

Byvekstvtale

Orientering om byvekstvtalen ved Joar Nordtug, Statens Vegvesen:



Byutredning Trondheimsområdet

Joar Nordtug

Statens vegvesen Region midt

NTP 2018 – 2029

Byvekstvtaler

- Nullvekstmål for persontransport med bil i byområdene
- Tatt sikte på byvekstvtaler i de ni største byområdene, inngås av staten, fylkeskommune og kommune(r)
- Byvekstvtaler er det viktigste grepet for en målrettet areal- og transportpolitikk i byområdene, og skal sikre helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer
- Byutredninger må være gjennomført før avtale kan inngås.



Mandat / Ambisjon

- Byutredningen skal gi et omforent faglig grunnlag for reforhandling av bymiljøavtale i 2018 og være et bidrag til arbeidet med neste revisjon av Nasjonal transportplan (NTP 2022–2033).
- Utredningen skal belyse hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing (også kalt **nullvekstmålet** for personbiltrafikken).
- Det skal ikke konkluderes med én anbefaling i utredningen.

IKKE EN PLAN, MEN ET FAGLIG GRUNNLAG FOR EN PLAN



Statens vegvesen

Byutredninger

Levende, miljøvennlig byer som er tilgjengelige for alle



Foto:
Knut
Opeide

06.04.2018



Statens vegvesen

Nullvekstmålet

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing

- Måles i kjørte km (transportarbeid) og 1.1.2016 er utgangspunkt
- Alle personbilreiser (inkl. lav- og nullutslippsbiler) som har enten start eller sluttpunkt i avtaleområde inngår
- Gjennomgangstrafikk er unntatt fra målsettingen
- Godstransport og mobile tjenesteytere inngår ikke

Hva omfattes av nullvekstmålet?



... og hva er unntatt fra det?



06.04.2018

- Gjeldende bymiljøavtale omfatter Trondheim kommune
- Utredningen tar hensyn til trafikken som genereres i hele det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsområdet
- Det regionale samarbeidet Trondheimsregionen omfatter 10 kommuner

06.04.2018

Innbyggere Trondheim 2016:

1 90 000



Nye innbyggere (SSB) i Trondheim

2030: + ca. 30 000

Innbyggere Trondheims-
regionen 2016:

282 500



Nye innbyggere (SSB) i Trondheimsregionen

2030: + ca 41 000

06.04.2018



Statens vegvesen

Byutredning Trondheimsområdet

Aktuelle arealalternativer

Basis:

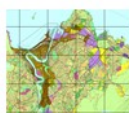
Beregninger:

Arealplan

Kompakt

Kollektiv

Byen utover



Intensjonen er å belyse hva ulike arealalternativer betyr for transportarbeidet

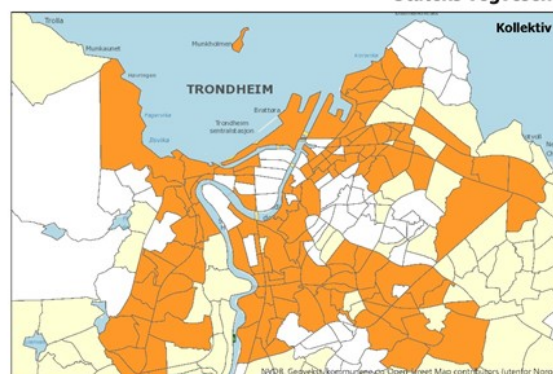
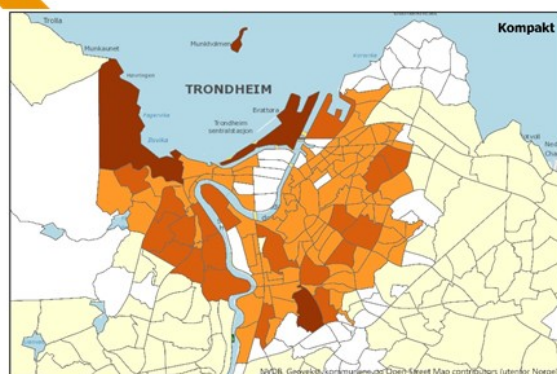
06.04.2018

