



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Miljøvenlege byar

Politisk rådgjevar Erik Lahnstein

Innlegg på Bykonferansen 2007 - Framtidens byer, Oslo 20.06.2007

Utfordringar for miljøvennleg bytransport

Kva vil vi?

- Eit godt bu- og næringsmiljø
- God framkomst for privat- og næringstransport

Kva er utfordringane:

- Press på transportkapasiteten
- Press på tilgjengelege areal
- Lokal luftforureining og støy
- Utslepp av klimagassar

Kva kan vi gjere:

- Betre kollektivtrafikk
- Restriksjonar på biltrafikk
- Betre kår for gange og sykling
- Meir samordna areal- og transportplanlegging
- Meir effektiv teknologi
- Alternative drivstoff

Lokal luftforureining

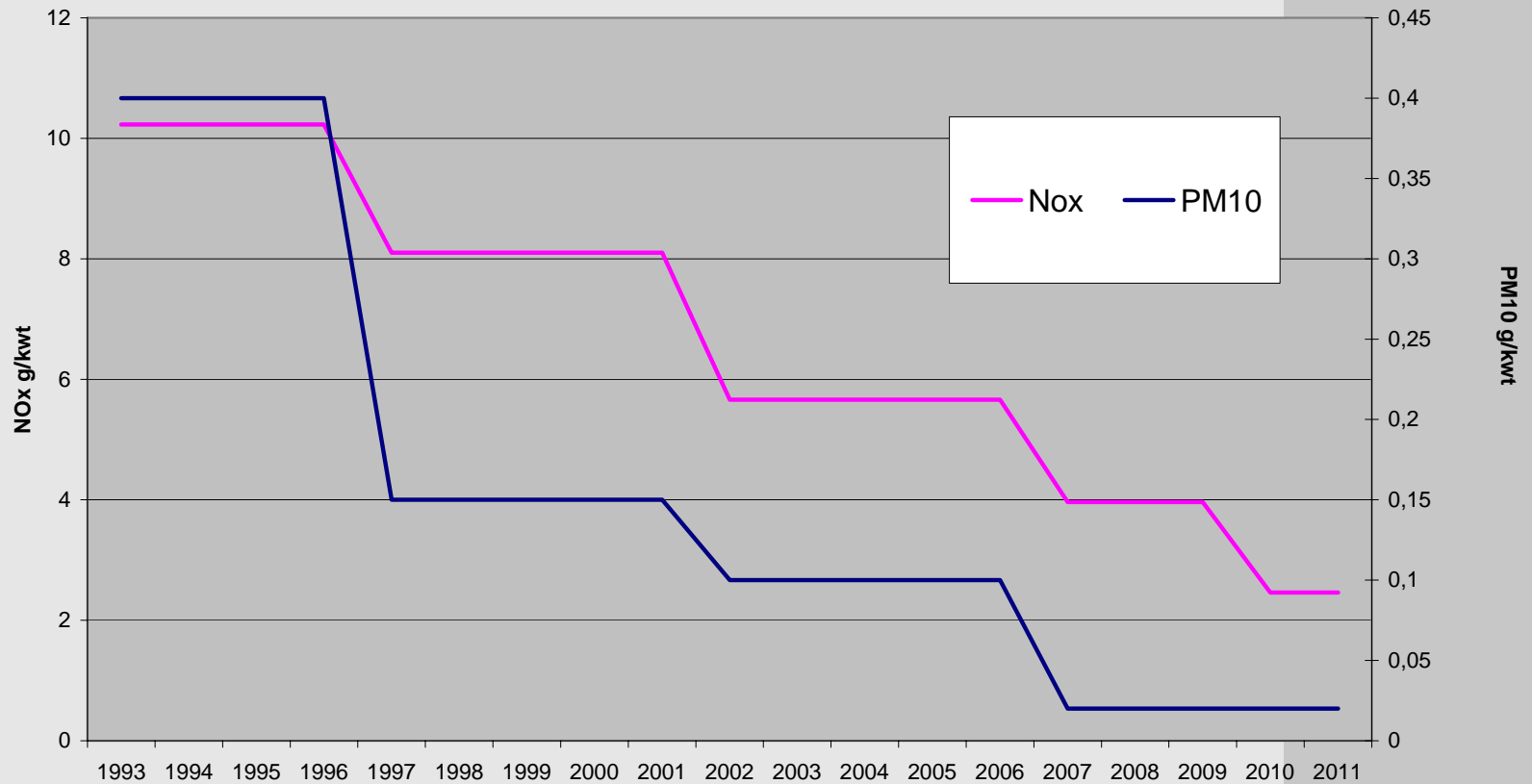
Framleis stort problem i dei største byane

- Dei mest aktuelle tiltaka
 - Auka piggfridel
 - Redusert fart
 - Reinare bilpark
 - Tiltak mot vedfyring
- SVV arbeider med et forslag til Ot.prp om lavutslippsoner



Renere busser og lastebiler

Avgasskrav



Klima

St. meld. om klimapolitikk blir snart lagt fram, men regjeringa har allereie innført verksamme tiltak:

- Eingongsavgifta er endra slik at den reknast på grunnlag av CO₂-utslepp for å oppmode til kjøp av drivstoffeffektive bilar
- Hydrogenbilar er fritekne for eingongsavgift
- Biodrivstoff er gjeve fritak for avgift
- Sterk satsing på jernbane



