



Kan eksisterende planer for et byområde tilfredsstillende EUs retningslinjer for bærekraftige mobilitetsplaner?

Case Tønsberg og Sandefjord

- Testing av ENDURANCE opplegg for selvevaluering
- Tanker om forbedringstiltak

Eva Preede, Statens vegvesen Region sør
Tor Atle Odberg, Cityplan



Statens vegvesen



Case Tønsberg og Sandefjord Utholdenhet



ENDURANCE

European S.U.M.P.-network

Sustainable
Urban
Mobility
Plan
SUMP

Bærekraftige
Urbane
Mobilitets
Planer
BUMP

Case Tønsberg og Sandefjord Vurderingsssystem

9 spørsmål

- Egenvurdering av byen
- Ekspertvurdering
- Samlet SUMP-vurdering





Case Tønsberg og Sandefjord National Focal Points – NFP

NFP–eksperter

- skape varige nasjonale nettverk
- oppmuntre og støtte byer
- få byene til å sette i gang med bærekraftig mobilitetsplanlegging – og gjennomføring

Case Tønsberg og Sandefjord

Poeng

Scoring scale

0	Not an issue
1-2	Small first steps taken
3-4	Weak performance or development
5-6	Basic level / Some potential
7-8	Positive, some room for improvement
9-10	In line with SUMP guidelines





Case Tønsberg og Sandefjord

Generell planstatus Vestfoldbyene

- Regional plan for bærekraftig arealutvikling
- Kommuneplanene
 - Samfunnsdel
 - Arealdel
 - Handlingsdel
- Transportplan
- Gatebruksplan
- Plan for sentrumsfortetting/knutepunktsutvikling
- Hovedsykkelplan
- Parkeringsnormer bil og sykkel
- Alle offentlige



Statens vegvesen

Case Tønsberg og Sandefjord

Tønsberg



42.000 innbyggere

(Nøtterøy 21.000 innb.
Tjøme 5.000 innb.)

KVU 2014

Sandefjord



45.000 innbyggere

(Stokke 11.500 innb.
Andebu 6.000 innb.)



