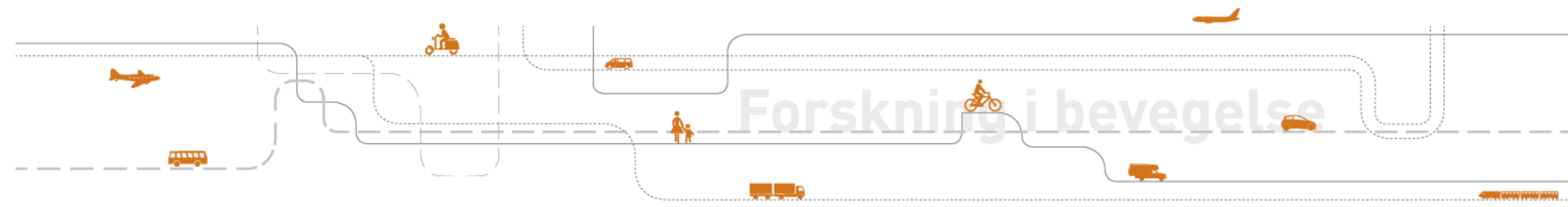


Byområdene i NTP og rammeverk for byvekstavtaler

Kommentar til transportetatens felles svar – oppdag 5

Anders Tønnesen

Transportøkonomisk institutt



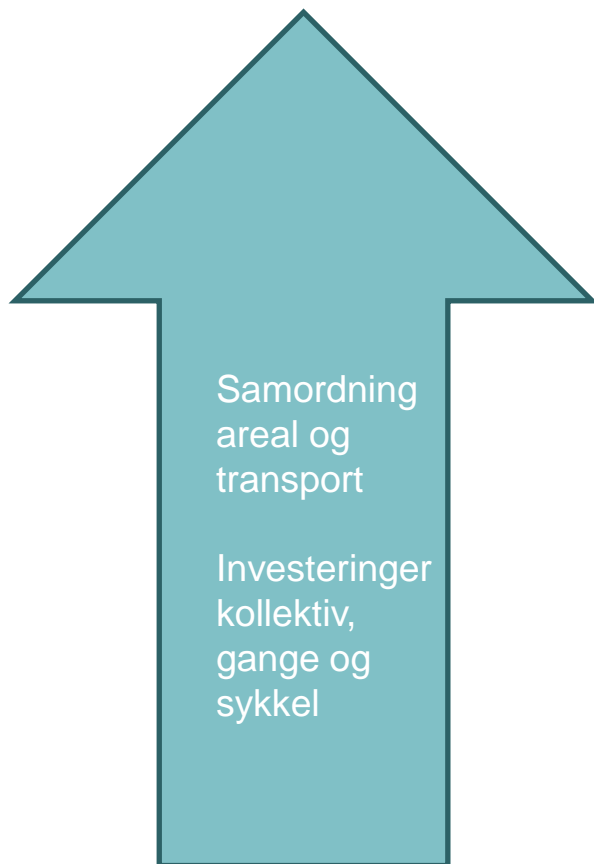
Byvekstvtalene – byområdene setter selv sammen tiltakspakker for å nå nullvekstmålet



Noen kjennetegn ved nullvekstmålet

- Målet fokuserer på kjørelengde, uavhengig av om det bilbruken er knyttet til fossilt drivstoff eller ikke
- Målet adresserer personbiltransport - godstransport inkluderes ikke
- Nullvekst skal oppnås innen et større geografisk område enn kjernebyen
- Målet er likt for byområdene uavhengig av kontekstuelle forhold som bilbruksandel, befolkningsvekst, befolkningstetthet, kollektivtransporttilbud og struktur i byregionen

Nullvekstmålet;
veksten i persontransport i
større byområder skal tas med
kollektiv, gange og sykkel

