



Statens vegvesen

# Fremtidens transportløsninger i byområdene

## Bypakke Buskerudbyen

Terje Moe Gustavsen

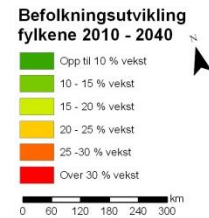
Statens vegvesen

Drammen - 28.November 2011

# Trender og drivkrefter

## Sterk befolkningsvekst i byområdene

- Befolkningen ventes å øke med 25 % fra 4,9 mill innbyggere i 2010 til 6,1 mill innbyggere i 2040. Flere eldre
- Osloområdet (inkl. Drammen) vokser med 450 000 til 1,65 mill

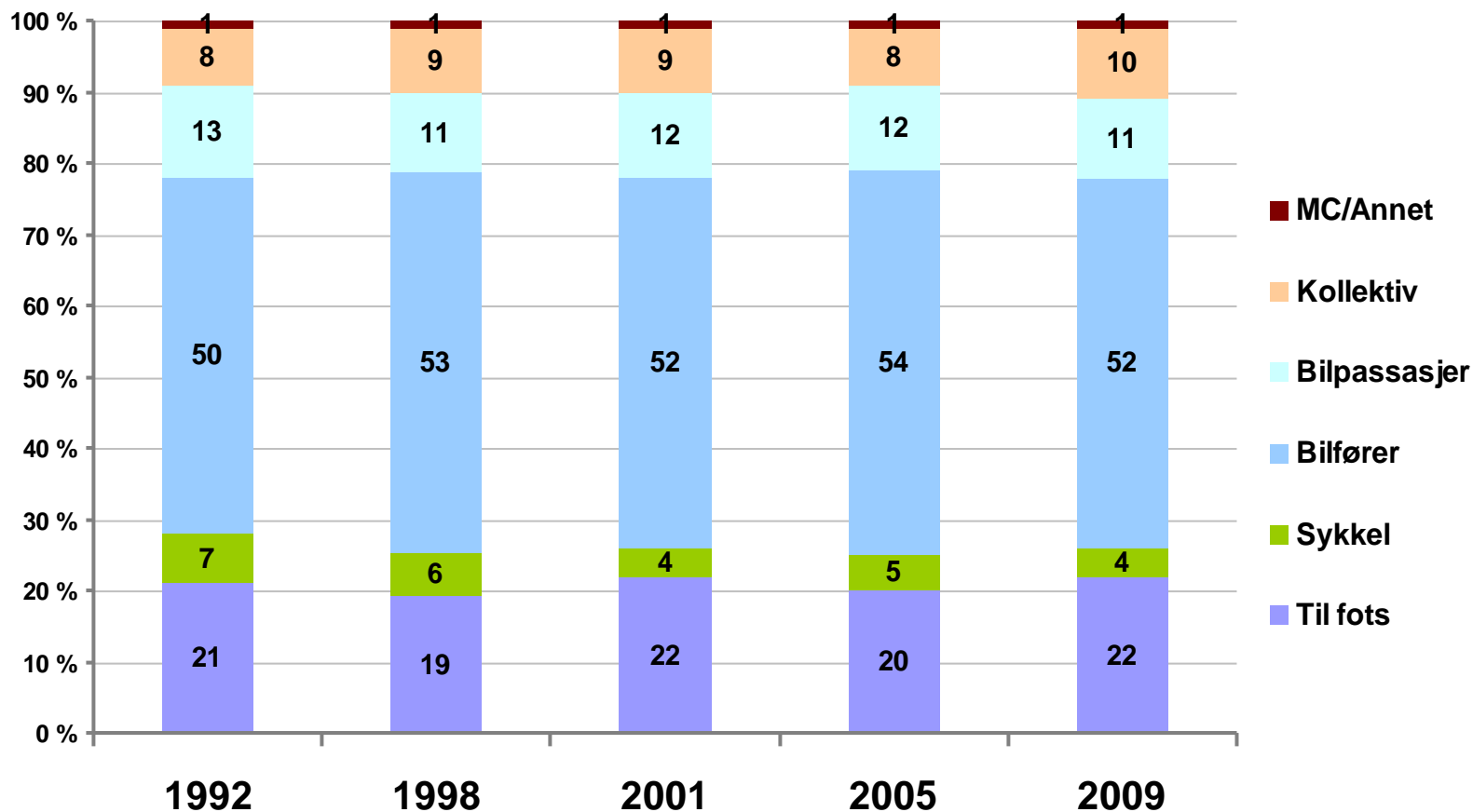


Kilde: SSB (2010)