Byutredning Trondheimsområdet

Areal- og demografialternativer

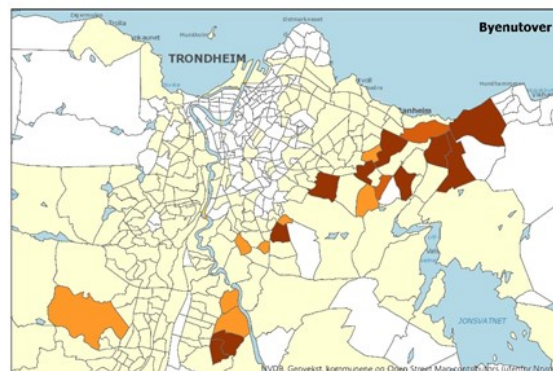


Statens vegvesen



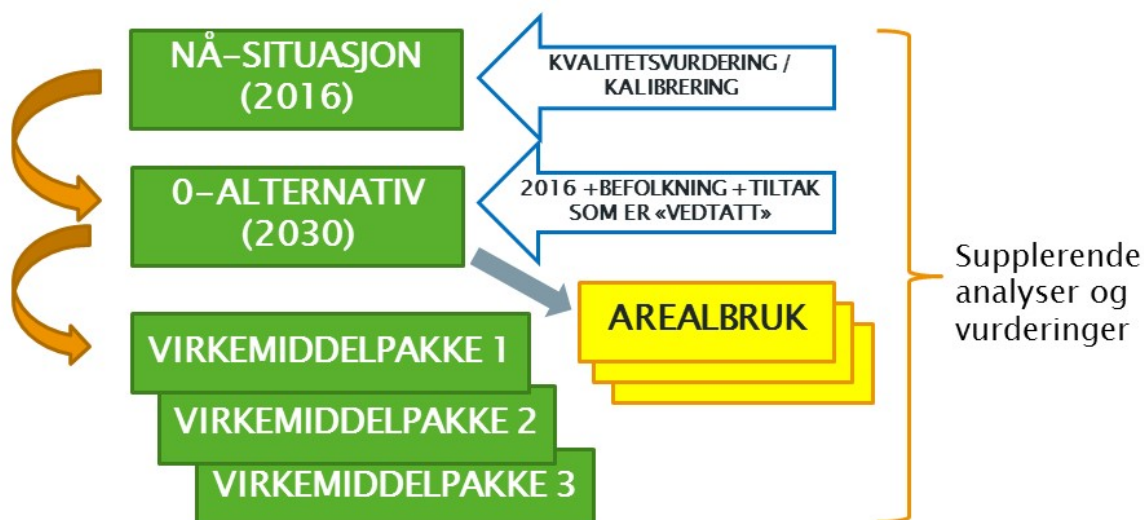
Kartet viser differanse i forhold til antall bosatte mellom KPA (0 alternativ) og øvrige arealalternativ.

- Færre enn KPA
- Lik
- Opp til 500 fler
- 500 - 1000 fler
- Over 1000 fler





Transportanalyser (RTM-beregninger)

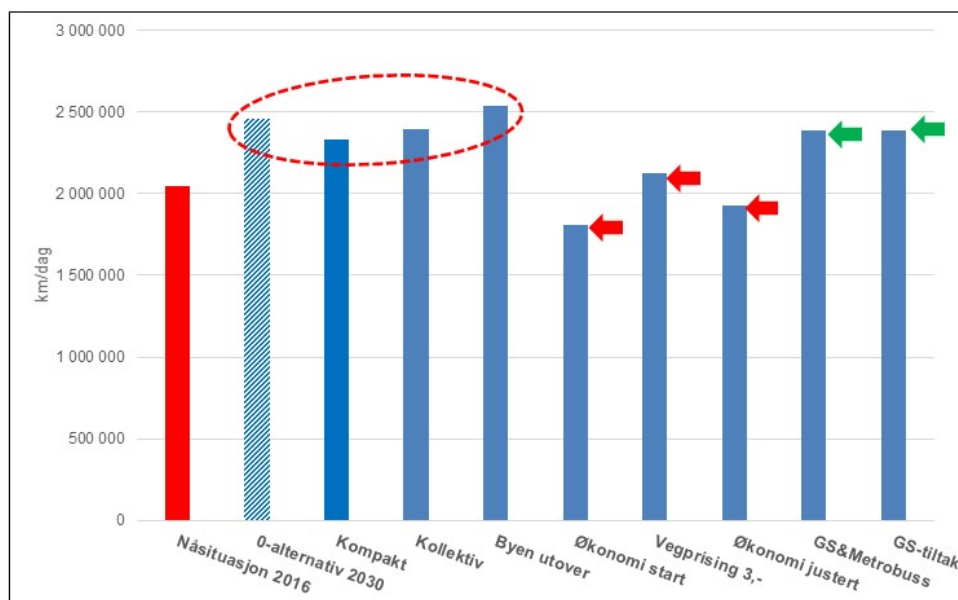


Resultater fra RTM-beregningene gir et viktig grunnlag, men det er en rekke forhold som må vurderes i tillegg, med supplerende analyser og vurderinger.