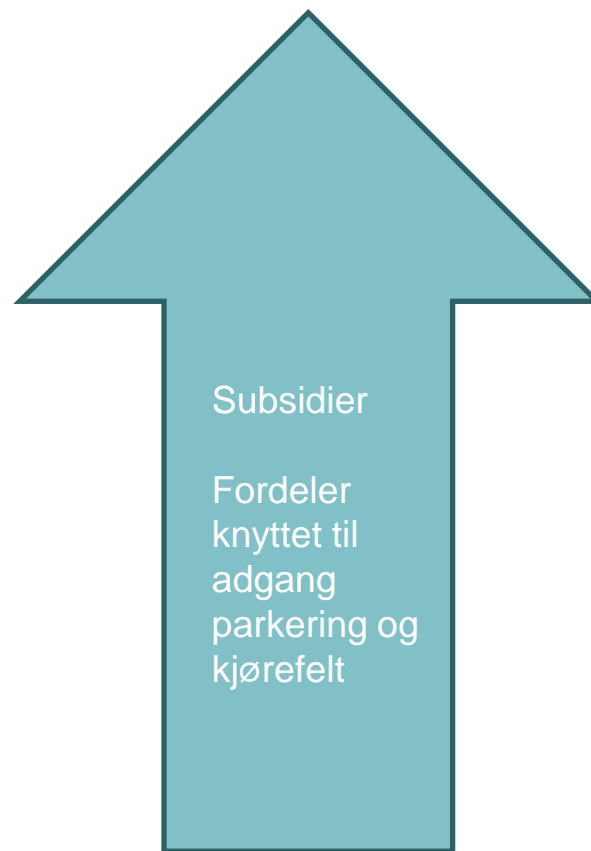


Byvekstavtaler

Samordning
areal og
transport

Investeringer
kollektiv,
gange og
sykkel

Mål for elektrifisering;
blant disse at nye personbiler
og lette varebiler i 2025 skal
være nullutslippskjøretøy



Elbilsatsing

Subsidier

Fordeler
knyttet til
adgang
parkering og
kjørefelt

Tre hovedspørsmål i revideringen av nullvekstmålet?

- Om satsingene byvekstavtaler og elektrifisering av bilparken skal kobles tettere
- Om man skal ha én variant av nullvekstmålet for de fire største byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler og en annen for de øvrige fem byområdene
- Om man skal arbeide iht ett overordnet mål som nullvekstmålet eller istedenfor mot mer spesifikke mål

Nullvekstmålet – til dels et klimamål

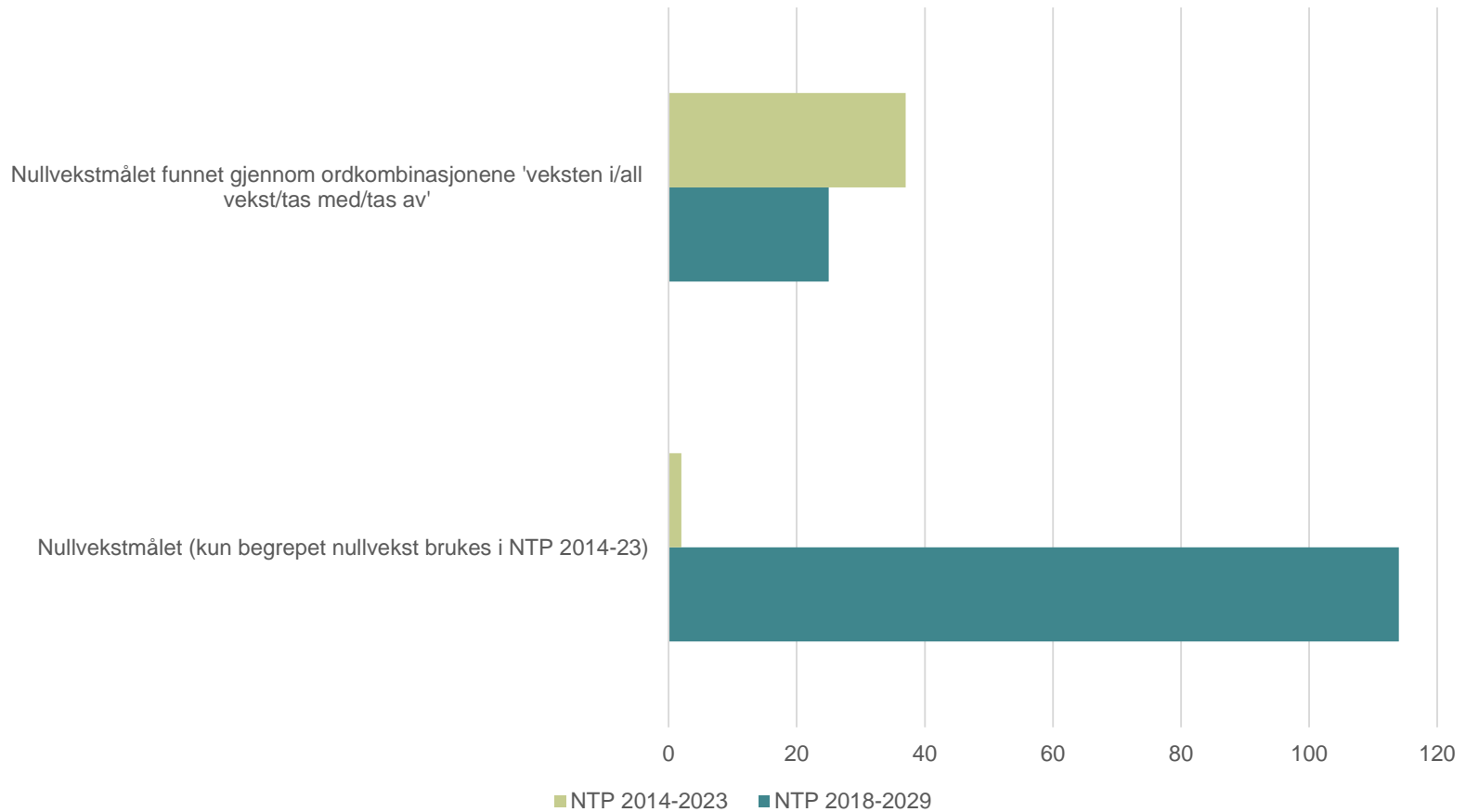
- Gjeldende nasjonal transportplan
 - *‘Nullvekst i persontransport med bil i byområdene er dels et mål for å redusere klimagassutslippene’ (NTP 2018-2029, s. 146).*
 - *‘Null- og lavutslippsbiler bruker like mye vegkapasitet og parkeringsareal som diesel- og bensinbiler, og bidrar til kø, ulykker, støy og svevestøv’ (NTP 2018-2029, s.147)*
- Nullvekstmålet tjener antagelig ikke som et insentiv for elektrifisering av bilparken eller for utforming av bedre godstransport i by, men adresserer mobilitet i byområder på et overordnet nivå