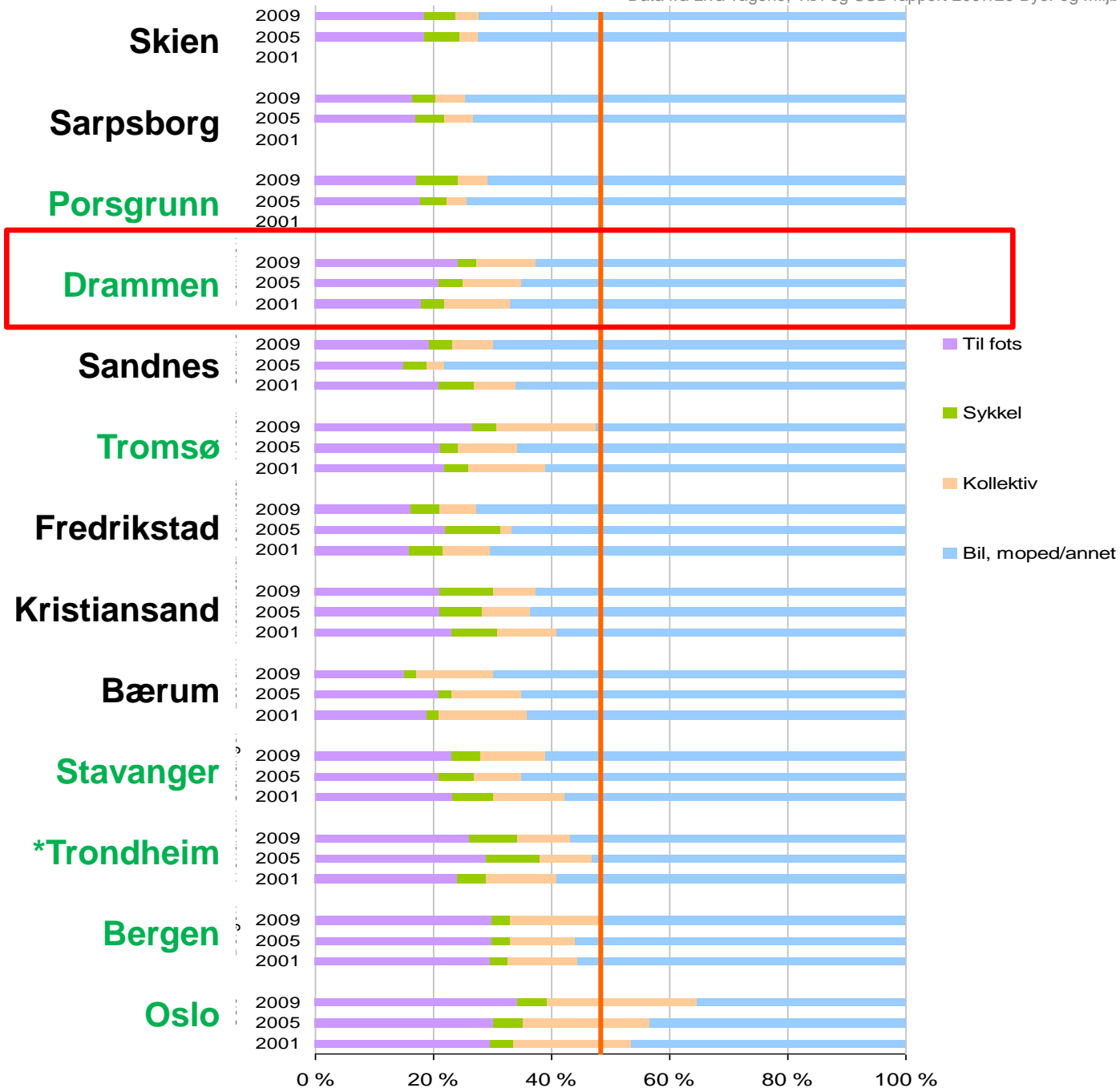
**Oslo-området øker med 1,5 millioner daglige reiser innen 2040 kun ut fra befolkningsøkning (snitt 3,27 reiser per dag - RVU 2009)**

