



Asker
kommune

Byutredninger

Oppsummering fra åtte byområder



PSN 15. februar 2018



Byutredning, hva og hvorfor?



- Befolkningen øker, og med befolkningsvekst vil også trafikken øke
- Det er et mål at byene skal utvikles slik at flere skal foretrekke å reise kollektivt, sykle og gå, slik at persontransporten med bil ikke øker
- Spørsmålet er hvordan byene skal få dette til, og hvor mye det vil koste
- Utredningene skal gi mer kunnskap om dette. Det er gjennomført utredninger i åtte byområder i løpet av 2017
 - Bergen, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø
- Byutredningene er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, og skal være et av grunnlagene for forhandlinger eller reforhandlinger om byvekstavtale
- For Oslo/Akershus er utredningsbehovet dekket gjennom «Konseptvalgutredning for Oslo-Navet», datert 2015



Nullvekstmålet

Hva omfattes av nullvekstmålet?



... og hva er unntatt fra det?



Gjennomgangstrafikk



Næringstransport



Mobil tjenesteyting

Omfattes av nullvekstmålet:

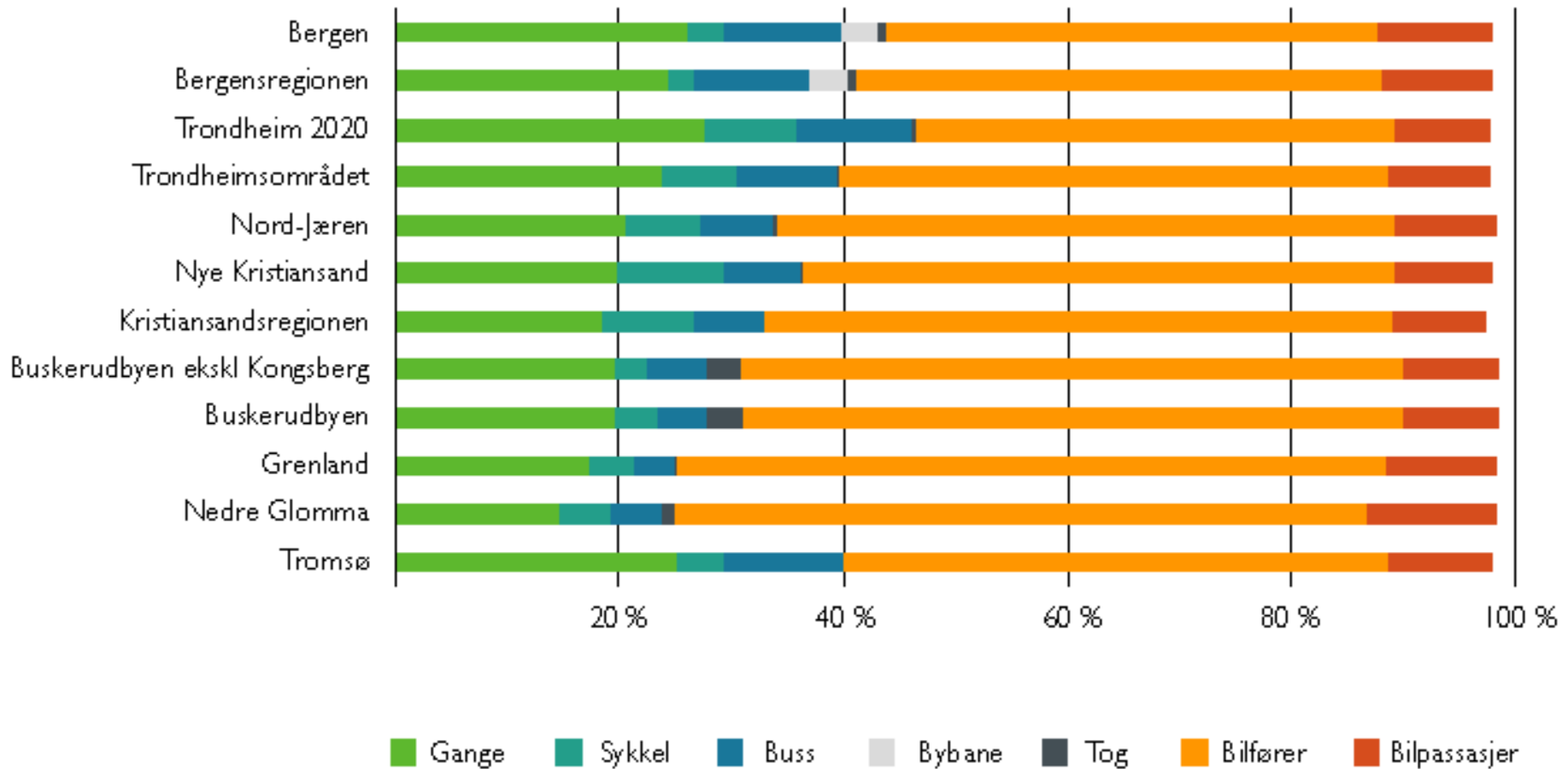
- Trafikkarbeid med personbil for reiser til/ fra arbeid, fritidsaktiviteter, handel/ service, andre private formål og i tjeneste
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av nullvekstmålet

