

ADV-brukersamling i Trondheim, 21.5.2023

# Status for Buskerudbyen

Jomar Lygre Langeland

Rådgiver areal og transport / koordinator ADV



# Bakgrunn

- Vi har en regional plan fra 2013, behov for å revidere denne.
- KPA-er vedtas nå i vår i de fleste kommuner.
- Vi har et forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale med RTM-kjøringer i 2021 (men med en «eldre» versjon av RTM, DOM Buskerudbyen).
- Det ligger ikke inne nye vegprosjekter i tiltakspakken nå, ikke noe bompengekonsept.



# Bakgrunn

- Mao, firetrinnsmetodikken legges til grunn:

Tiltak som påvirker reisebehov og reisemiddelvalg

Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Forbedringer av eksisterende infrastruktur

Nyinvesteringer og større ombygginger



Buskerudbyen



# Tiltak

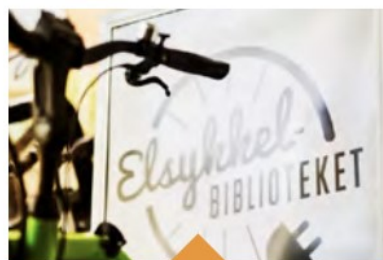
- Tiltak i Buskerudbyen er nå (finansiert med belønningsmidler og midler fra kommuner/FK):



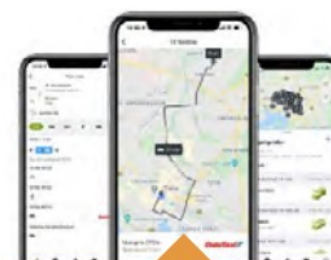
Regional plan for  
areal- og transport



Satsing på kollektiv-  
transport



Holdningsskapende  
arbeid for smarte  
reisevalg



Smart mobilitet  
og ny teknologi



Økt bruk av  
hjemmekontor og  
kontorfellesskap



Bedre infrastruktur  
for gange, sykkel og  
kollektivtrafikk



Aktiv parkerings-  
politikk



Togtilbud og  
knutepunktutvikling



Buskerudbyen

# Effekter av tiltak i RTM

| Referansesituasjon og effekt av tiltak                                     | Beregnet endring i personbiltrafikken | Kommentar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Referanse 2030</b>                                                      | +4,5%                                 | Fremtidssituasjon uten nye transporttiltak. Beregnet trafikkvekst er hovedsakelig som følge av forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser. Kilde: TØI.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Arealbruk i tråd med regional plan</b>                                  | -0,9%                                 | Denne reduksjonen forutsetter at kommunenes arealbruk i enda større grad enn i dag (SSB-trend) følger opp regional plan med knutepunktsutvikling i prioriterte vekstområder. Kilde: TØI.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Ny busslinje til Brakerøya/Lierstranda</b>                              | -0,2%                                 | Innføring av en ny, høyfrekvent busslinje mellom Mjøndalen og nytt sykehus på Brakerøya/Lierstranda vil gi en nedgang i personbiltrafikken. Kilde: TØI.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Økte kostnader for å parkere</b>                                        | -0,2%                                 | Det er lagt til grunn 20% økte parkeringskostnader i sentrumsområder og bedre håndheving. Kilde TØI.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Reduserte fartsgrenser i sentrumsområder</b>                            | -1,7%                                 | Reduserte fartsgrenser fra 40/50 km/t til 30 km/t i sentrumsområder vil kunne ha en svært god effekt på personbilbruken. Kilde: TØI.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Økt framkommelighet og bedre bytter</b>                                 | -0,2%                                 | Effekt av bedre framkommelighet for busstrafikken og bedre løsninger for å bytte fra et transportmiddel til kollektivtransport eller effektive bytter mellom kollektive transportmidler. Kilde: Asplan Viak.                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Økt bruk av mikromobilitet</b>                                          | -0,4%                                 | Her er det forutsatt at mikromobilitet bidrar til å redusere tiden det tar å komme til og fra holdeplassene på en av fem kollektivreiser. Kilde: Asplan Viak.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Bedre sykkelinfrastruktur</b>                                           | -0,1%                                 | Bedre sykkelinfrastruktur vil bidra til at flere vil sykle, men dette bidrar ikke så mye for å redusere biltrafikken (trafikkarbeidet). Dette skyldes at andelen som sykler er forholdsvis liten og sykkelturene er forholdsvis korte sammenliknet med bilturer. Det er likevel mange grunner til å satse på sykkelinfrastruktur. Økt sykkelandel bidrar også til bedre folkehelse, bedre miljø og er mindre plasskrevende enn privatbil. Kilde: Asplan Viak. |
| <b>Tilrettelegging for el-sykler</b>                                       | -0,1%                                 | Økende andel elsykler kan bidra til at flere velger å sykle og at sykkelturene blir noe lenger enn i dag. Kilde: Asplan Viak.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Tilrettelegging for hjemmekontor, digitale møter og kontorfelleskap</b> | -3,3%                                 | Arbeidstakere har etter pandemien større kunnskap om bruk av verktøy for å jobbe hjemmefra eller i lokale kontorfelleskap og delta i digitale møter. Mange virksomheter endrer sin policy til mer fleksible løsninger. Analysen er basert på spørreundersøkelse med data fra informanter i Buskerudbyen. Kilde: Asplan Viak.                                                                                                                                  |
| <b>Samlet effekt med tiltakspakke</b>                                      | <b>-2,7%</b>                          | <b>Forutsatt at alle tiltak over gjennomføres fullt ut, vil personbiltrafikken kunne reduseres med 2,7% i 2030.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