# Transportmiddelfordeling - landet

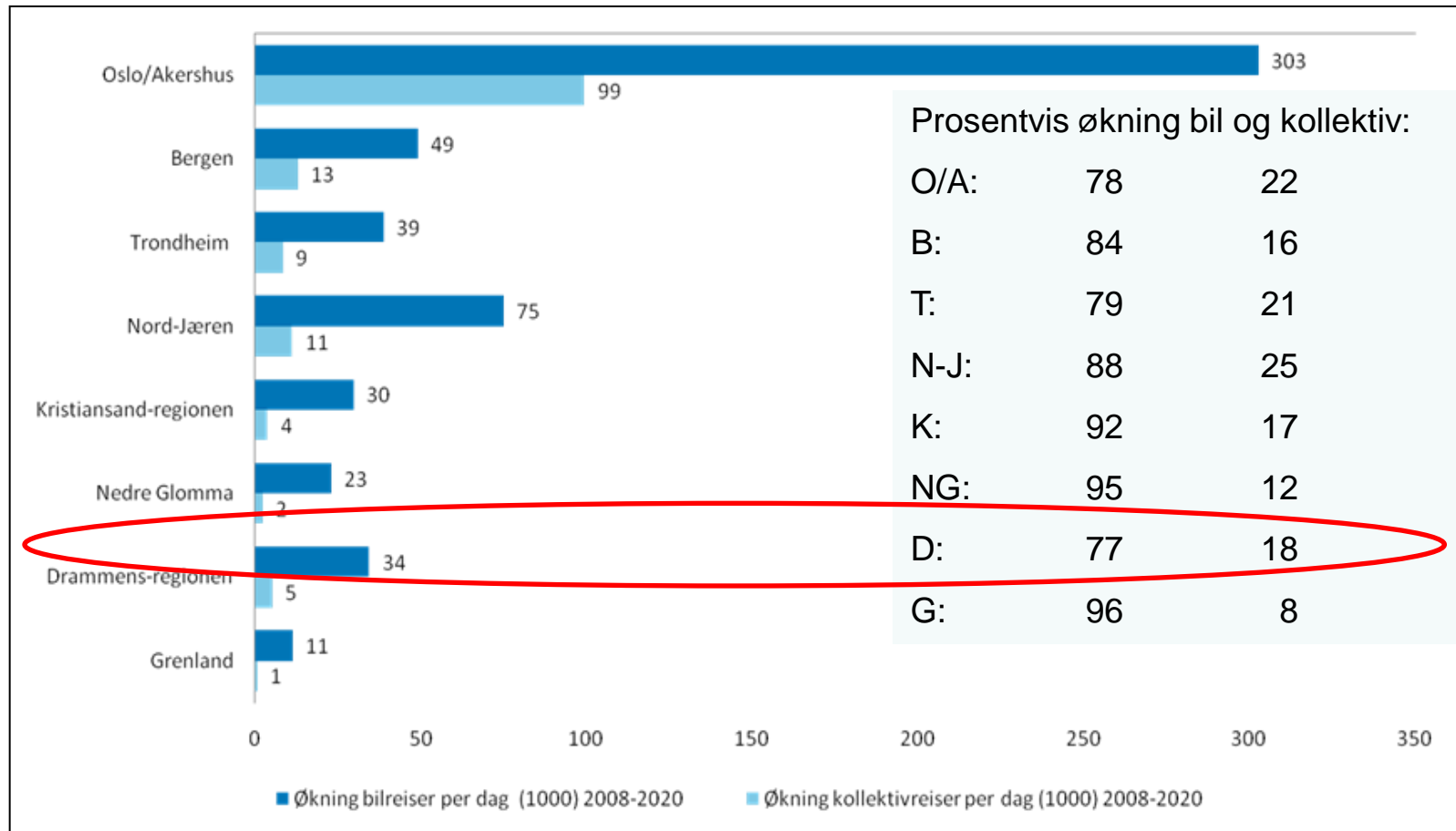
Utvikling i transportmiddelfordeling (antall reiser)



