

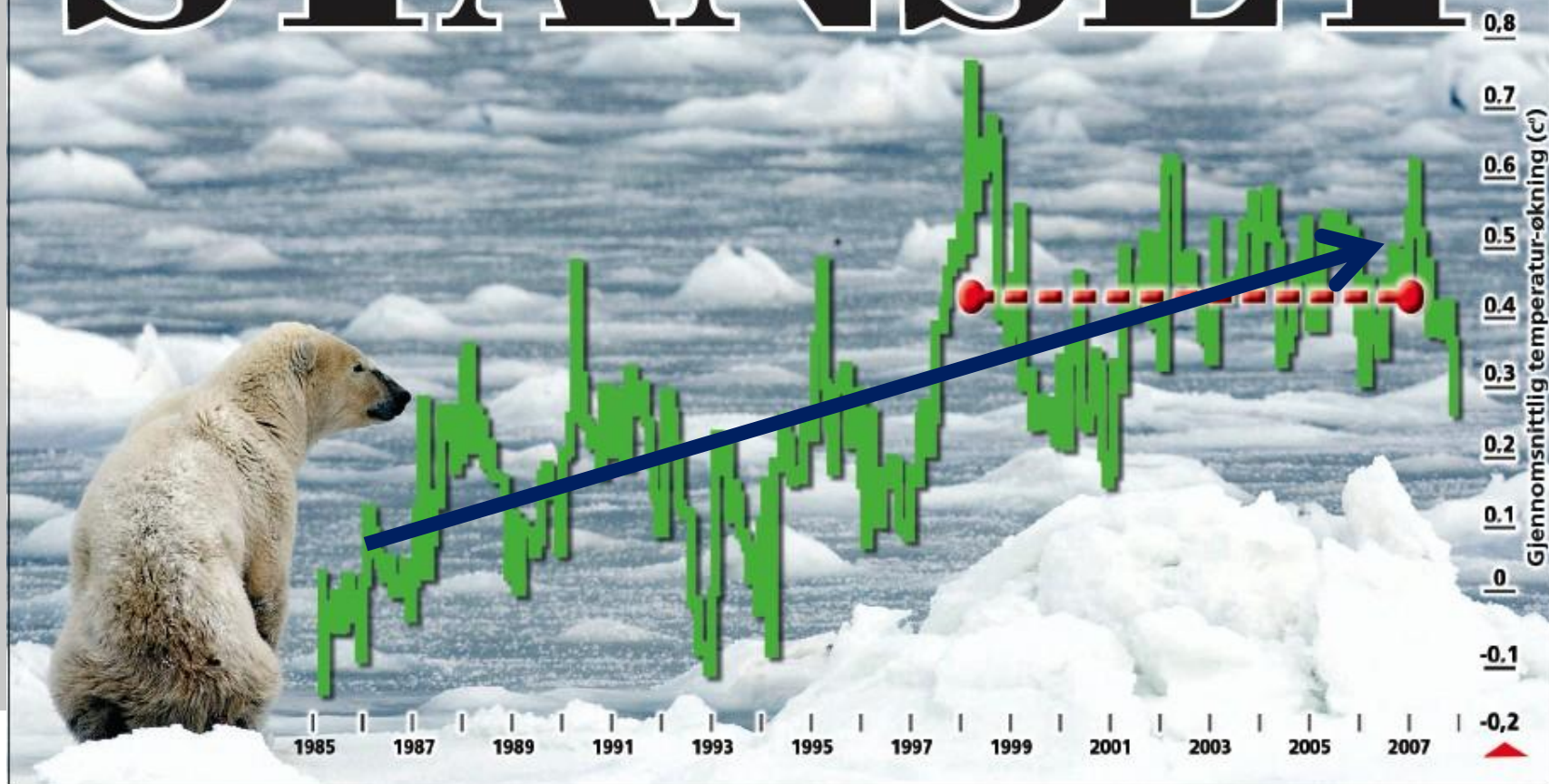
Framtidens byer

Nasjonale strategier for areal- og transport

Dr. ing Tor Medalen, Asplan Viak
Koordinator fagnettverk Areal og transport
i Miljøverndepartementets program
Framtidas byer



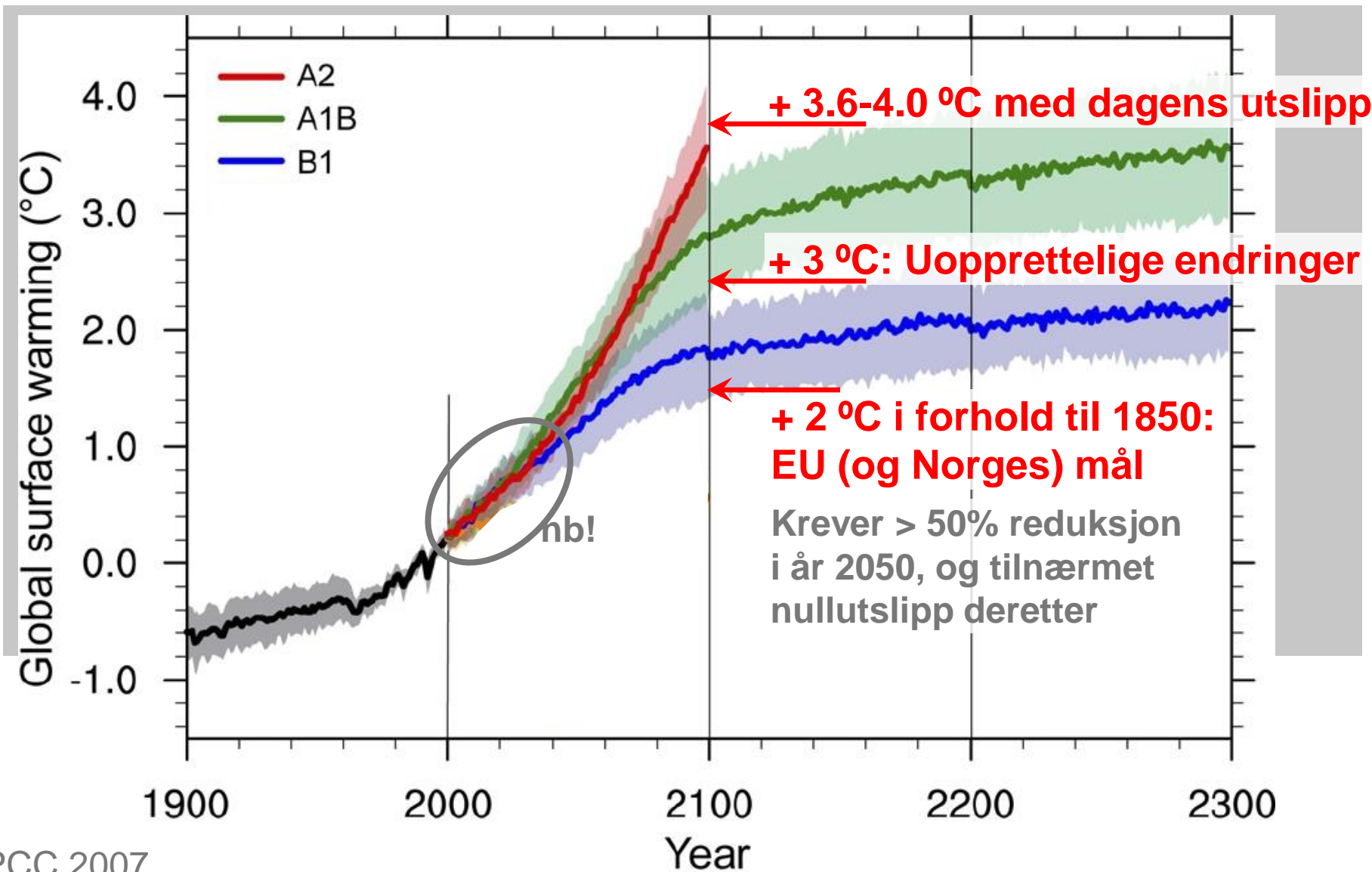
- Global oppvarming har STANSET



OPPVARMINGEN TAR PAUSE: Denne grafen viser månedlig verdier for global temperatur fra september 1985 og ut foråret. Legg merke til utviklingen etter toppåret 1998 – med en mer stabil temperaturkurve. Temperaturene er hentet fra Hadley-senteret i England.

