



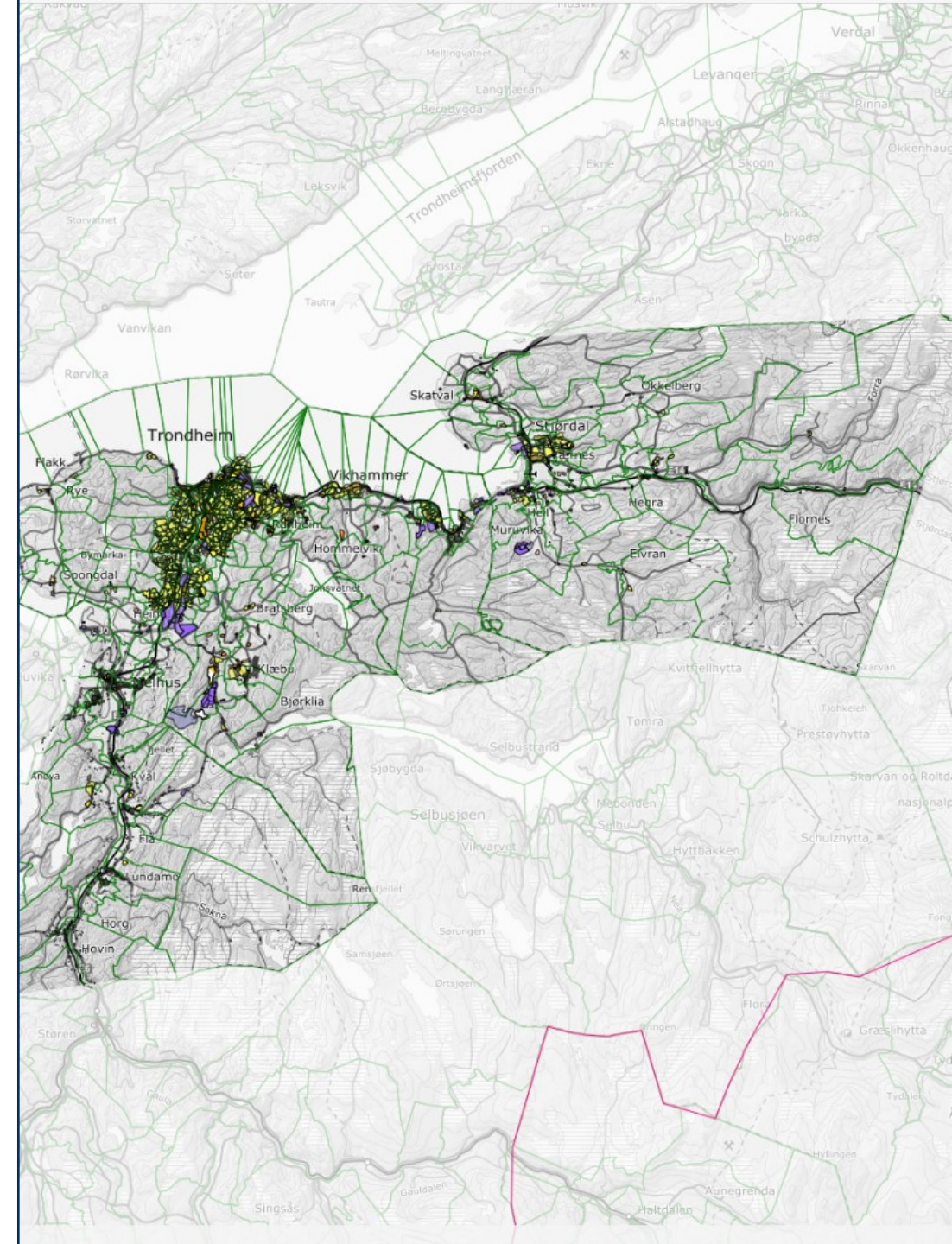
Hva skal til for at nye byområder kan ta i bruk ADV?

NTP faggruppe areal
Vegdirektoratet, Oslo, 3. juni 2022

ADV-RTM

Hvordan komme i gang?