# Framtidens byer Utvikling i transport- middelford- eling Prosent



# Plass nok på veg og gate i 2020?



# Attraktive byområder

## Hva er det ?

- har ikke problemer med støy, utslipp, trengsel, trafiksikkerhet eller annen risiko for liv og helse
- er tilrettelagt for alle
- målkonflikter mellom ønsket vekst og tilhørende transport, miljø, helse og klima er løst



# Mange utfordringer

- ▾ Framkommelighet
- ▾ Sikkerhet
- ▾ Miljø
- ▾ Universell utforming

# og det betyr....

- Bedre arealplanlegging
- Sterk satsing på kollektivløsninger
- Mye mer sykling
- Mye mer gange
- Mer universell utføring
  
- Regulering av biltrafikken

# Lokale og regionale felles vedtatte mål er en forutsetning for satsing

- ✧ Byområdene bør ha mål om at all trafikkvekst skal løses med gang, sykling og kollektivtransport
- ✧ Tilpassede gangemål til den enkelte by
- ✧ 10-20 % sykling
- ✧ Økt kollektivandel
- ✧ Tidfestede etappemål

# Tettere arealbruk er viktig

- ✓ Mer transportbevisst arealplanlegging
- ✓ Byområdene går over flere kommuner – de må ha regionale/interkommunale areal- og transportplaner
- ✓ Ivareta framkommelighet for gater og kollektivtransport i arealplanleggingen
- ✓ Feie for egen dør – offentlige arbeidsplasser og publikumsrettet virksomhet må lokaliseres slik at de kan nås miljøvennlig og bidra til byliv

# Kollektivtransport

- Sette konkrete mål
- Samarbeid på tvers om infrastruktur og tilbud
- Kjøretiden i rush må ned sett i forhold til bil på reiser inn mot sentrale reisemål
- Finansiering avklares i forpliktende avtaler

# Nasjonal sykkelstrategi – grunnlag rullert

- Mål om 8% sykkelandel nasjonalt (4% i dag)
- Størst potensial i byer og tettsteder– 10-20% er realistisk
- Sykkelbyer(32) og bypakker kan gi gode rammer
- Sammenhengende hovednett viktig
- Omdisponering av trafikkareal og samlet innsats nødvendig



Foto: Knut Opeide SVV

# Nasjonal strategi for tilrettelegging for gående

Arbeidsgruppe ledet av SVV med repr. for KS, Helsedirektoratet

Miljø, universell utforming, økende inaktivitet, helse og trivsel

Forslag til nasjonalt mål:

- Det skal være attraktivt å gå for alle
- Flere skal gå mer

Nasjonal mål om 28 % gange (22% i dag)



# Fremme fokus på **hele** reisekjeden - miljøvennlige, universelt utformede hele reisekjeder

– fra dør til dør

Gange, sykling, kollektivtransport, taxitilbud, reiseinfo, billettering, sykkel på kollektivtransportmidlet, bysykler, bildeling, samkjøring, trafikkregulering mv må ses i sammenheng