Unntatt fra nullvekstmålet:

- Gjennomgangstrafikk
- Offentlig og privat tjenestetransport
- Lett og tung næringstransport



Transportmiddelfordeling i 2013/14

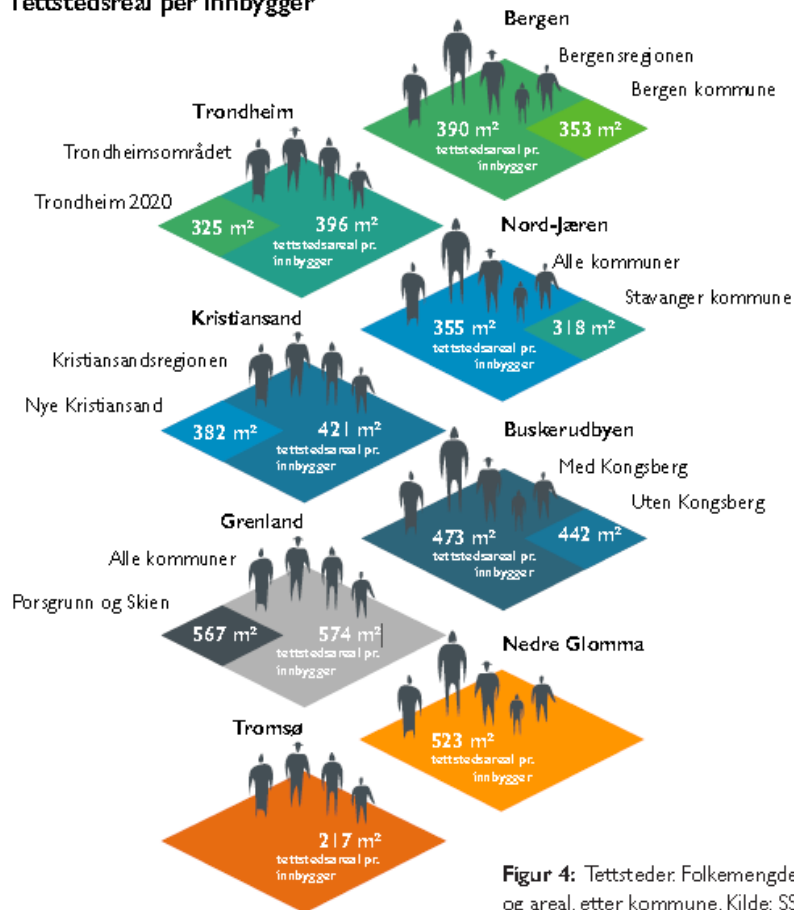


Figur 3: Transportmid delfordeling i byområdene. Kilde: RVU 2013/2014.