Case Tønsberg og Sandefjord

1 Strategisk nivå

1.1 Does your Transport Policy start from a clear baseline analysis?



1.2 Does your Transport Policy start from clear future scenarios ?



1.3 Your main strategic Transport Policy document has a planning horizon of:
<5 år, >30 år

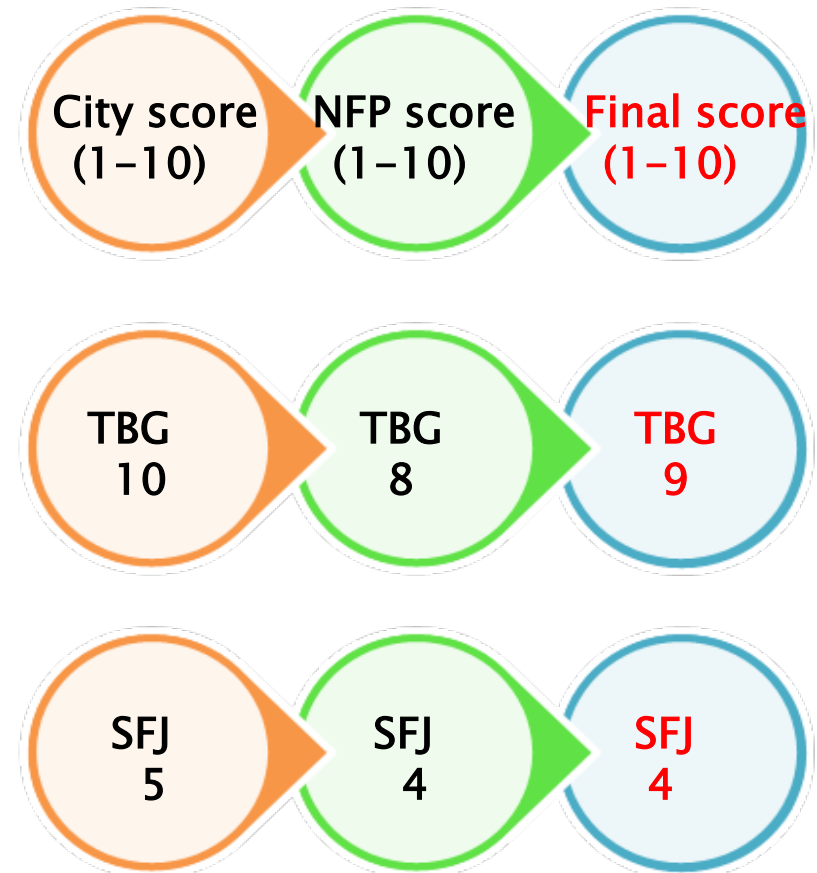


Case Tønsberg og Sandefjord

2 Geografisk omfang

The geographical scope of the local transport policy is

1. addressed to the city centre
2. city wide
3. city + periphery / agglomeration / district
4. inter-city wide (cooperation with neighbouring municipalities or cities)



Case Tønsberg og Sandefjord

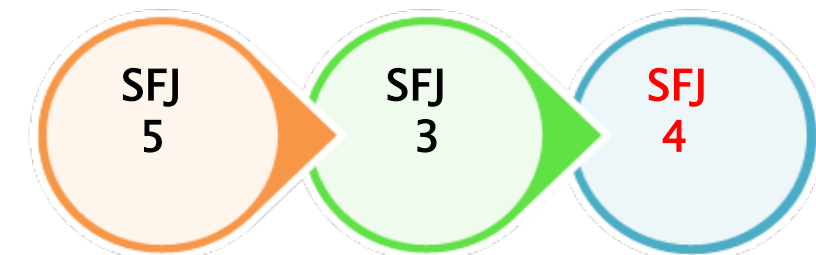
3 Medvirkning

3.1 Does your transport plan include Public Involvement initiatives towards

- Citizens in general?
- Specific target groups?: please specify
- Stakeholders?: please specify

3.2 If yes, what are the basic characteristics of public involvement?

- Structural (it is carried out regularly, throughout the process)
- Incidental (ad hoc approach)
- Direct (with citizens or stakeholders)
- Indirect (e.g. through representatives, such as advocacy groups)
- Based on interaction
- Not based on interaction
- Obligatory to planning process
- Voluntary to planning process