Foto: AP

Framtidig klimautvikling



Sandnes, 29. aug 2006



Oltedal, 5. aug 2008



Ofte 50-100 mm på 12-24 timer, gjerne i nærheten av bratt topografi

Ransfjorden, 12. aug 2008



Lyngen, 27. juni 2008





Bergen, 14. september 2005



Sandefjord, 25.1.2008

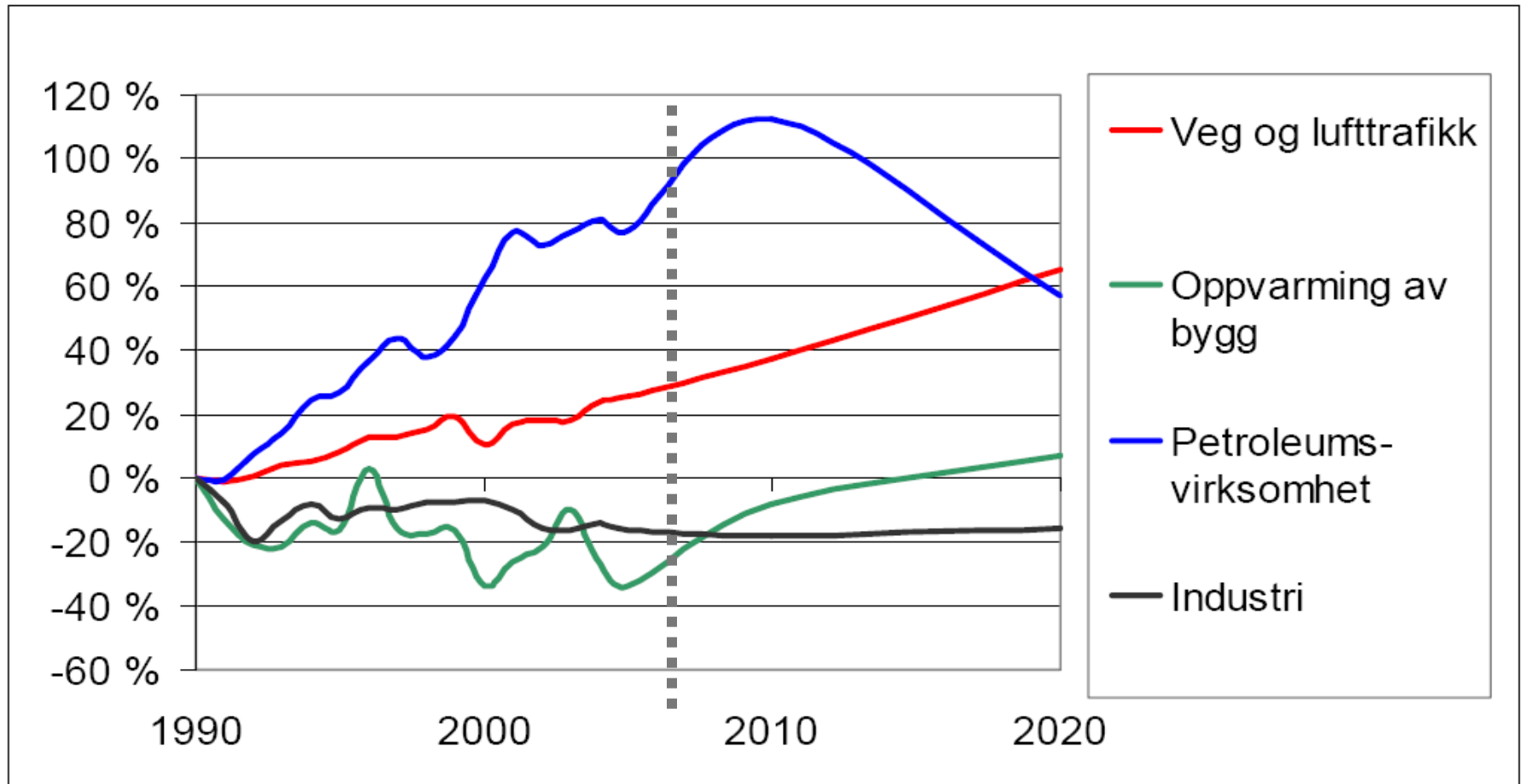


Hovedmål Framtidens byer:

å redusere de samlede klimagassutslipp fra vegtransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall i byområdene, og samtidig utvikle strategier for å møte framtidige klimaendringer