Nærare om biodrivstoffsatsinga

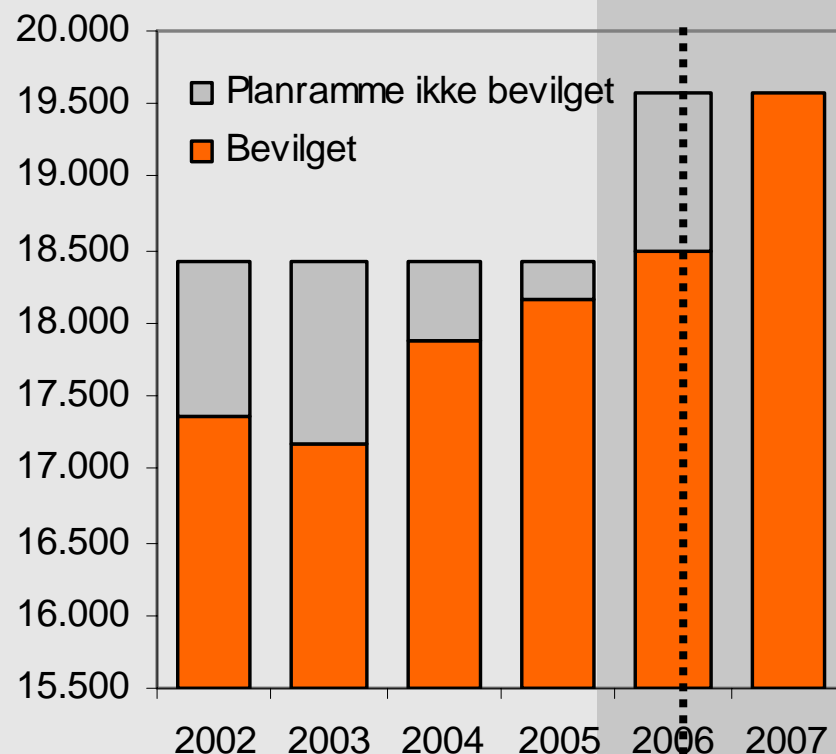
- Omsetningskrav: 2 pst biodrivstoff frå 2008 og 5 pst frå 2009
- Mål om 7 pst biodrivstoff i 2010
- Utvide til fleire drivstoff, til dømes anleggsgdiesel
- Betre informasjon om kva for bilar som kan nytte biodrivstoff
- Samla rammevilkår i RNB



Regjeringa oppfyller Nasjonal transportplan

- Oppfyller planramma i Nasjonal transportplan (NTP)
- 14,8 mrd kr til vegføremål. 1,2 mrd kr (8,7 %) meir til veg enn i saldert budsjett 2006
- 7,1 mrd kr til jernbaneføremål. 944 mill kr (15,3 %) meir til jernbane enn i saldert budsjett 2006

Oppfylging av Stortingets NTP-vedtak for veg og bane for 2002-2007 (mill. kroner)



Betre kollektivtrafikk

- Fylkeskommunalt ansvar, men bykommunane og fylkeskommunen må samarbeide om utvikling av tilbudet
- Statens vegvesen har eit ansvar for viktige deler av infrastrukturen
- Staten satsar tungt på både jernbaneinfrastruktur og kjøp av transporttenester frå NSB
- Løyvingane til Belønningsordninga er auka med 47 mill kr i revidert budsjett til totalt 154,2 mill kr for 2007

Sikre framkomsten for vegtrafikken

- Privatbilen er eit viktig transportmiddel
- God framkomst for næringstransport: Særs viktig for eit konkurransedyktig næringsliv òg i byane
- Ikkje rom for å byggje seg ut av kapasitetsproblema i vegsystemet
- Parkeringsrestriksjonar: Ein del av løysinga
- Norsk og internasjonal forskning og erfaringar frå London og Stockholm: Vegprising er eit effektivt virkemiddel
 - Liten lokal vilje i Noreg til å ta i bruk vegprising
 - Målretta bruk av tidsdifferensierte bomtakstar kan gje mange av dei same gevinstane som vegprising

Illustrasjon av effekten av parkeringsdekning

Kva ville effekten på kollektiv-, bilturar og tilskuddsbehov vore om Oslo og Kristiansand hadde same grad av parkeringsdekning?

	Kollektiv- reiser	Bilturer	Tilskudds- behov
Oslo	-14.4 %	11.3 %	202.1
Kristiansand	9.4 %	-6.0 %	-8.4

Kilde: Urbanet analyse

Meir samordna areal- og transportplanlegging

- Viktig i alle byar både store og små
- Fortetting rundt etablerte kollektivknutepunkt
- Utbygging rundt nye kollektivknutepunkt
- Lokalisering av servicesenter, skule og barnehagar der folk bur og nær transportknutepunkt
- Tenke langsiktig arealutvikling langs med kollektivtrasear
- Betre forhold for gåande og syklande både i nærmiljøet og lengre transportetappar
- Ta omsyn til prinsippet om universell tilgjenge
- Arealpolitikken er eit kommunalt ansvar, men både kommunale, fylkeskommunale og statlege styresmakter har ansvar for betre samordning i areal- og transportpolitikken