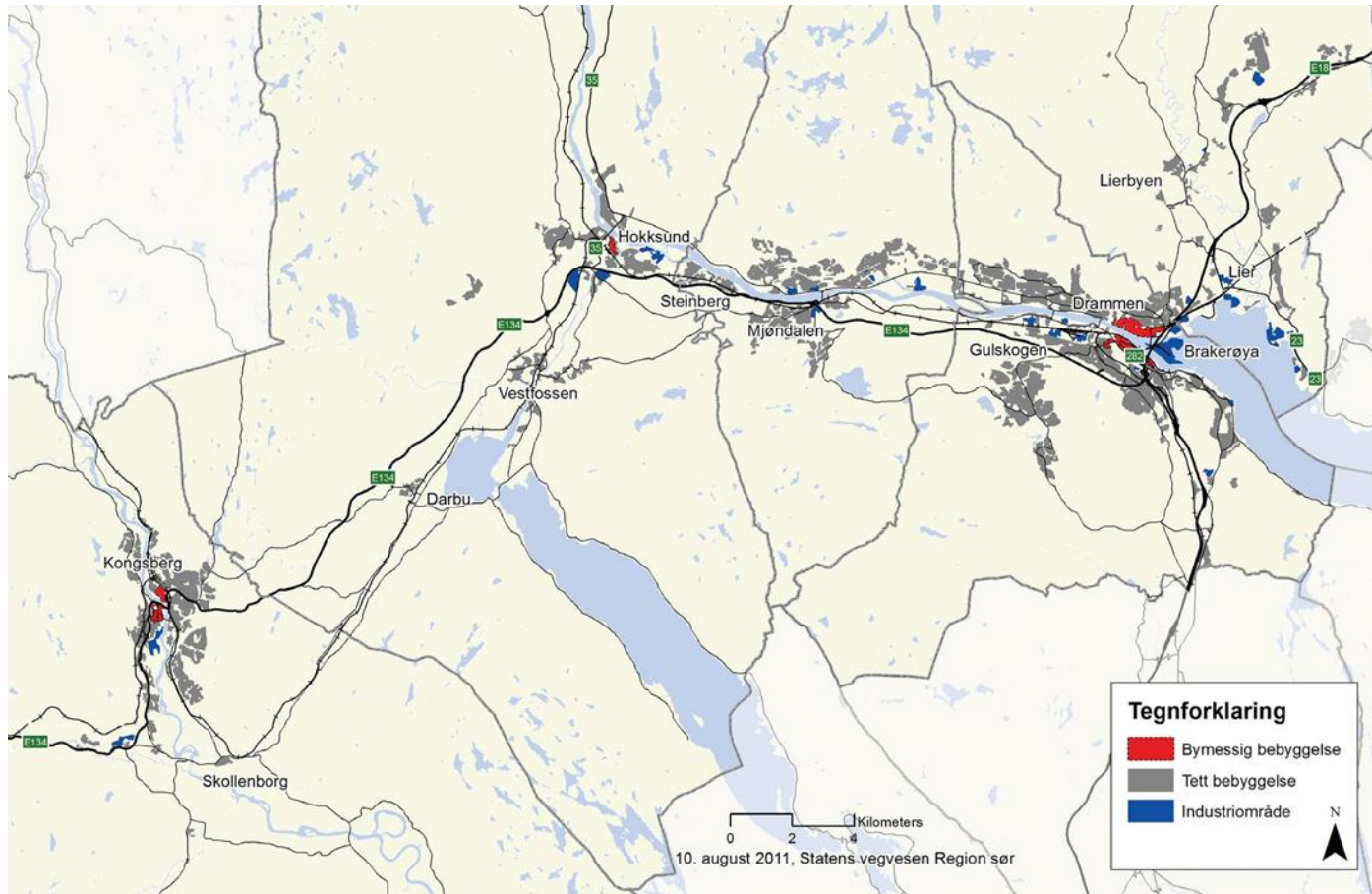
# Hva bør staten bidra med ?