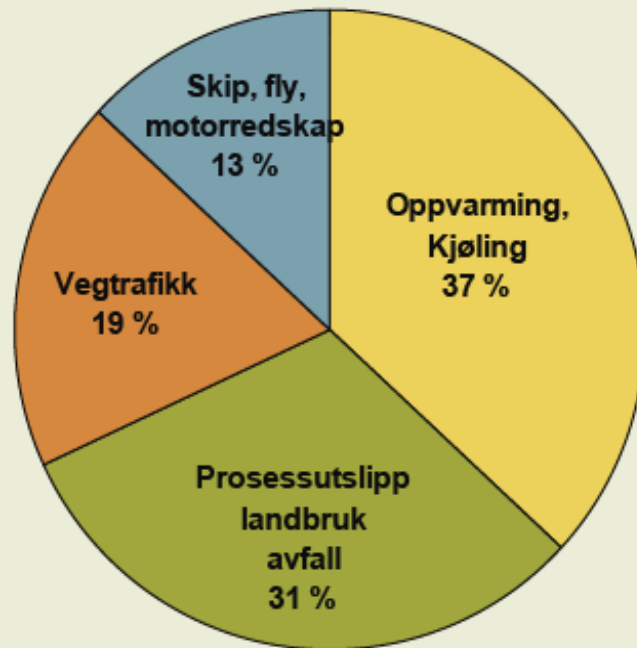


Prosentvis økning i utslipp fra 1990 til 2020 - uten nye tiltak . Norge

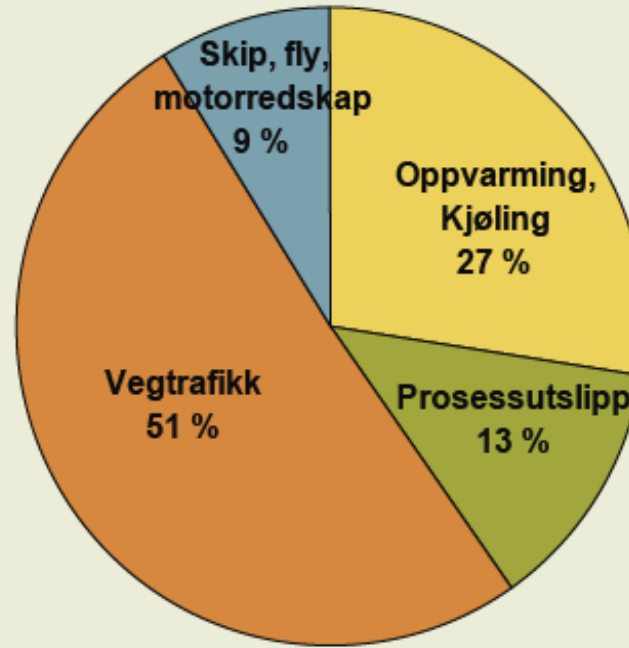


Klimagassutslipp (2005) - fordelt på kilder

Alle kommuner



Storbyer

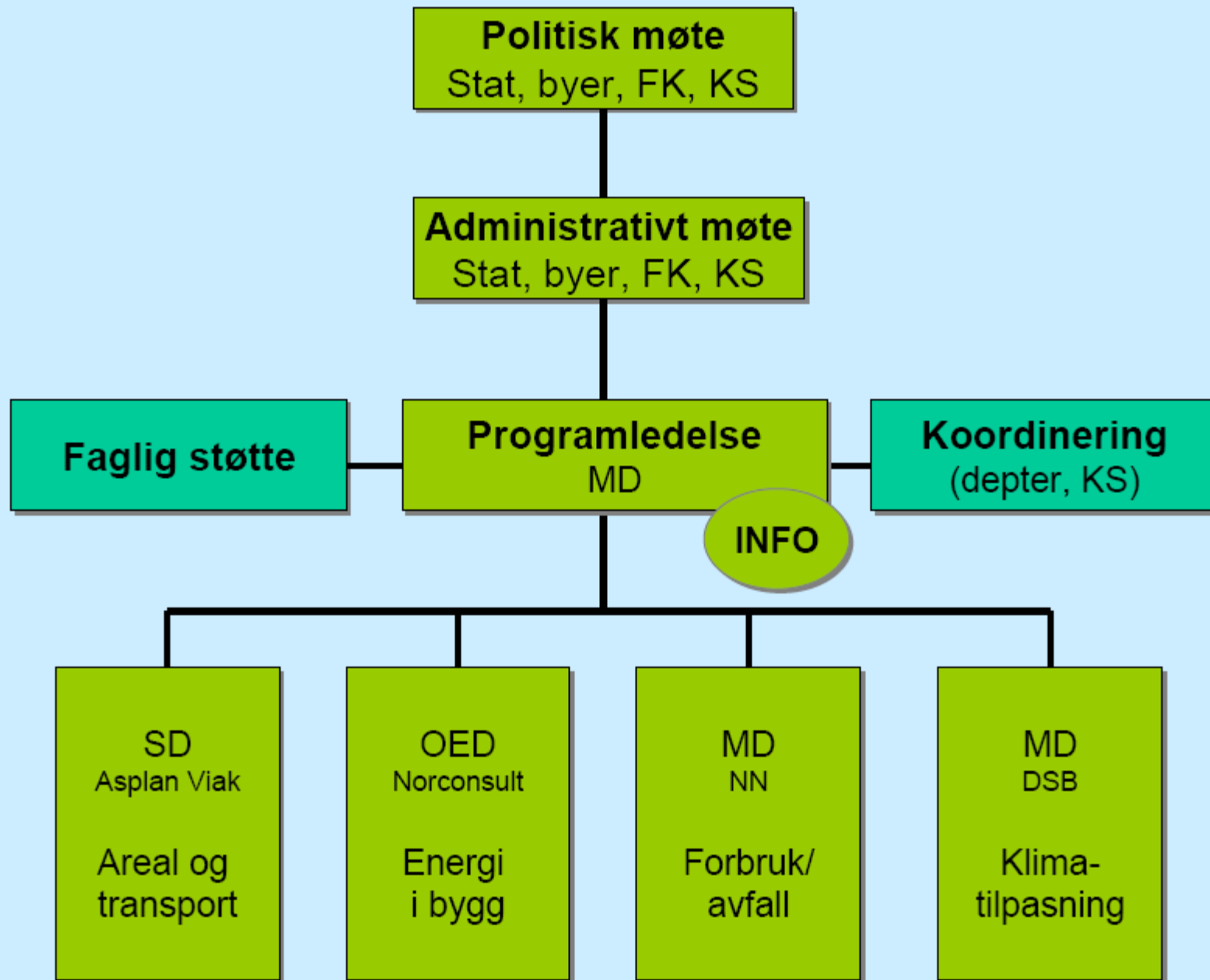


Intensjonsavtalen:

Vi, staten og kommunene, vil gjennom økt samhandling oppfylle disse målene. Vi vil utvikle samarbeidet med regionale myndigheter og mobilisere næringslivet, befolkningen og organisasjoner til å delta i arbeidet. Vi vil utnytte tilgjengelige ressurser bedre, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer.

Staten vil også ta i bruk særskilte virkemidler for byenes arbeid. Partene vil strekke seg langt for å nå målene for Framtidens byer. Innsatsen skal gi målbare resultater og fremragende praktiske eksempler som også skal komme andre byer og byregioner til gode og bidra til politikkutvikling på alle nivåer.

Staten og kommunene vil gå foran med et godt eksempel og feie for egen dør i klimaarbeidet.