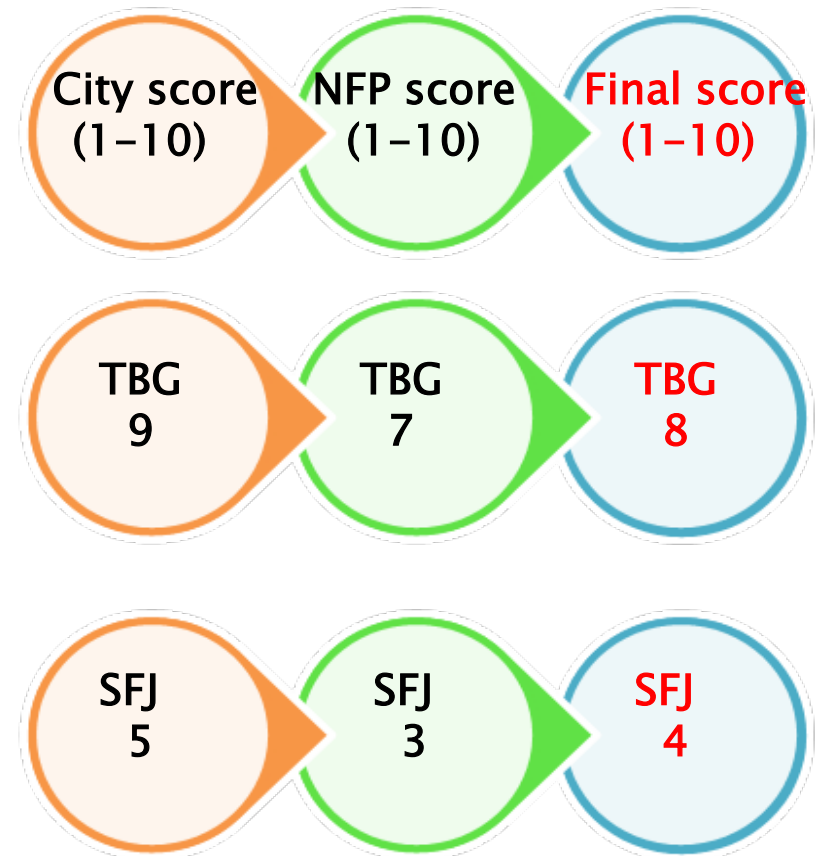


Case Tønsberg og Sandefjord

4 Strategiske bærekraftige målsettinger

Which themes are included in the formulation of objectives ?

- Accessibility
- Traffic safety
- Climate/ CO2 emission
- Air quality
- Noise reduction
- Energy efficiency
- Active lifestyles
- Social inclusion
- Use of public space
- Quality of life
- Congestion
- Boosting local trade/business
- Job creation
- City image and attractiveness
- Cost benefit
- Other: please specify

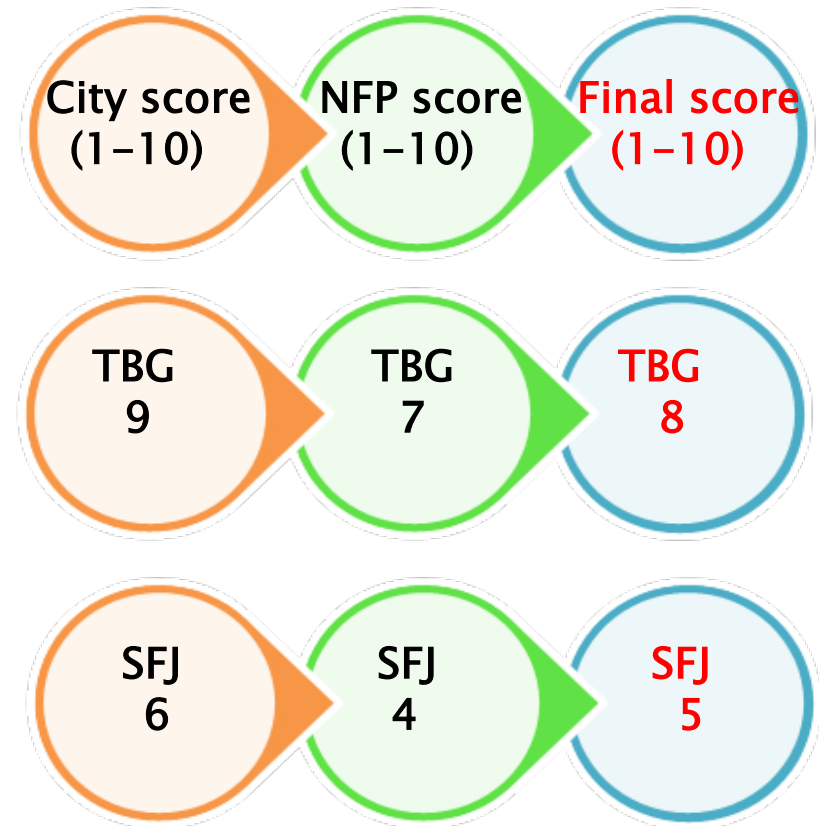


Case Tønsberg og Sandefjord

5 Sektorsamarbeid

Which sectors does the transport department (plan to) cooperate with in this transport planning process?