Befolkningstetthet

Tettstedsreal per innbygger



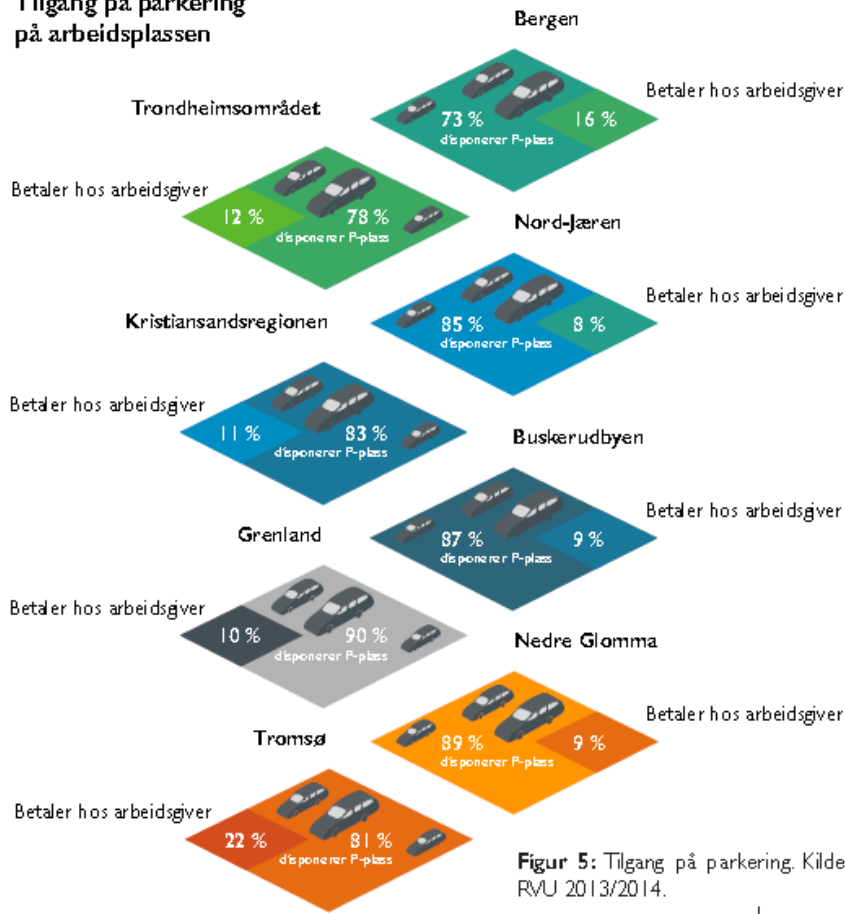
Figur 4: Tettsteder: Folkemengde og areal, etter kommune. Kilde: SSB (2017)

- Høy befolkningstetthet betyr at avstandene til gjøremål blir kortere, og behovet for motorisert transport blir mindre
- Spredt arealbruksmønster og lav befolkningstetthet gjør det vanskeligere å tilrettelegge for et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud, og reduserer muligheten for å gå og sykle.



Parkeringstilgjengelighet

Tilgang på parkering på arbeidsplassen



Figur 5: Tilgang på parkering. Kilde: RVU 2013/2014.

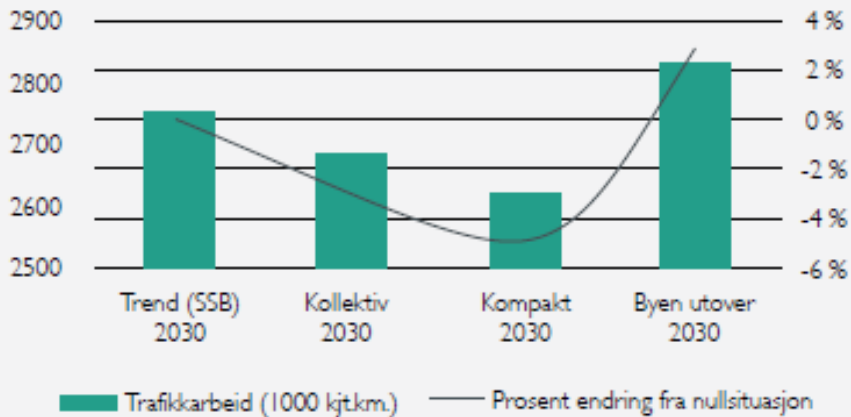
- Parkeringstilbudet i endepunktet av reisen har større betydning for å velge bil enn parkeringstilbudet ved bolig
- Generelt er det en lav andel som må betale for parkering ved arbeidsplassen



Arealutvikling og tetthet

Effekter av arealtiltak

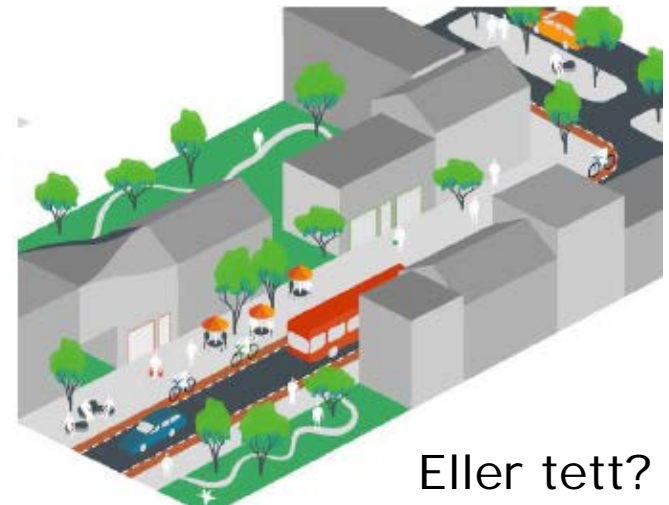
- eksempel fra byutredningen i Trondheim



- Kompakt byutvikling kan redusere trafikkarbeidet med nesten 5 prosent sammenlignet med trendutviklingen
- Arealutvikling og fortetting ved kollektivknutepunkt og kollektivtraseer vil redusere trafikkarbeidet



Spredt?