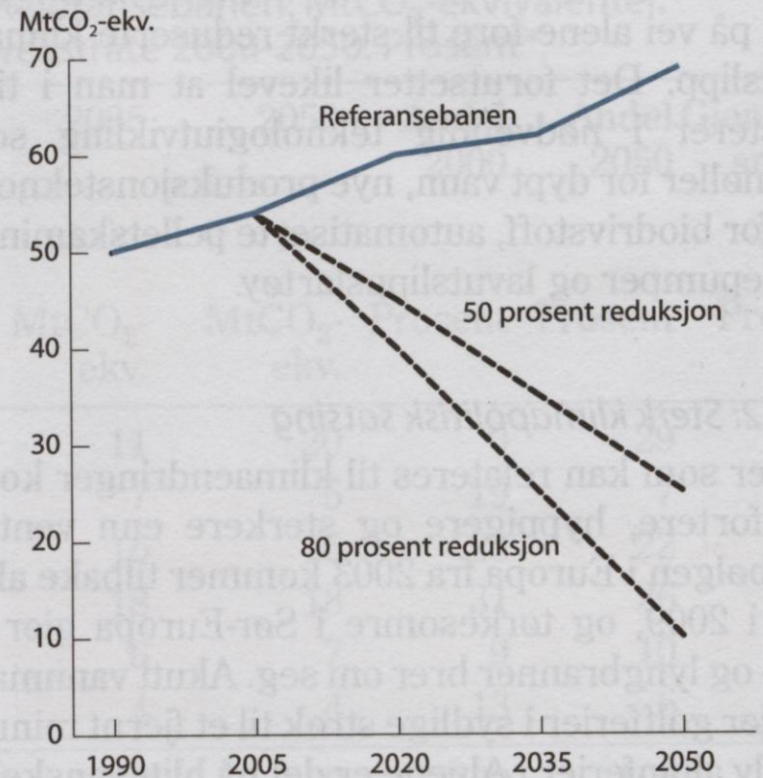
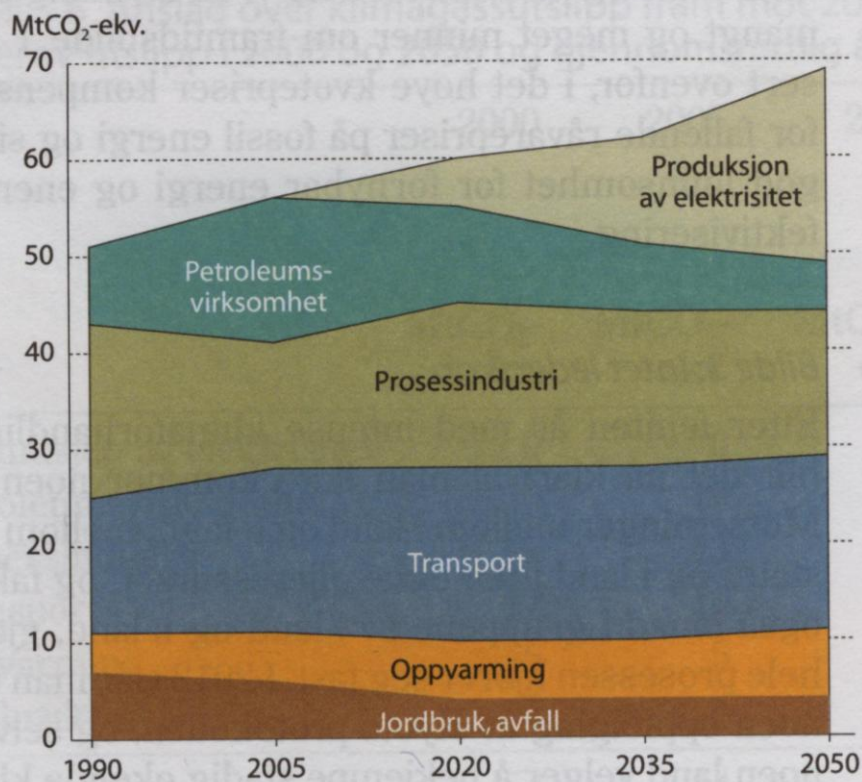


Intensjonsavtale (forts)

1. Arealbruk og transport

- Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport.
- Vi vil styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og stimulere til mer effektiv varetransport og gode fellesløsninger.
- Vi vil styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken.
- Vi vil styrke samordning og samarbeid om arealbruk og transporttiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet eller etablere et slikt samarbeid der dette ikke finnes.
- Vi vil integrere arbeidet med arealbruk og transporttiltak innenfor Framtidens byer med pågående eller påtenkte bypakker for transport, miljø og byutvikling.

Målene for reduksjon av klimagassutslipp



Kilde: Lavutslippsutvalget

Å redusere klimautslipp

- **Nåsituasjonen i byene:**
 - Noen har uklare mål
 - Noen har svært ambisiøse mål
 - Ingen bruker virkemidler som vil snu utviklingen
 - Restriktive tiltak som parkeringsregulering (som monner) og vegprising brukes ikke
 - Bilbruken vil fortsette å øke

• Intensjonene i Framtidens byer:

- Å endre retningen i utviklingen er viktig
- Å bruke virkemidler som sørger for at det kan og vil skje er avgjørende

Byene bør foreslå det en vet reduserer klimagassutslippene

- Restriktive tiltak:
 - Parkeringsrestriksjoner ved arbeidsplassene
 - Høyere parkeringsavgift
 - Høyere bompengavgift
 - Køavgift
 - Vegprising
- Arealbruksendringer:
 - Fortetting i eldre områder
 - knutepunktsfortetting
 - Tett utbygging i nye områder
 - Utbygging langs eller i forlengelsen av eksisterende stamlinjer for kollektivtrafikken

Her er vi knapt nok i gang og har mye ugjort – det er bare å begynne

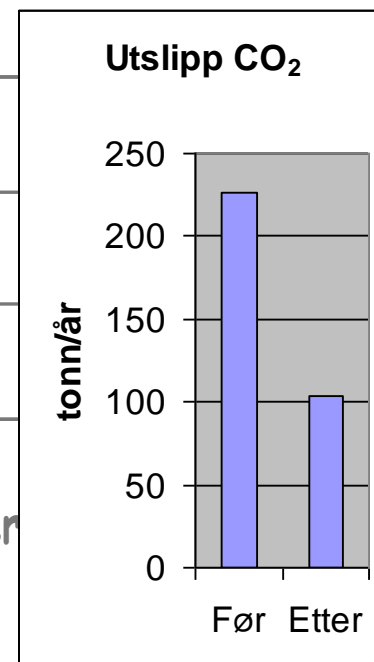
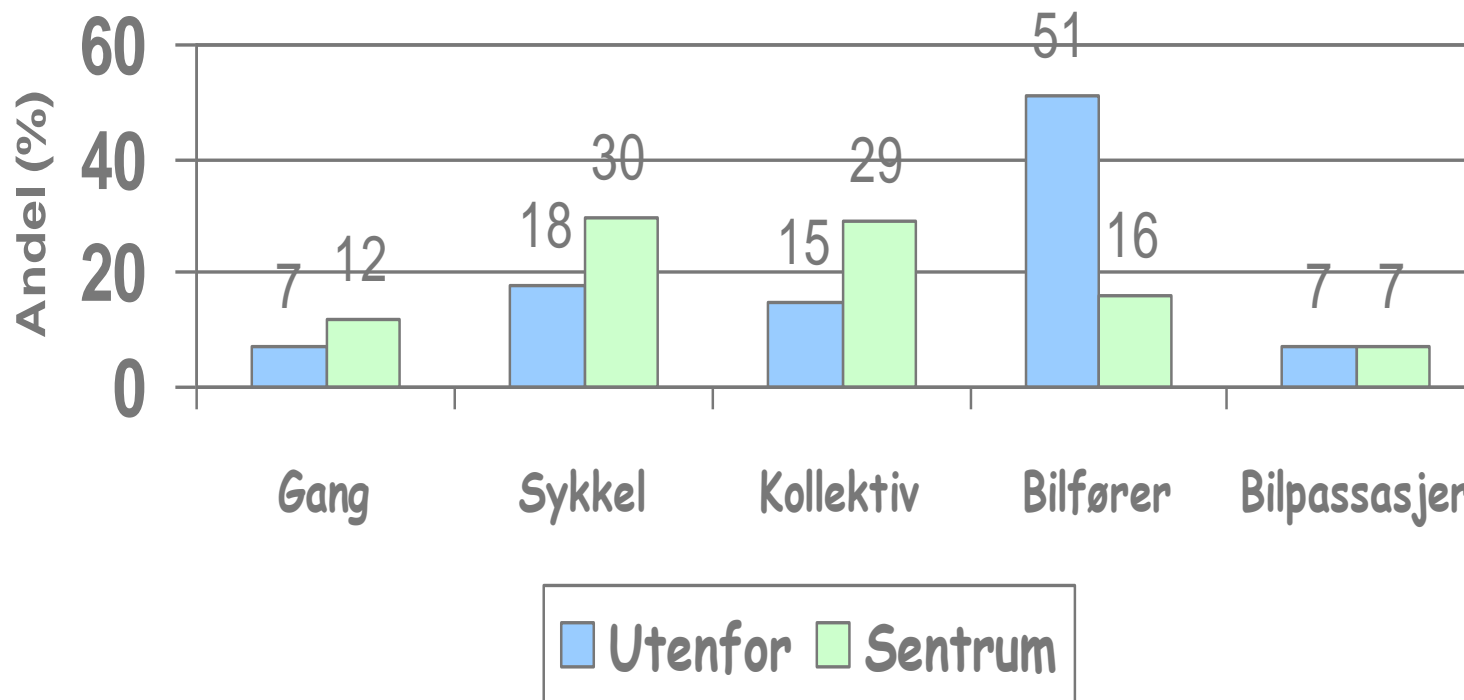
Her er vi godt i gang – vi må holde stø kurs