- Investeringer, drift og vedlikehold på egen infrastruktur, riksveger og jernbane. Togtilbud.
- Delfinansiering av tiltak utover statlig nett som del av bypakker og/eller på prosjektbasis – betinger **forpliktende avtaler**
- Staten bør bruke sine midler der de gir best effekt

# og hva er fylkeskommunens og kommunenes bidrag?

- Forpliktende vedtak og avtaler om arealbruk
- Nødvendig tilrettelegging og vedtak og regulering av bilbruk (køprising, bompemger, parkeringsavgifter mm)
- Tilrettelegging og utforming av fylkeskommunens og kommunenes infrastruktur
- Optimal drift av kollektivtilbud

# Hva så med Buskerudbyen?



# Konseptvalgutredning (KVU)

- Et nødvendig, faglig grunnlag for beslutninger om store investeringer og/eller brukerbetalings-system i samferdselssektoren
- Et viktig grunnlag for utvikling av bypakker
- Statens ansvar – Regjeringen fatter beslutning om konsept og videre planlegging.

# KVU Buskerudbyen er i full gang...

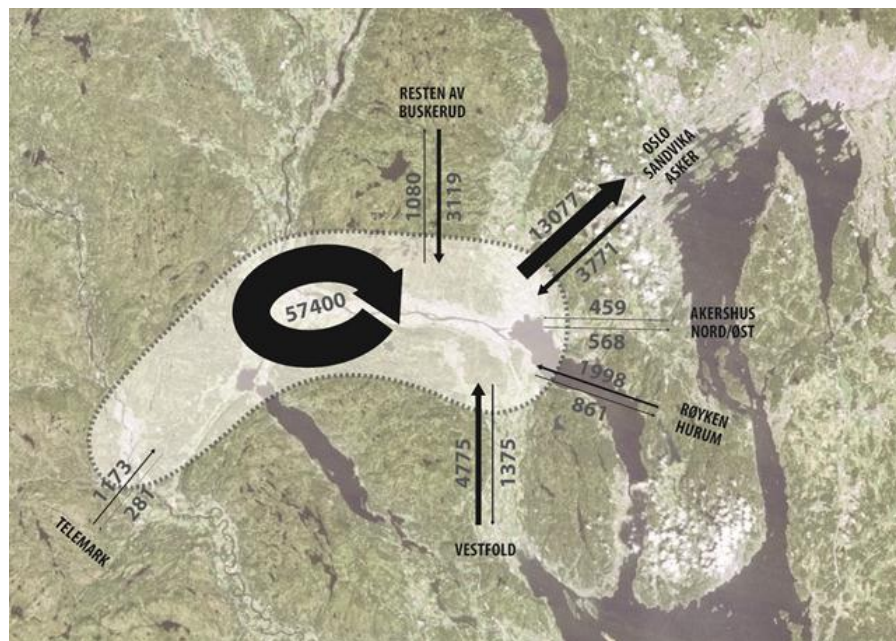
- Verksted gjennomført
- Ungdomsverksted gjennomført



# Situasjons- beskrivelsen pågår....

Kommune	Antall arbeidsplasser	Netto Pendling (+ er innpendling, - er utpendling)
Drammen	35 000	3 000
Kongsberg	15 500	2 000
Øvre Eiker	5 700	-2 500
Nedre Eiker	6 800	-4 700
Lier	12 400	0
Buskerudbyen	75 400	-2 200

Pendlingsforhold i Buskerudbyen sett under ett. Kilde SSB



## Behovsanalysen i gang...

- ▣ Nasjonale behov
- ▣ Regionale og lokalemyndigheters behov
- ▣ Etterspørselsbaserte behov
- ▣ Interessegrupperes behov...

Forslag til  
prosjektutløsende  
behov....

- ▣ Et transportsystem som styrker Buskerudbyen som en attraktiv bolig- og arbeidsmarkedsregion
- ▣ Binde Buskerudbyen bedre sammen med Oslo og Akershus

# Mål...

- Forslag til samfunns mål og effektmål under utforming.
- Samfunns mål skal fastsettes av SD.