Eller tett?



Virkemidler med stor betydning for å nå nullvekstmålet for personbiltransport:

- Bompenger eller veiprising
- Mer kompakt byutvikling og fortetting ved knutepunkter og viktige kollektivtraseer
- Økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkeringsplass, spesielt ved arbeidsplassen
- Et bedre kollektivtilbud med tog, buss og/eller bane
- Sammenhengende gang- og sykkelanlegg
- Redusert veikapasitet/ redusert konkurransekraft for bil



Effekt av virkemidler II

Vanskelig å beregne effekten av gang- og sykkeltiltak, men:

- god tilrettelegging for sykkel er avgjørende for økt sykkelandel

Virkemidler med positiv effekt økt andel fotgjengere:

- Sammenhengende og finmasket gangveinett
- Gode forbindelser til knutepunktene
- God adkomst til holdeplasser
- Attraktive byrom
- Flere kryssinger på tvers av ulike former for barrierer





Næringstransport



Figur 50:
Logistikknutepunkt

- Det er viktig å finne en balanse mellom
 - God framkommelighet for nærings- og nyttetransporten og
 - Nullvekstmålet og reduserte utslipp av lokal forurensing og klimagasser

Godstransport, lettere næringstransport og mobile tjenesteytere er unntatt nullvekstmålet. Denne transporten utgjør rundt 20 prosent av trafikkarbeidet.

- Gitt en økning i godstransport, lettere næringstransport og mobile tjenesteytere, vil samlet trafikkarbeid øke
- **Fremtidig transportsystem må tilpasses for å sikre god framkommelighet for denne transporten i tillegg til kollektivtrafikken**



Figur 51:
Bylogistikk



Hva virker best?

Det er fullt mulig å oppnå nullvekstmålet for persontransport med bil

- En kombinasjon av kollektiv-/gang- og sykkeltiltak og restriktive tiltak for biltrafikk er nødvendig
- Ulike kombinasjonsmuligheter, men disse virkemidlene må alltid inngå:
 - Konsentrert arealbruk
 - Høyfrekvent kollektivtilbud
 - Sammenhengende gangveinett
 - Sammenhengende sykkelanlegg
- Restriktive tiltak som gir god måloppnåelse:
 - Bompenger
 - Veipricing
 - Økte parkeringsavgifter
 - Redusert tilgjengelighet til parkeringsplass, særlig ved arbeidsplass





Geofencing:

- Begrense antall biler innenfor sonen
- Priser bilbruk høyt i rushtid

MaS (kombinert mobilitet)

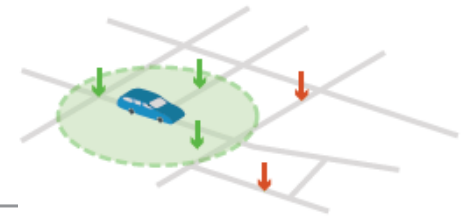
- Felles teknologisk plattform
- Felles abonnement
- Sømløst og brukervennlig

ITS (intelligente transportsystemer)

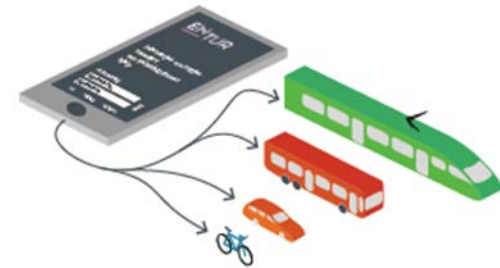
- Styrer trafikkmengder

Delingsmobilitet

- Bil
- Sykkel
- Fellestransport til kollektivtransport (arbeidsreiser)
- Fellestransport til fritidsaktiviteter



Figur 46: Geofencing



Figur 47: Kombinert mobilitet (MaaS)



Figur 48: Intelligente transportsystemer (ITS)