Transportkonsekvenser av ulike lokaliseringer

Flytting av kommunale etater til Midtbyen i Trondheim



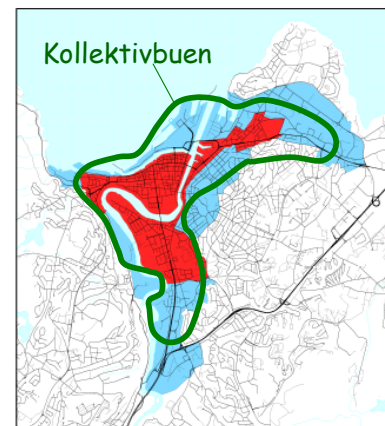
Reisemiddelbruk Trondheim kommune



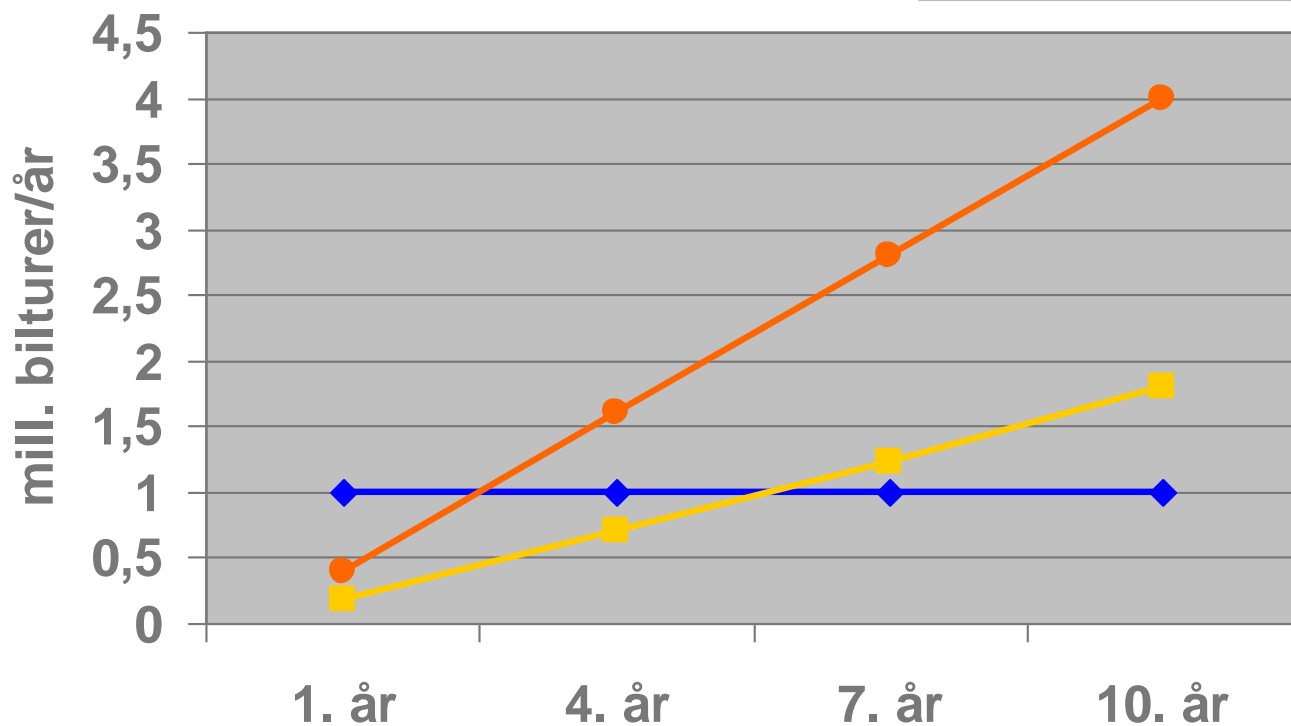
Mindre utslipp

Hvorfor arealbruks-politikken gir så stor effekt?