Foreløpig forslag  
samfunns mål:

*«Innen 2040 skal transportetterspørselen i Buskerudbyen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte»*

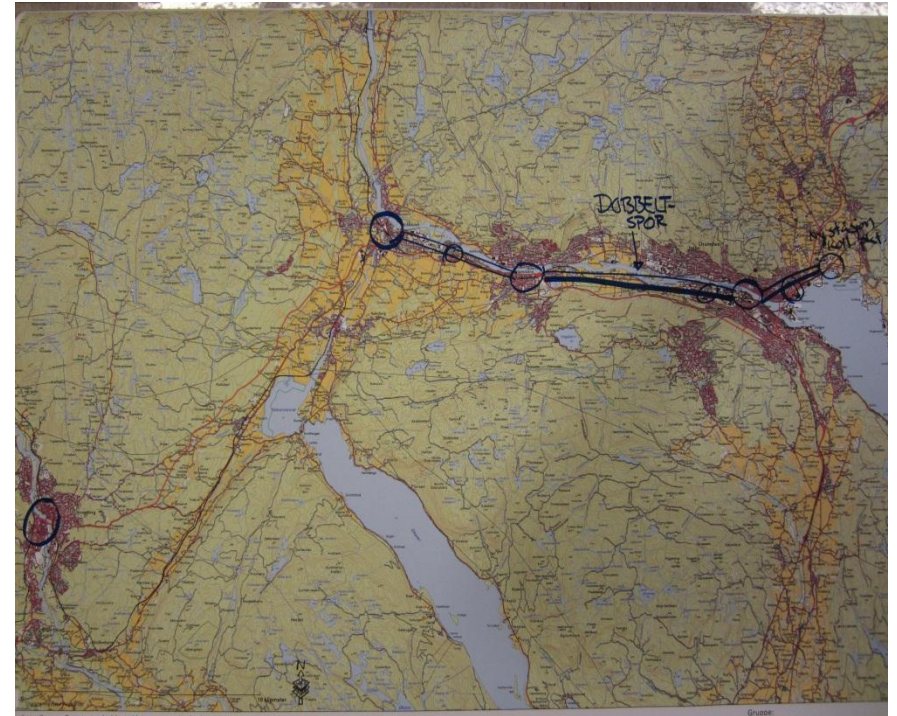
# Trafikkberegninger:

- Arbeidet med transportmodellen pågår.
- Beregningene forventes oppstartet på nyåret og vil pågå utover våren og sommeren.
- Dette er en svært viktig, men krevende del i KVVU-arbeidet.



# Konsepter:

- Konseptutviklingen er i gang - «rene» tiltak.
- Sammensatte konsepter utvikles etter hvert som resultatene av trafikk- og effektberegningene foreligger for tiltakene.
- Anbefalt konsept vil foreligge innen utgangen av 2012.



# Finansiering...

- Offentlige midler (statlige, fylkeskommunale, kommunale)
- Trafikantbetaling (bompenger, vegprising, rushtidsavgifter, parkeringsavgifter e.l)

- Trinn 0: Lokalt vedtak om utredning (foreligger..)
- Trinn 1: Mulighetsstudie og lokalpolitisk behandling
- Trinn 2: Bompengeutredning og evt Stortingsproposisjon.

# Mulighetsstudie

- Grunnlag / inngangsverdier
- Tiltak som skal finansieres (bypakke)
- Kostnadsoverslag for tiltakene (+/-40%)
- Offentlige bidrag
- Aktuelle løsninger for innkreving (snitt m.v.)
- Trafikkberegninger (=virkninger av innkrevingsløsninger)

# Bompengeutredning:

## ▸ Grunnlag

- Positive lokalpolitiske vedtak på mulighetsstudien
- Avklart KVU/KS1 og påfølgende tiltakspakke
- Gjennomført planlegging (vedtak på reguleringsplannivå)
- Kostnadsoverslag for tiltakene (+/-10%)
- Offentlige bidrag (hvor mye og tidspunkt)
- Innkrevingsløsninger

# Tanker om tidsbruk:

- ∨ KVVU: Ferdig rapport innen utgangen av 2012
- ∨ KS1: 1. kvartal 2013
- ∨ Mulighetsstudie foreligger: Januar 2013
  
- ∨ Utvikling og planlegging av tiltakspakke: 2-4 år
- ∨ Bompengeutredning: ½ år

Rekker Buskerudbyen «NTP-toget»?