06.04.2018



Innledende beregninger Trondheim



06.04.2018



Virkemiddelpakker

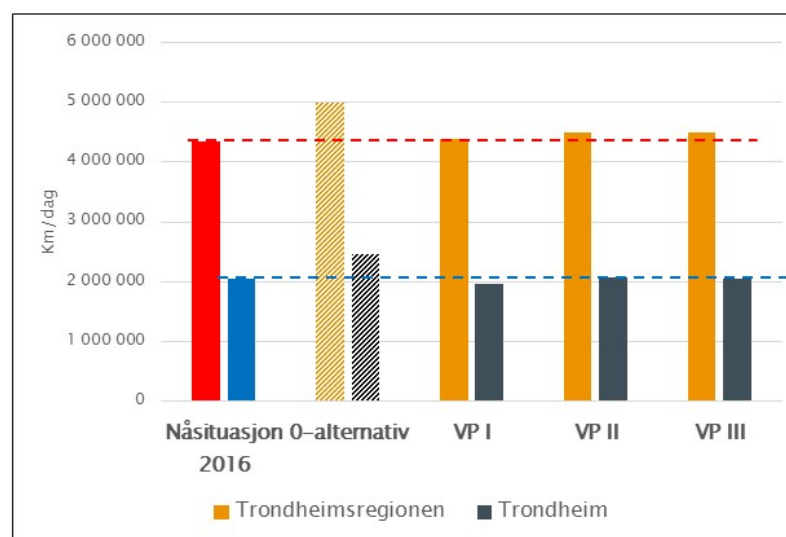
		I (+metrobus & bomavgift & parkering)	II (+tog & parkering)	III (+bybane & økonomi)
	Arealalternativ «kollektiv»*	X	X	X
	G/S-tiltak	X	X	X
	Økt Metrobuss	X	X	X
	Kollektiv		X	X
	Økt Metrobuss & jernbanetiltak		X	X
	Økt Metrobuss, jernbanetiltak & bybane			X
	Økt bomavgift (4x)			X
	Økonomi		X	
	Økt bomavgift (2x) & parkeringstiltak		X	
	Økt bomavgift (2x) & ytterligere parkeringstiltak	X		

* Gjennomført følsomhetsberegninger for øvrige arealalternativ

06.04.2018



Nullvekstmålet oppnås

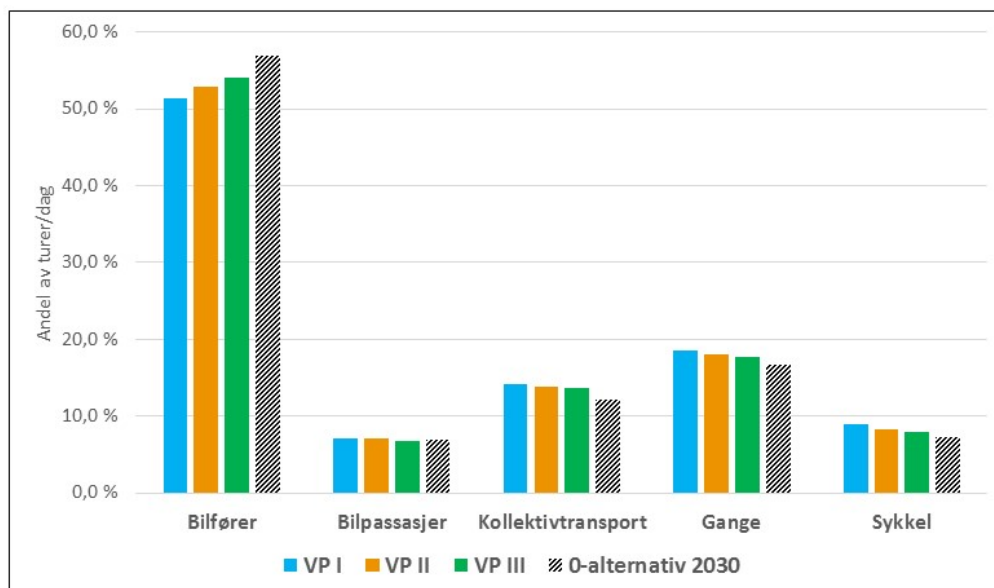


Nullvekstmål: 4,3 mill. km/dag i Trondheimsregionen
2,0 mill. km/dag i Trondheim kommune

06.04.2018



Fordeling transportmiddel Trondheimsregionen



06.04.2018



Følsomhetsanalyser

Endring av persontransport med personbil (førerkm):

Virkemiddel-pakke	Tiltak / Tilpasning	Endring Trondheimsregionen	Endring Trondheim kommune
VP 1	Arealbruk «kompakt»	- 2,0 %	- 2,7 %
VP 2	Arealbruk «KPA»	+ 2,5 %	+ 3,1 %
VP 2	Halv kollektivtakst	- 2,0 %	- 3,8 %
VP 3	Arealbruk «byen utover»	+ 4,5 %	+ 5,4 %
VP 3	2x bomtakst hovedveger	- 3,0 %	- 0,6 %

Økningen i 0-alternativ (2030), dvs. uten tiltak, er til sammenligning 14,9 % i Trondheimsregionen og 20,0 % i Trondheim.

06.04.2018



Oppsummering

- Alle virkemiddelpakkene gir beregningsmessig reduksjon som tilsvarer nullvekstmålet
- Størst effekt i Trondheim, noe mer krevende for hele Trondheimsregionen
- Kombinasjoner av tiltak er nødvendig
- Arealbruken har stor betydning
- Det er et betydelig handlingsrom for ulike løsninger for bominnkreving og parkeringsrestriksjoner/-avgifter
- Det er en rekke tiltak som ikke er hensyntatt i beregningene men som kan bidra til å redusere nødvendige økonomiske virkemidler (holdningsskapende arbeid, sykkelparkering, miljødifferensierte bomsatser m.v)