Arealbruks-effektene summeres år for år



Årlig reduksjon i bilturer



◆ Vegprising ■ Mild styring ● Fast styring

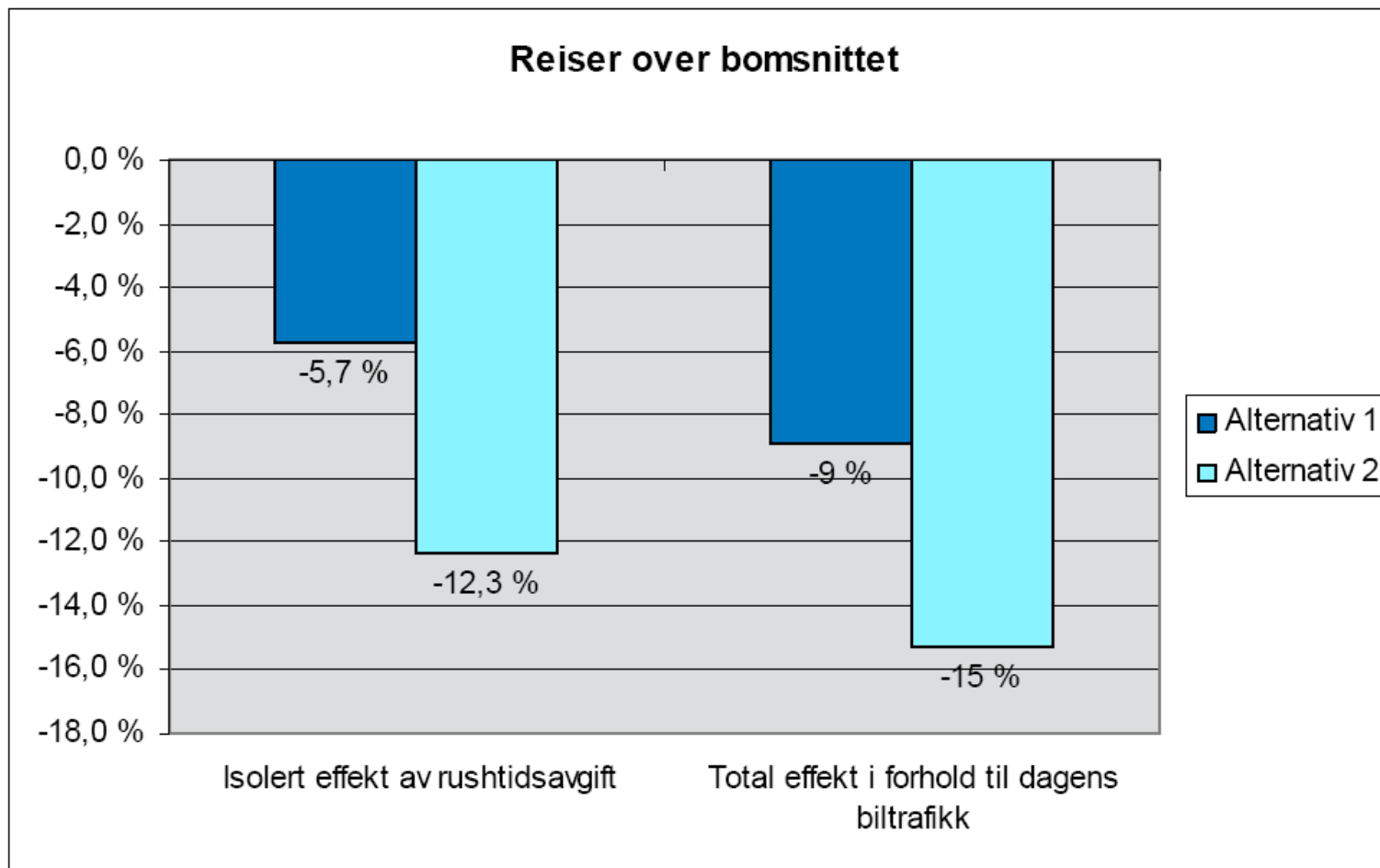
Køavgift – forslag i Kristiansand

Tabell 4.1: Oversikt over kjennetegn ved alternativ 1 og 2.

	Alternativ 1	Alternativ 2
Bompenger	Ikke rabatt i morgenrushet	Ikke rabatt i morgenrushet
Rushavgift	-	10 kr
Tidsperiode	06.30-9.00	6.30-9.00
Total avgift i rushet inkl bompenger	20 kr	30 kr
Innretning	Flat avgift i hele rushperioden	Flat avgift i hele rushperioden
Økt frekvens	25%	90%
Kollektivtakster	Verdikort -12%	Verdikort -12% sesongkort -14%
Kollektivfelt		
Sykkelvei		
Forventet inntekt	37 mill kr	67 mill kr

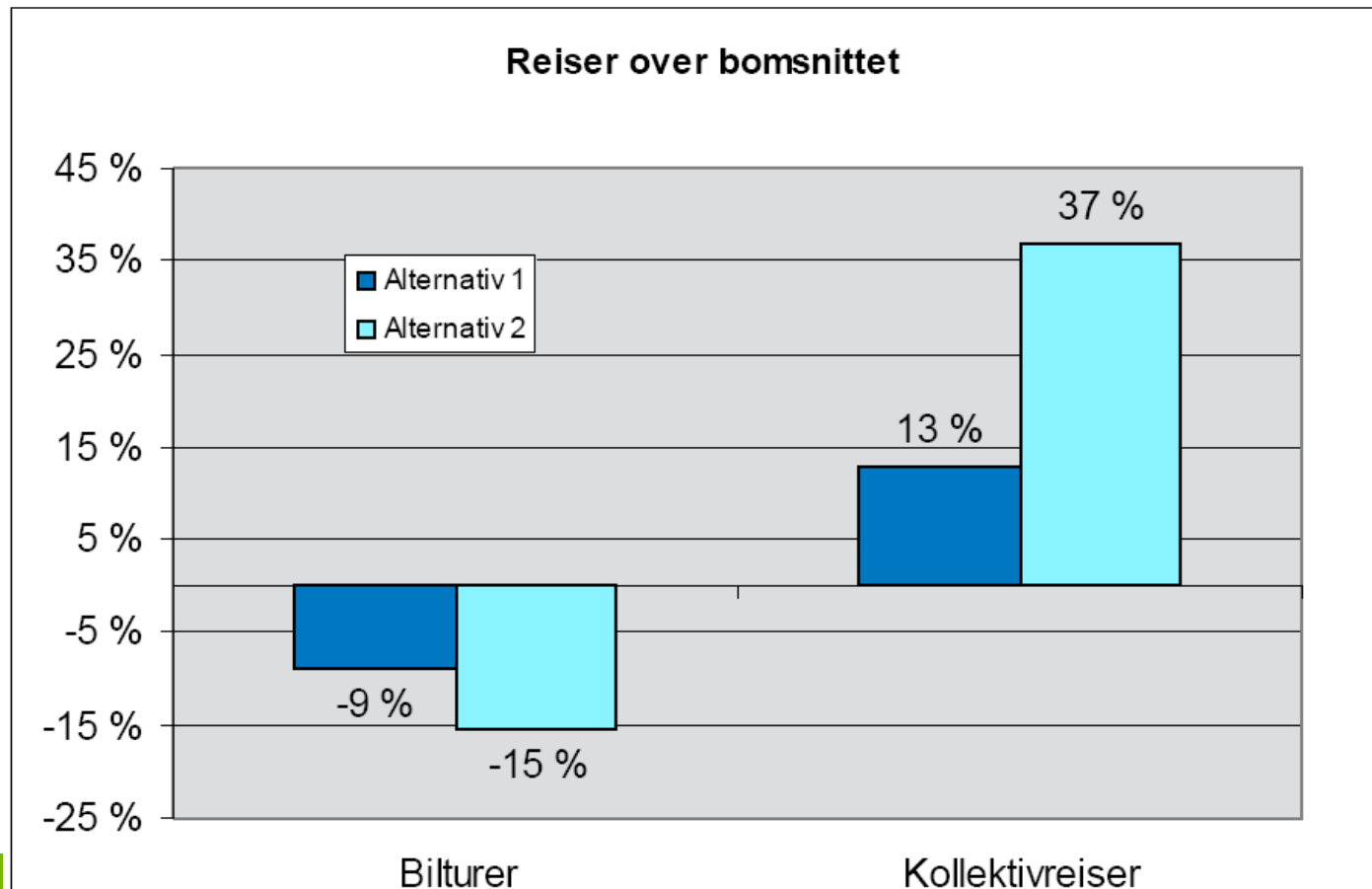
Beregnete virkninger av avgiften i Kristiansand

- Rushtidsavgift kan redusere biltrafikken i rushet med 9 – 15 prosent



Beregnete virkninger av avgiften forts. asplan viak

- Det er kollektivtrafikken som overtar størstedelen av trafikantene
- Økningen ligger mellom 13 og 37 prosent.
- Det store spriket skyldes at inntektene nyttes til å bedre kollektivtilbudet.



