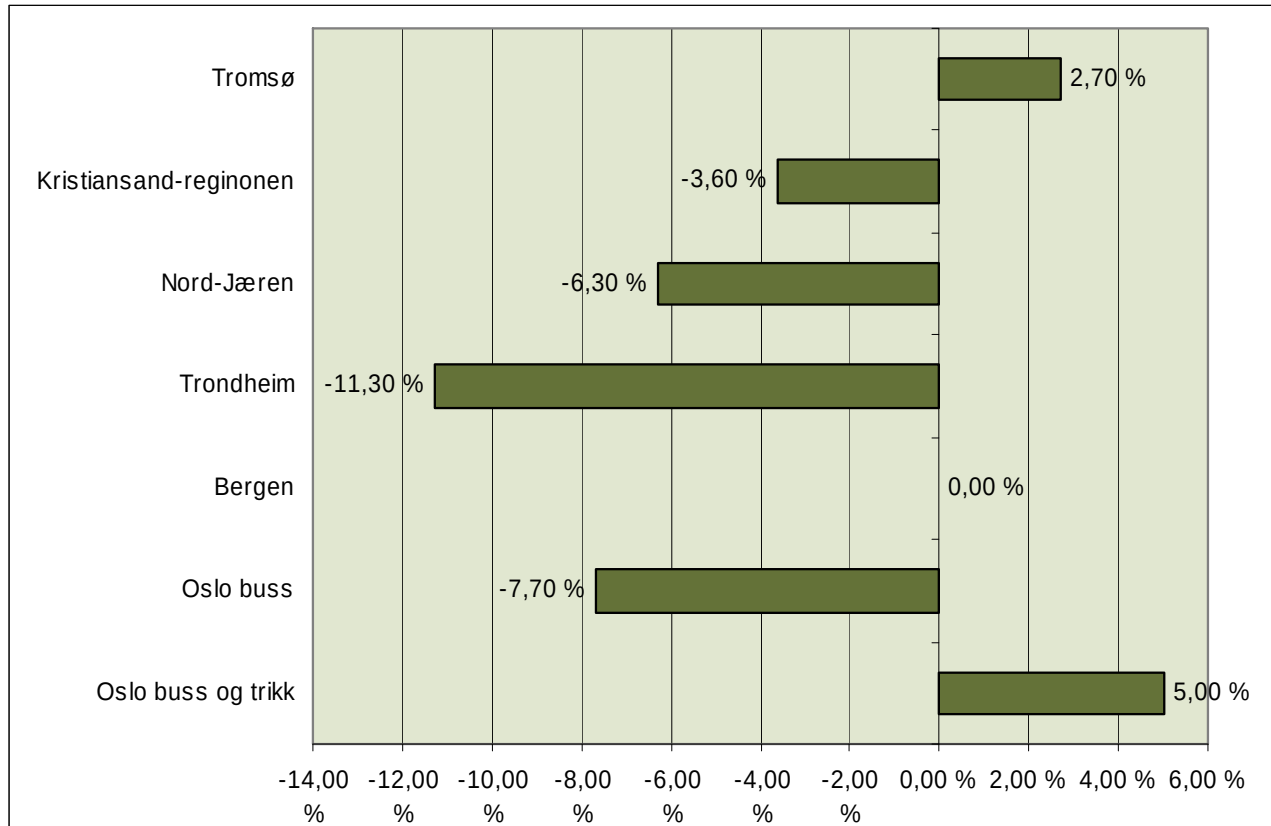
Endring i daglige reiser til fots/med sykkel og kollektivtransport fra 2001 til 2005. Prosentpoeng. Datakilde: RVU.
Kilde: Haagensen 2007/TØI.

Klimagassutslippene fra veitrafikken øker



*Klimagassutslipp fra veitrafikk i forsøkskommunene og Oslo. Målt i 1000 tonn CO₂-ekv..
Endring fra 2000 til 2006. Kilde: SSB 2008*

Større fremkommelighetsproblemer for kollektivtransporten



Utvikling av gjennomsnittshastighet (målt i endring i km/t) på utvalgte linjer fra 2004 til 2007.

Kilde: Vegdirektoratet

Pisk må til!

- Nær sammenheng mellom rammebetingelser for bilbruk og kollektivtransportens markedspotensial
- **Bilkostnader:**
 - I Kristiansand vil en eventuell rushtidsavgift på 20 kr gi 10 prosent færre reiser over bomsnittet i rushtiden – og 15 prosent flere kollektivreiser
- **Parkeringstilgang:**
 - Av norske byer har Oslo har den dårligste parkeringsdekning i bykjernen
 - En parkeringsdekning som snittet av norske byer ville gitt Oslo ca 11 prosent flere bilreiser og ca 14 prosent færre kollektivreiser
- **Infrastrukturiltak:**
 - Prioritering av kollektivtransportens fremkommelighet på bekostning av biltrafikken

Utfordringer

- Bedre tilrettelegging for endret transportmiddelfordeling krever langsiktig planlegging
 - Fortetting langs kollektivårer
 - Arealplanlegging etter ABC-prinsippet
- Redusert biltilgjengelighet i sentrum og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken er mulig på kortere sikt – men upopulære tiltak (?)

Behov for bedre måltall!

- Dårlig dokumentasjon gir for lite kunnskap om effekten av bilbegrensende tiltak
- Selv tallene for trafikkutviklingen er usikre...
- Bedre målinger/tellinger/evalueringer ville gitt mer kunnskap om hvilke grep som virker, og
-vil dessuten kunne gi uttelling i en søknad om belønningsmidler 😊

Takk for oppmerksomheten!

Alberte Ruud

www.urbanet.no

Nye utfordringer for samordnet areal- og transportplanlegging (1)

- Fortetningen har økt, men en
- „,,”desentralisert sentralisering” skaper nye utfordringer:
 - Flere, mindre sentrumssoner
 - Mer komplekse reisestrømmer
- Varehandel i hovedsentrum reduseres – kjøpesentergiganter skaper kommuneoverskridende trafikkproblemer

Nye utfordringer for samordnet areal- og transportplanlegging (2)

- Større framkommelighetsproblemer – både på stamvegnett og fylkes-/kommunevegnett
- Mer restriktiv parkeringspolitikk – men effekten er lite dokumentert
 - For beskjedne tiltak (konkurransesituasjon med nabokommunene?)
 - Mulig effekt på lengre sikt