- Environment
- Land Use
- Economic Development
- Welfare
- Tourism
- Health
- Public Relations / communication
- Other: please specify
- None

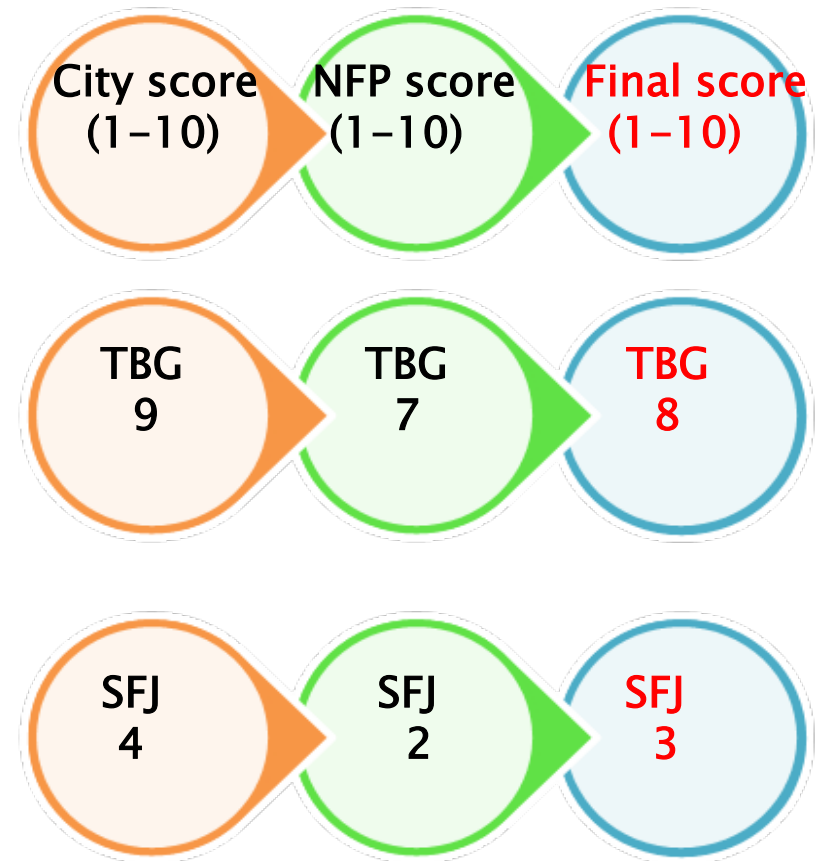


Case Tønsberg og Sandefjord

6 Samarbeid med andre myndigheter

Which authority levels contributed to the local transport policy plan?

- Local (municipality, city)
District
- Agglomeration
- Province
- Region (as part of a federal state)
- National
- Other: Europe