Elgeseter bro august 2008, middagsrush



Midtbyen

Leangen

ÅDT Midtbyen:
ca 75000

Bussprioritering februar 2008:

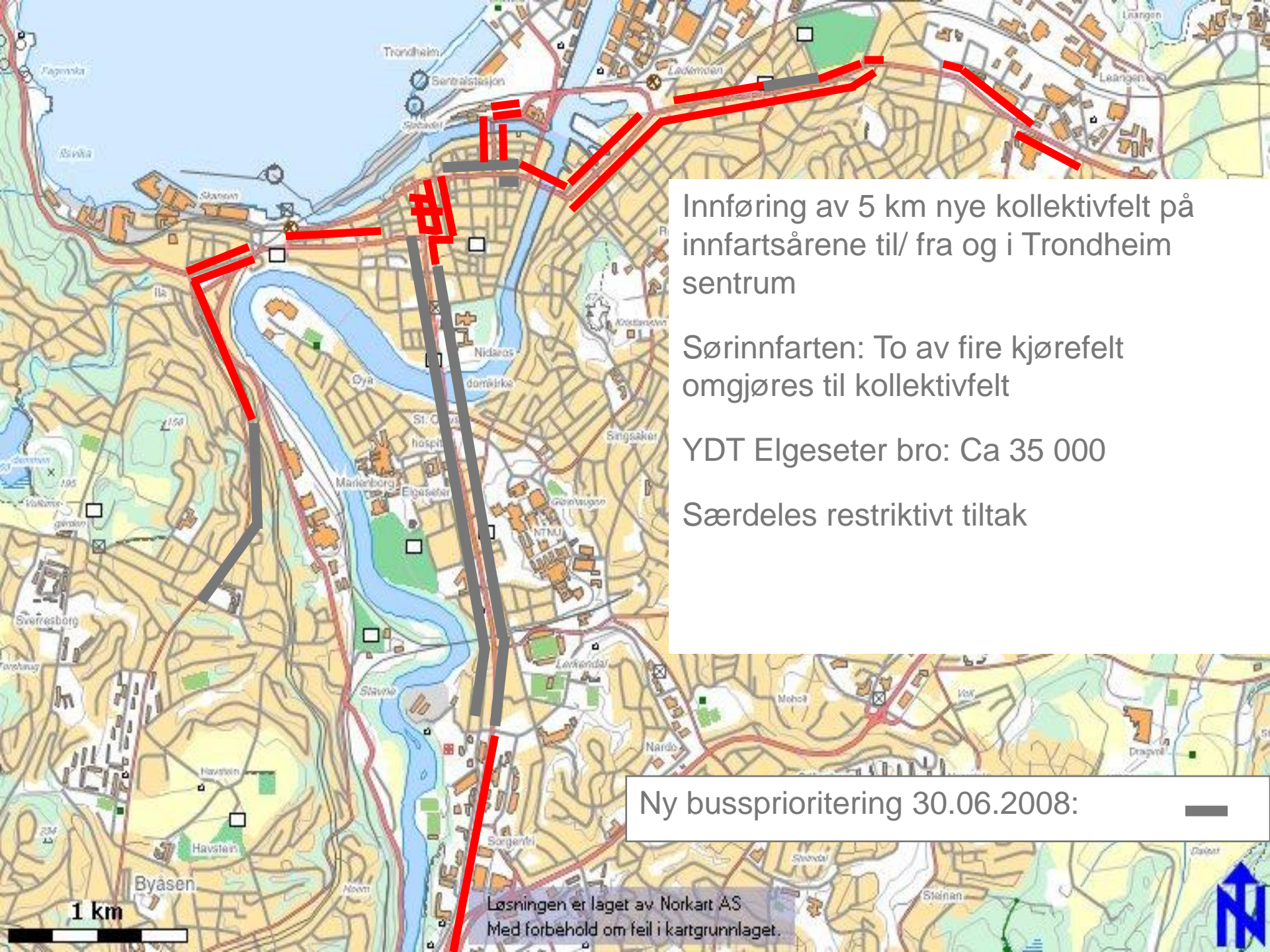


Sluppen

1 km

Løsningen er laget av Norkart AS
Med forbehold om feil i kartgrunnlaget.






Innføring av 5 km nye kollektivfelt på innfartsårene til/ fra og i Trondheim sentrum

Sørinnfarten: To av fire kjørefelt omgjøres til kollektivfelt

YDT Elgeseter bro: Ca 35 000

Særdeles restriktivt tiltak

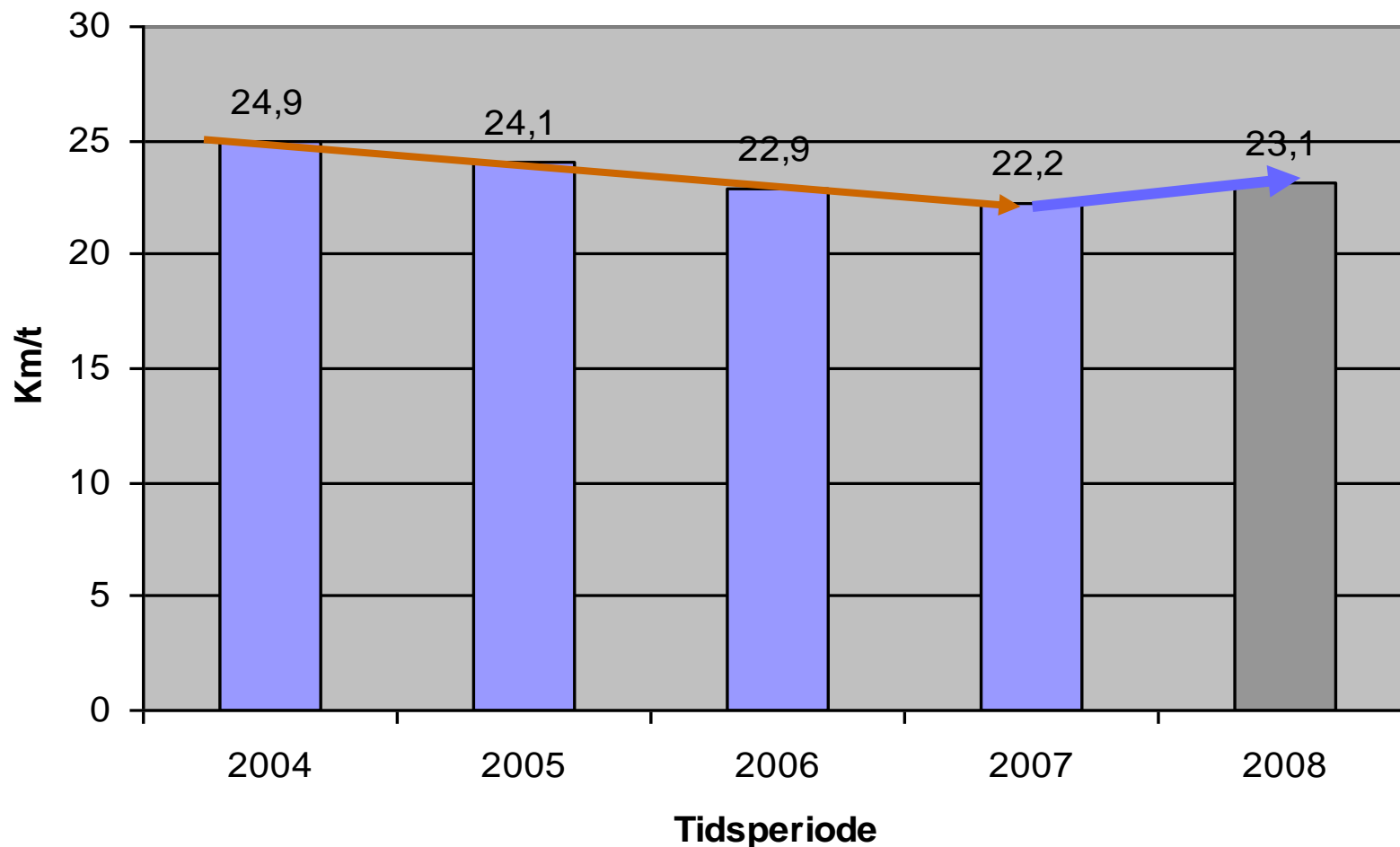
Ny bussprioritering 30.06.2008: 

Løsningen er laget av Norkart AS
Med forbehold om feil i kartgrunnlaget.

