



Orientering i ATM-rådet ved prosjektleder Hæge Skjæveland
KVU Buskerudbypakke 2

29.04.2013



Bakgrunn for KVU Buskerudbypakke 2

- KVU må foreligge for å kunne gå i dialog med staten om bypakke
- Statens vegvesen utarbeider KVU Buskerudbypakke 2 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet

29.04.2013



KVU Buskerudbypakke 2

- Gir en anbefaling om videre planlegging og valg av konsept for den videre prosessen.
- Anbefalingen peker ut en retning for det videre arbeidet med bypakka

29.04.2013



Prosjektutløsende behov

Kort sikt

- Behov for bedre fremkommelighet for buss i rush og bedre jernbanens attraktivitet for persontrafikk
- Behov for attraktivt tilbud for syklistar
- Behov for å få flere til å gå

Lang sikt

- Behov for transportsystem som styrker Buskerudbyen som en attraktiv og konkurransedyktig bolig- og arbeidsmarkedsregion
- Behov for redusert klimagassutslipp fra transportsektoren

29.04.2013



Samfunnsmål

Innen 2040 skal transporttetterspørselen i Buskerudbyen håndteres på en **effektiv og miljøvennlig** måte

29.04.2013



Effektmål

- Miljøvennlig
 - Reiser med **buss, tog, sykkel, gåing** skal øke fra 30 % til **40 %** av alle reiser i **2024**, og til **50 %** av alle reiser i **2040**
 - CO₂-utslippene skal holdes på 2010-nivå i 2024 og 2040
- Effektiv
 - Antall kilometer overbelastet eller kritisk belastet vegnett skal ikke øke frem til 2024 og 2040

29.04.2013



Fire vurderte konsepter



29.04.2013



Fire vurderte konsepter



- Utbedringskonseptet

29.04.2013



Fire vurderte konsepter

- Utbedringskonseptet
- Kollektivkonseptet

29.04.2013



Fire vurderte konsepter

- Utbedringskonseptet
- Kollektivkonseptet
- Vegkonseptet

29.04.2013



Fire vurderte konsepter

- Utbedringskonseptet
- Kollektivkonseptet
- Vegkonseptet
- Sammensatt konsept

29.04.2013



Fellespakken

Gående

Syklende

Kollektivknutepunkt

29.04.2013



Fellespakken

Gående

Syklende

Kollektivknutepunkt

- Hensikt: fremheve viktige tiltak som ikke lar seg beregne i modellverktøyene
- Fellespakken er et tillegg i alle konsepter

29.04.2013



Analyse av konseptene

- Samfunnsøkonomisk analyse
 - Prissatte virkninger
 - Ikke-prissatte virkninger
 - Regionale virkninger
- Analyse av trafikale virkninger
- Vurdering av måloppnåelse av de tre effektmålene
- Vurderinger av risiko, usikkerhet, kravoppnåelse

29.04.2013



Måloppnåelse

- Ingen konsepter gir god måloppnåelse
- Målene er satt med utgangspunkt i nasjonale målsettinger, dette er svært ambisiøse mål
- Effekten av gang- og sykkeltiltakene synliggjøres ikke i måloppnåelsen
- Trafikkmodellen er grov, og synliggjør ikke kapasitetsutfordringer i kryss

	Måloppnåelse
Kollektivkonseptet	
Utbedringskonseptet	Noe måloppnåelse i 2024
Sammensatt konsept	
Vegkonsept	
0-konseptet	Ikke måloppnåelse

29.04.2013



Trafikale virkninger

- Små forskjeller mellom konseptene
- De restriktive tiltakene gjør at antall kjørte kilometer med bil reduseres noe i forhold til 0-konseptet
- Andelen reiser med miljøvennlig transport har en beskjeden vekst i alle fire konsepter

29.04.2013

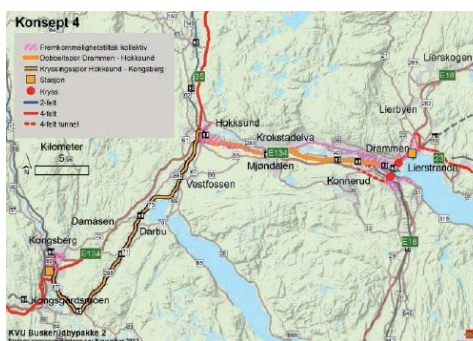
Samfunnsøkonomi

- 2024 – best å gjøre lite
- 2040 – S sammensatt konsept er best

29.04.2013

Det sammensatte konseptet = anbefalt konsept

- Gående
- Syklende
- Kollektivknutepunkter
- Veg
- Jernbane (infrastruktur og drift)
- Buss (infrastruktur og drift)



29.04.2013



Det sammensatte konseptet

Samlet kostnad: 32 milliarder

- 3,7 milliarder: gående, syklende og kollektivknutepunkter
- 7 milliarder: drift kollektiv
- 3,5 milliarder: buss
- 4,5 milliarder: jernbane
- 13,5 milliarder: veg

29.04.2013



Forutsetninger for anbefalingen

- Utgangspunktet er en fremtidig **bypakke**
- ATP-planen må legges til grunn for videre planlegging
- Trafikkreduserende tiltak innføres

29.04.2013



Sentrale punkter i anbefalingen

- Et viktig mål i en bypakke er å øke andelen miljøvennlige reiser i byområdet. Tiltak som bidrar til å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende prioriteres derfor først. Dette inkluderer halvtimesfrekvens på jernbanen.
- Vegprosjekter som utløser byutvikling i tråd med ATP-planen prioriteres også tidlig.
- E134 Damåsen – Saggrenda, rv. 23 Dagslet Linnes, rv. 23 Linnes –E18 og E134 Strømsåstunnelen anbefales som en del av bypakken. Det er viktig å sikre koordinering mellom disse og de øvrige prosjektene i bypakken. Prosjektene skal sikre fremkommelighet for den nasjonale trafikken, og knytte Buskerudbyen til omkringliggende byområder.

29.04.2013



Vegen videre

- Høring – høringsfrist 25. juni 2013
- KS1-behandling
- Departementets anbefaling

29.04.2013



www.vegvesen.no/Vegprosjekter/buskerudbypakke2

29.04.2013