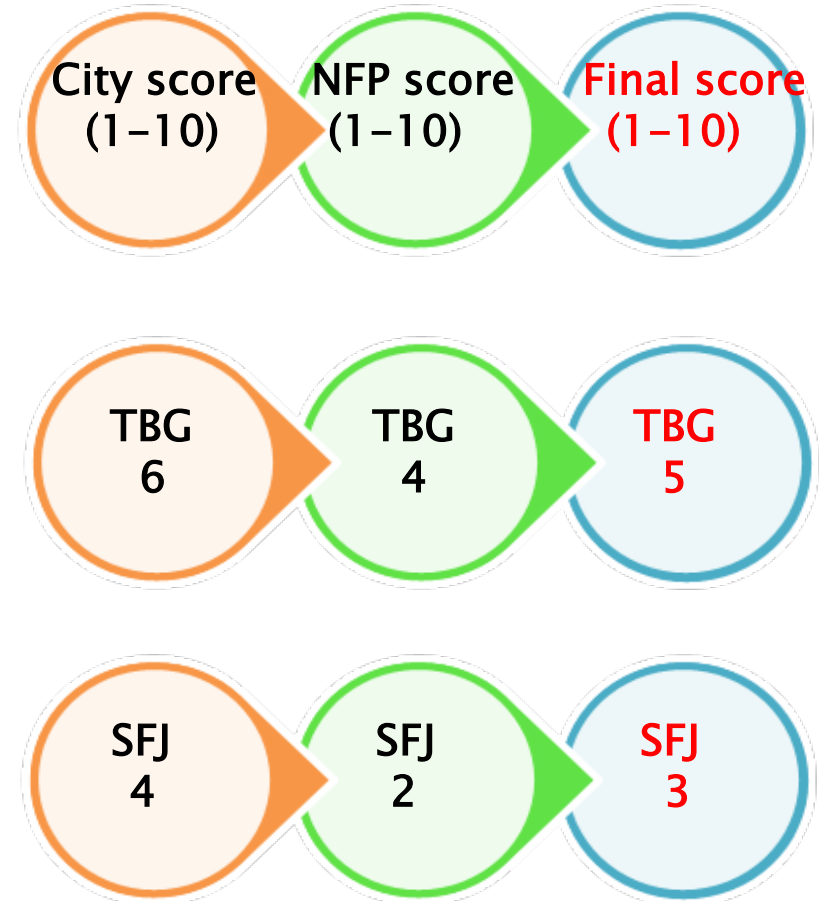
Case Tønsberg og Sandefjord

7 Mål og oppfølging

To what extent do you focus on the achievement of measurable targets and outcomes for different themes?

- For those themes that are part of the plan, tick the box if SMART targets are available.
- If there are SMART targets, tick the corresponding box to indicate how often these targets are being monitored.

Accessibility, Traffic safety, Climate/CO2 emission, Air quality, Noise reduction, Energy efficiency, Health, Social inclusion, Environment, Quality of life, Economic development, Job creation, Cost benefit or other

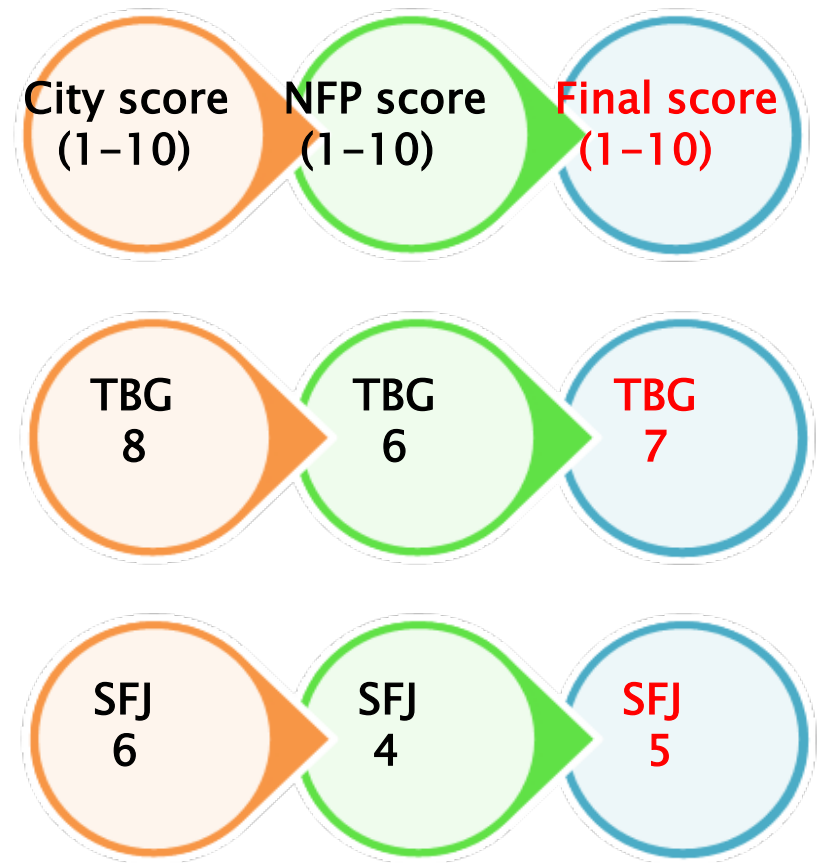


Case Tønsberg og Sandefjord

8 Tema

Our local transport policy document focusses on actions/measures in the field of:

- Road schemes & infrastructure
- Traffic management (incl. IT solutions)
- Traffic safety
- Walking
- Cycling
- Public Transport
- Car
- Parking
- Multimodality
- (City)Logistics
- Mobility management
- Road pricing
- Environmental zones
- Clean vehicles
- Other: Land Use , stricter parking standards for new building permits

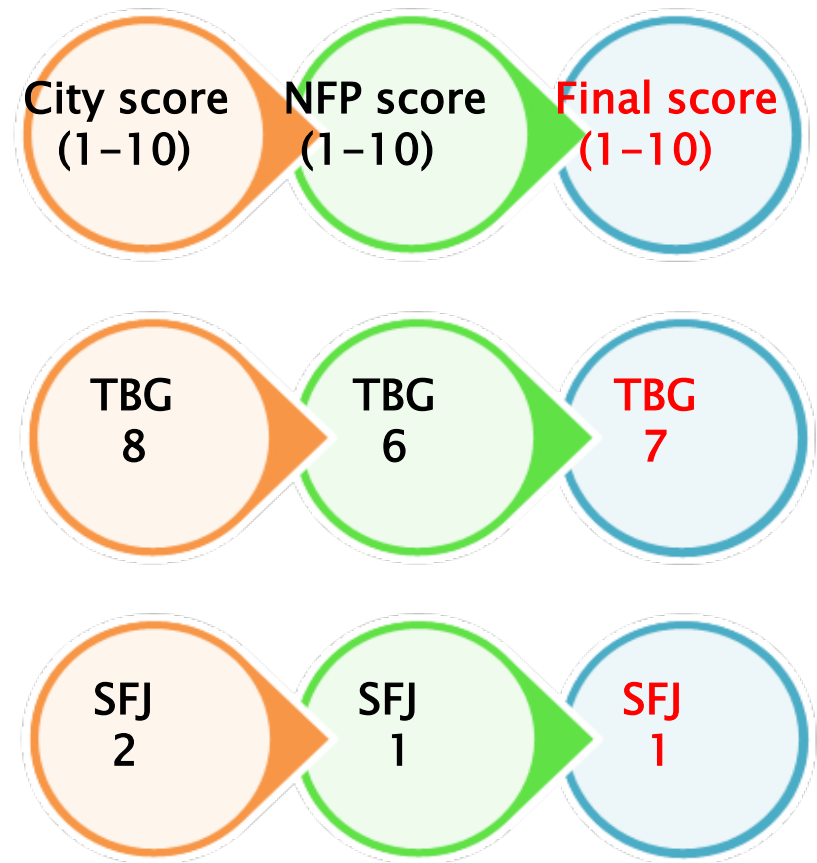


Case Tønsberg og Sandefjord

9 Cost internalisasjon – nytte–kost

Does your policy document include a broad (societal) cost–benefit overview?