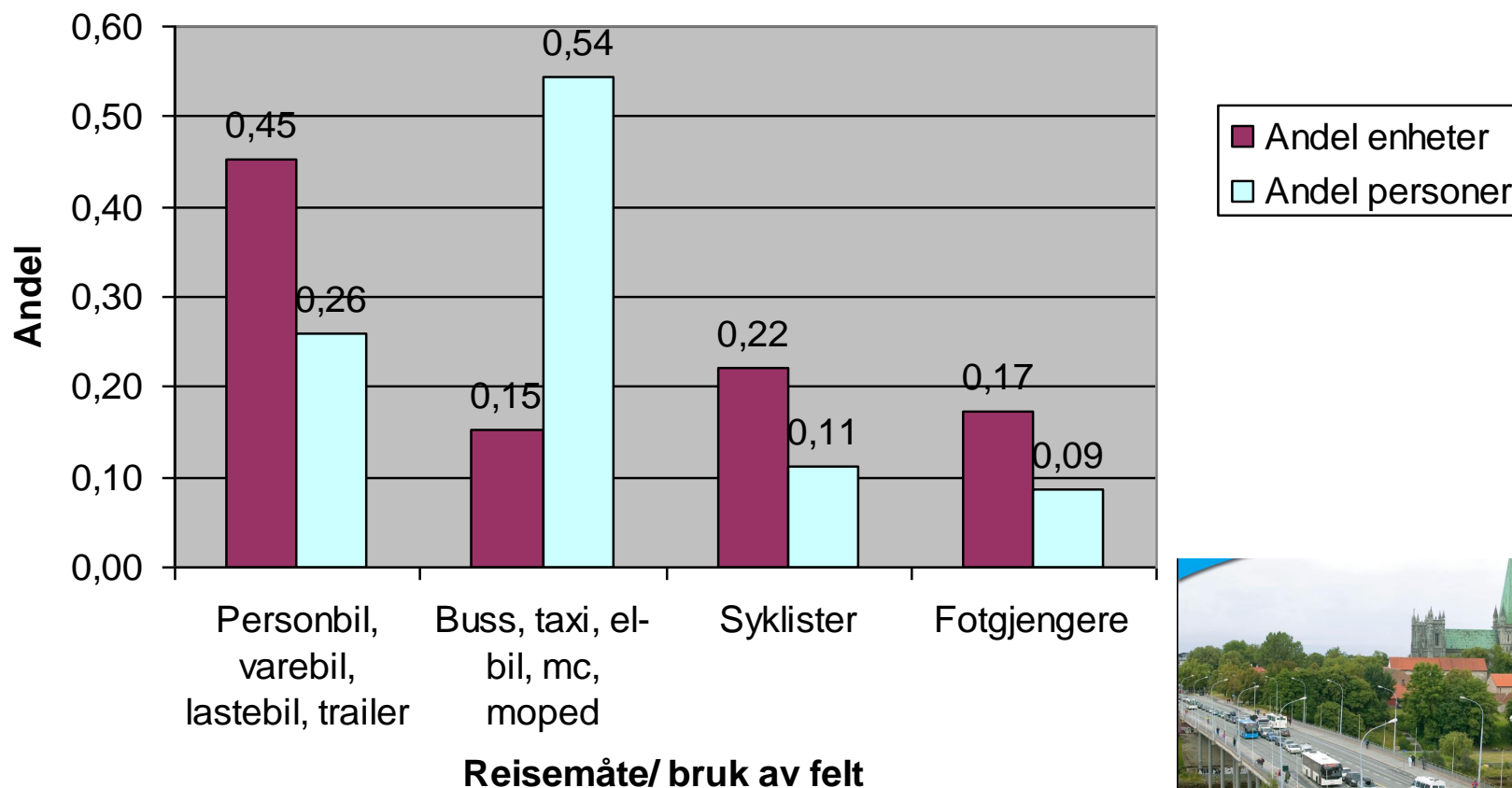


Evaluering: Hastighet stambussrutene i Trondheim (5,7 og 46)

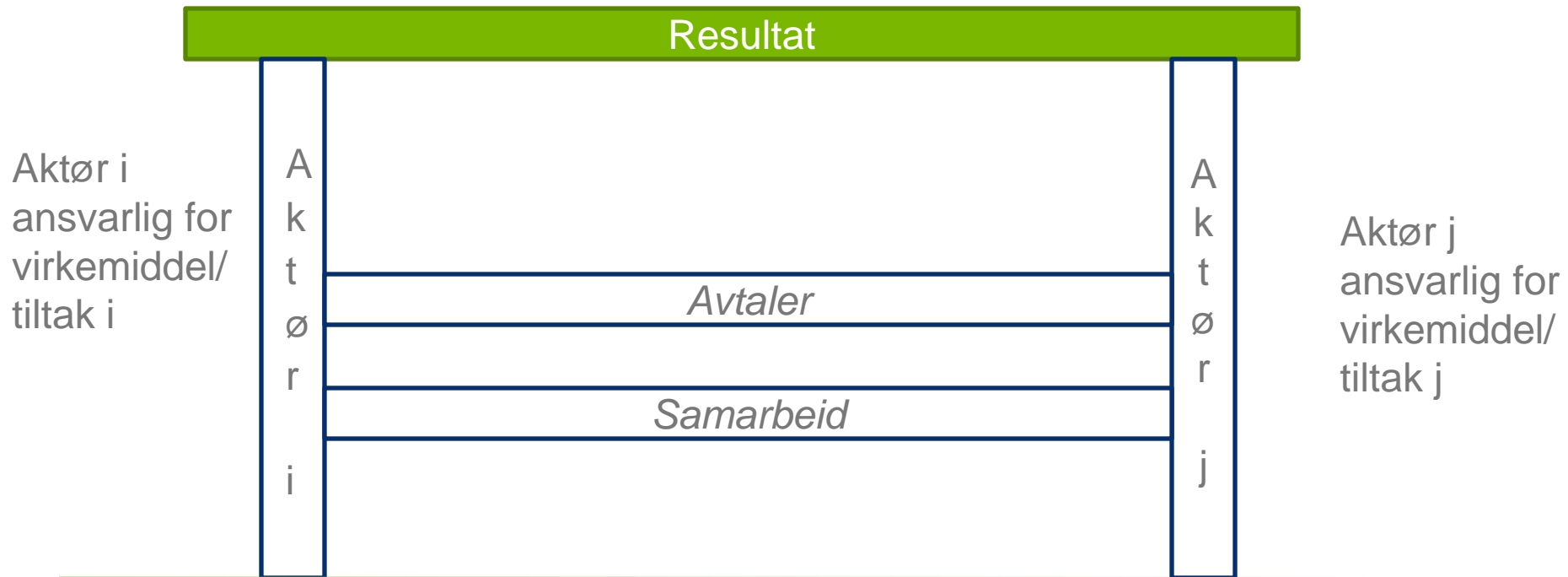
Utvikling gjennomsnittlig reisehastighet stambussrutene i Trondheim



Andel trafikk over Elgeseter bro, 25.08.2008 kl 15- 16



Resultatene i areal- og transportplanlegging er avhengig av samarbeid



Vi må alle tro på endring.....



..... av norske byers evne til å redusere klimagassutslipp