- Definere og starte opp et prosjekt i byområdet (veileder 2)
- Tilrettelegge plandataene i ADV (veileder 6)
- Kartlegging av parkering og vurdere enkeltvirksomheter og besøkssteder (veileder 3 og 4)
- Arealfaglig vurdering av plangrunnlaget



Kommunal- og
distriktsdepartementet



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



Støtte fra NTP faggruppe areal

- NTP faggruppe areal gir innføring og opplæring i dataverktøy
- Delta i ADV-brukernettverk
- Asplan Viak gir teknisk support

Om brukernettverket

Alle som bruker arealdataverktøyet vil kunne delta i brukernettverket for ADV. Det vil være byområdeansvarlige for ADV og RTM, men også arealplanleggere som legger inn data i verktøyet. NTP-faggruppe areal er ansvarlig for ADV-brukernettverket.

Om NTP-faggruppe for areal

NTP-faggruppen har ansvar for inngangsdata til arealdelen i transportmodellene og for utviklingen av ADV-verktøyet. Dette arbeidet samordnes som en integrert del av gruppen for NTP-transportanalyse og samfunnsøkonomi sitt arbeid med utvikling og drift av RTM. Deltagere i faggruppa i 2022 er Oskar Kleven og May Berit Eidsaune (Statens vegvesen), Kjetil Bjørklund (KS), Nina Holmengen (Miljødirektoratet), Elisabeth Fugger (Jernbanedirektoratet) og Tore Leite (Kommunal- og distriktsdepartementet). Koordinator for faggruppa i 2022 er Tore Leite.



Kommunal- og
distriktsdepartementet



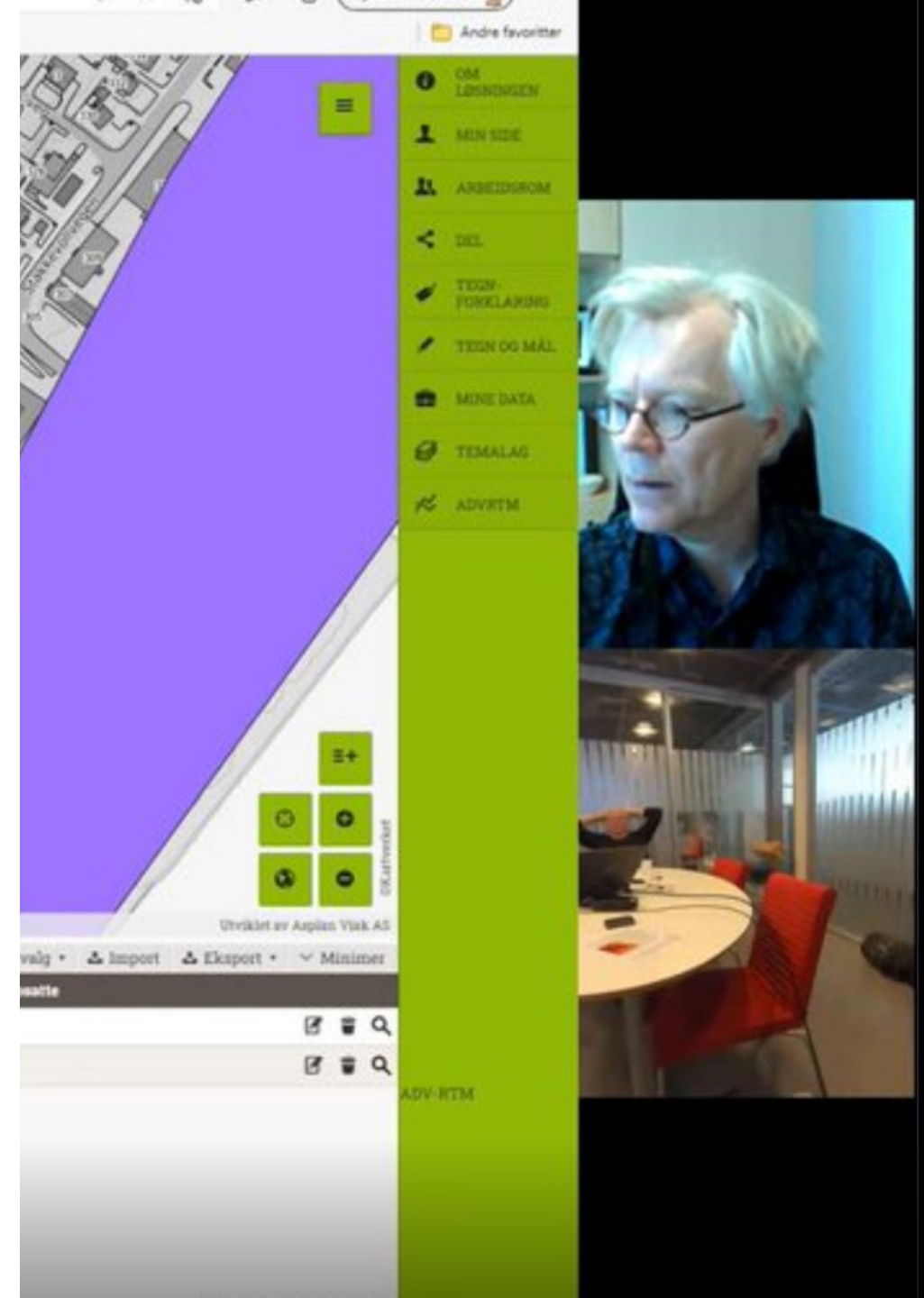
Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