# Effekter av «nye» rammebetingelser i RTM

- Nullvekstmålet fortsatt innen rekkevidde frem til 2030, uten bompenger

|                                   |              |
|-----------------------------------|--------------|
| Tiltak:                           | -2,7%        |
| Nye rammebetingelser:             | +1,2%        |
| <u>Sum personbiltrafikk 2030:</u> | <u>-1,5%</u> |

| Nye ramme-betingelser                                                                  | Endring i personbiltrafikken | Kommentar                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Økt elbilandel og overgang fra kollektivtransport til bil som følge av koronapandemien | +3,5%                        | Økt skepsis til trengsel på kollektive transportmidler kan medføre at flere kjører bil (1,2 %). Også økt andel elbiler som er billigere å kjøre, kan gi økt bilandel (2,3 %). Det er usikkerhet om langsiktige effekter og hvilke elbilfordeler som vil gjelde i 2030. Kilde: Asplan Viak.                          |
| Økte takster i kollektivtransporten                                                    | +1,5%                        | Passasjersvikt i kollektivtransporten som følge av koronapandemien vil bidra til reduserte inntekter for kollektivselskapene. Dersom denne inntekssvikten skal finansieres med økte billettpriser, vil dette kunne føre til færre kollektivreiser og flere bilreiser. Kilde: Asplan Viak.                           |
| Endret bilhold og førerkortandel                                                       | -3,8%                        | Nedgangen i bilhold og førerkortinnehav fra RVU2013/14 til RVU2018 virker urealistisk stor for en periode på fire år. Men for den kommende tiårsperioden frem mot 2030 virker ikke dette urealistisk dersom trenden er lavere bilhold og førerkortinnehav. Kilde: TØI.                                              |
| Styrket togtilbud i Buskerudbyen                                                       |                              | Et styrket togtilbud i Buskerudbyen, særlig for stasjoner på aksene Drammen-Kongsberg, vil kunne gi en gunstig effekt. Effekten av to tog i timen ble beregnet til -0,2 % i den statlige Byutredningen, men ikke beregnet på nytt nå. Evt. effekter av et konkret forslag til tilbudsforbedring må utredes nærmere. |
| Samlet effekt av endrede rammebetingelser                                              | +1,2%                        | Det er stor usikkerhet omkring hver av de ovennevnte rammebetingelser, og dermed stor usikkerhet om den samlede effekt for utvikling av personbiltrafikken. Oversikten viser at rammebetingelsene vil kunne ha stor effekt på trafikkutviklingen.                                                                   |

# ADV

Vi har en ADV-faggruppe nå og er klare for å begynne arbeidet med å få opplæring i bruk av verktøyet:

- SVV
- Viken FK
- Drammen, Lier (Øvre Eiker og Kongsberg forventes å slutte seg til faggruppen med nye medarbeidere)

Sekretariatet koordinerer og bistår.



# ADV - aktuelle spørsmål for oss nå

- Hvordan organisere pilot-fasen?
- Hvem står for opplæring?
- Behov for møter
- Behov for arbeid i kommunene
- Når kan vi komme i gang?
- Endre referansebanene hvert andre år i tråd med SSB-prognosene?



Buskerudbyen