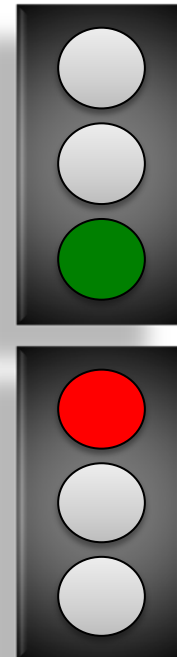
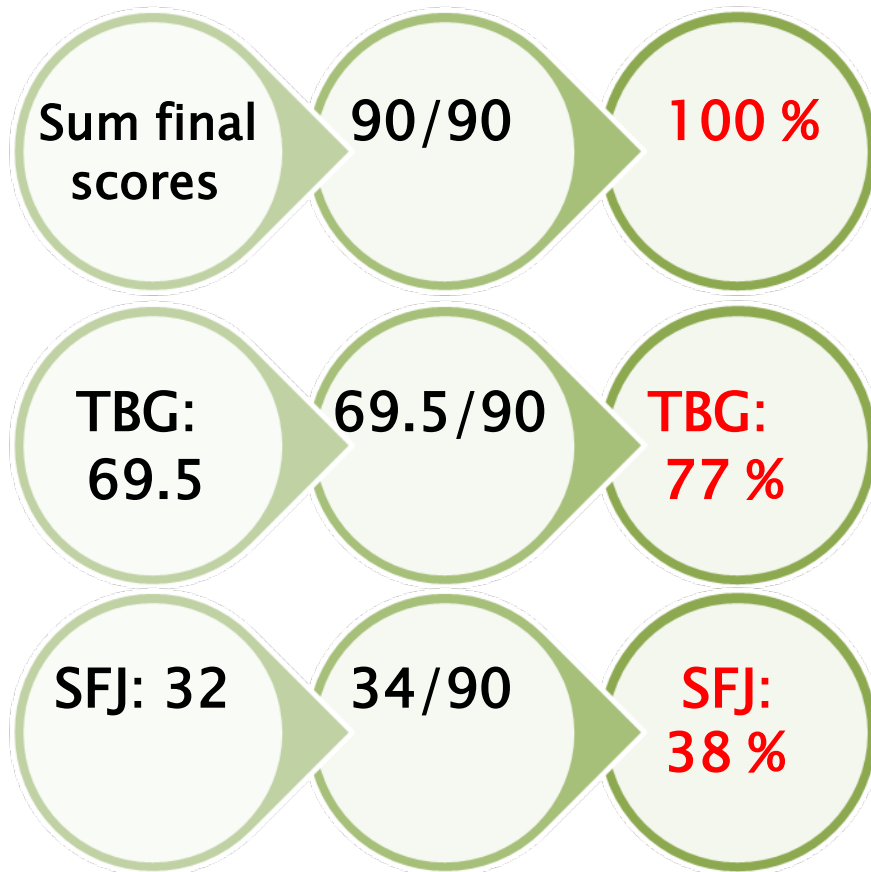
- Yes, only cost accounting analysis
- Yes, multi criteria analysis
- Yes, costs – including external costs– are calculated
- Yes, costs and effects are calculated
- Yes, but not in document included
- No
- Other: Please specify
- Breakdown of which costs are included:





Case Tønsberg og Sandefjord

Sluttsum





Case Tønsberg og Sandefjord

Tanker om forbedringstiltak

- Byene trenger et nettverk
 - Økt kompetanse
 - Erfaringsoverføring
 - Inspirasjon
 - Studietur
 - Mulig å bruke ENDURANCE – dataprogram for innfylling – viser hva byene må jobbe videre med – utdanne eksperter
- Vi trenger piloter – forbildeprosjekter.
- Behov for at «noen» tar styringen og bidrar med kompetanse, metodeutvikling og økonomiske ressurser
- KVVU-prosesser – kopling av nasjonale og lokale prosesser – disse byene får ressurser
- Gode mål og indikatorer – bymiljøavtaler
- **Langsiktighet – robusthet faglig og politisk**

Case Sandefjord og Tønsberg

Bymiljøavtale

– en gang i framtida?



Utfordringer for framtidens transportsystem

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen
25. februar 2015



Det bør åpnes for at flere byområder kan inngå bymiljøavtale. Det må i så fall være byområder som har, eller som forventer å få, trafikk- og miljøutfordringer som tilsier at det er hensiktsmessig med et mål om nullvekst i personbiltrafikken. Et mulig utgangspunkt kan være byområder som har en hovedbykommune med over 40 000 innbyggere. Det vil i så fall gjelde Tønsberg-regionen, Larvik, Sandefjord, Arendal-/Grimstad-regionen, Haugaland, Ålesund og Bodø. Rammeverket må justeres til et hensiktsmessig nivå slik at styringssystem, avtaleform og innhold samsvarer med bystørrelse og byens utfordringer. Det må være et rimelig forhold mellom avtalenes innhold og administrasjon.



Case Tønsberg og Sandefjord

UTHOLDENHET