MILJØ-
DIREKTORATET



Bruksområder

- Bruke RTM med ny befolkningsframskriving for 2022 for å lage referansebaner
- Faglig grunnlag for transportanalyser og konsekvensutredninger knyttet til:
 - Regionale areal- og transportplaner
 - Strategiske arealkart
 - Kommuneplanens arealdel
- Vurdering av ulike tiltak for å nå nullvekstmålet
- Sentralt som input til oppdaterte byanalyser for neste NTP

Tabel 2: Stilisert eksempel på sammensetning av virkemiddeipakker.

	Pakke 1: Hovedvekt gang/sykkel	Pakke 2: Vekt på bilregulerende tiltak	Pakke 3: Kombinasjon av 1 og 2	Pakke 4: Fortetting i kombinasjon med pakke 3
Areal ¹	I tråd med gjeldende planer (kommuneplanens arealdel (KAD)/regional ATP), skalert til SSB-framskriving			Stark fortetting (KAD+)
Transportinfrastruktur				
Rutenett kollektiv	Rutenett tilpasset arealutvikling/KAD			Rutenett tilpasset KAD+
Veg- og banainfrastruktur	Nullalternativ 2030 og KVV/bypakke 2030			
Sammenhengende sykkelvegnett	Perfekt/vesentlig bedre (100%)	Som i dag	Middels (60-80%)	
Andre veg- og baneprosjekter				
Kollektivtransport				
Kollektivtakst	Lav	Høy	Middels	
Kollektivtilbud (frekvens)	Svært godt	Som i dag (framskrivet)		
Parkering				
Avgift(kostnad)	Som i dag	50% økte parkeringsavgifter	Middels	
Tilgjengelighet (måles indirekte i form av prising)	Som i dag	Dårlig (høy pris)		
Vegbetaling				
Rushtidsprising	Nei	Ja	Middels	
Vegprising				
Bompenger		Nei		
Resultat fra transportmodell (KjKm)	xx	xx	xx	xx
Avvik fra målsetting	xx	xx	xx	xx
Virkemidler som ikke fanges opp i transportmodellen				
Miljødifferensierte bompenge og lavutslippssoner ¹	Lav	Høy	Middels	
Trengsel og komfort – kollektivtransport				
Tilretteleggingstiltak for gående				
Holdningsskapende arbeid og mobilitetspåvirkning	Høy satsing			
(Teknologisk utvikling)	Håndteres felles (ev input fra Vd./Jbv)			
Annet				
Kjtkm etter «andre» virkemidler	xx	xx	xx	xx
Avvik fra målsetting	xx	xx	xx	xx
Resultat med korrigering ¹	Nullvekst for persontransport med bil			

1. Kjøretøykm innenfor rammene av nullvekstmålet (når gjennomfartstrafikk og nytte-/næringstransport er unntatt)