- ‘Bred innfasing av nullutslipp- eller lavutslippsbiler vil være det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslippene fra transport i byområdene’
- ‘En omformulering av gjeldende nullvekstmål der man åpner for at nullutslipp- eller lavutslippsbiler ikke er omfattet av målet, vil gi utfordringer for framkommeligheten og attraktiviteten i byområdene’

Transportvirksomhetenes felles svar på oppdrag 5 (s. 4)

	1) Nullvekstmålet	2) Byvekstmålet	3) Nullutslippsmålet	4) Bymiljømål
Mål	Videreføring av nullvekstmålet	Nullvekstmål erstattes med byvekstmål	Nullvekstmål erstattes med nullutslippsmål	Nullvekstmålet erstattes av mål som settes etter vurderinger av hvilke problemer som ønskes løst under nullvekststrategien/ NTP
Endring	Forenklet måling	Samme forenklet måling som i 1) Nullvekstmålet en hovedstrategi for å nå mål om attraktive og tilgjengelige byområder, med effektiv arealbruk og lav klima/ miljøpåvirkning	Kun endringer i klimagassutslipp fra bilparken vurderes	Skal bygge videre på målene som ligger til grunn for nullvekstmålet og overordnede mål i NTP
	Nye delmål, blant annet knyttet til attraktivitet og tilgjengelighet	Samme nye delmål som i 1)	Reduksjon i klimagassutslipp eneste delmål	Slås fast at delmål må utredes

'Nullvekst-beskrivelser' i NTP



Avsluttende bemerkninger

- Bør nullvekstmålet adressere næringstransport?
- Mye arbeid har vært lagt ned for å etablere nullvekstmålet og indikatorsettet – dette bør man ha med i tankene når endringer skal gjøres
- Hvilken betydning har det at politikere og administrativt ansatte;
 - på forskjellige forvaltningsnivå
 - i forskjellige deler av landet
 - i kjerneby så vel som omlandskommunerforholder seg til og har en viss innsikt i ett felles mål – nullvekstmålet?

Takk for oppmerksomheten!

ato@toi.no