



Notat

Dato: 14.12.2017

Kopi til:
Vår ref: Alberte Ruud

Mandat for utredningsgruppe byområdene – NTP 2022–2033

Mandatet er behandlet i styringsgruppen for NTP 13.12.2017.

1. Bakgrunn og hensikt

Regjeringens mål om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange er et skritt på veien mot bærekraftige byer. Et tett samarbeid mellom stat, fylke og kommuner er nødvendig for å nå et slikt mål, og bysatsingen i NTP 2022–2033 skal være et viktig bidrag. Det er en ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister.

Det er et overordnet mål å utvikle gode og velfungerende byer å leve og virke i. God byvekst gir god tilgjengelighet til hverdagens behov, og møter en økende befolknings behov for mobilitet. I de tette byene konkurrerer byfunksjoner, byromsnettverk og byliv med transportinfrastruktur og parkering om knappe arealressurser. Utformingen av transport-systemet og bystrukturen gir avgjørende føringer for muligheten til å nå dette målet.

Byvekstavgiftene er et sentralt virkemiddel for å oppnå nullvekst i persontransport med bil. Det er i dag ni byområder som er aktuelle for byvekstavgifter: Oslo/Akershus, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

Virkemiddelbruk og kostnader for å nå nullvekstmålet konkretiseres i byutredningene som gjennomføres parallelt i åtte av byområdene i løpet av 2017. Oslo/Akershus gjennomførte en KVV i 2016 (KVV–Oslo–navet) der det samme er belyst.

I henhold til mandatene for byutredningene skal det gjennomføres et trinn 2, som skal inngå som en del av grunnlaget for Nasjonal transportplan 2022–2033. Det er aktuelt at flere av temaene som er beskrevet i dette mandatet utredes som en del av trinn 2 av byutredningene. Dette besluttes etter at byutredningenes trinn 1 er ferdigstilt. Det vil imidlertid uansett være behov for en nasjonal koordinering og sammenstilling av temaene som skal belyses.

De ulike temaene som beskrives i mandatet og byutredningene trinn 1 og 2 skal resultere i en bystrategi. Strategien skal inngå som en del av plangrunnlaget til NTP 2022–2033.

De mindre byområdene har noen av de samme utfordringene som større byer, men i mindre skala. Som grunnlag for neste NTP skal det utvikles en strategi for hvordan etatene skal jobbe med mindre byområdene som ikke er aktuelle for byveksttaler.

2. Oppdraget

Nedenfor gis en kort beskrivelse av temaer og problemstillinger som skal belyses.

Arealbruksutvikling

Effekter av arealutvikling på lengre sikt

Det skal gjøres analyser av effekter av endret arealbruk på lengre sikt, for eksempel i et 2050-perspektiv. Det må vurderes om disse analysene skal gjøres samlet for byområdene, eller om de skal gjennomføres på noen utvalgte case. Offentlig virksomhet, bolig- og næringsområder skal inngå i analysene.

Større statlige investeringer

Lokalisering av statlige virksomheter har stor betydning for samordnet areal- og transportplanlegging. Det skal vurderes hvordan de transportmessige konsekvensene bør inngå i beslutningsgrunnlaget før lokalisering av statlige virksomheter. Det bør være et siktemål at større statlige investeringer bidrar til å forsterke en arealbruk som gir redusert transportbehov.

I byområder der det er aktuelt med relokalisering eller nyetablering av store offentlige virksomheter bør det i trinn 2 gjøres analyser av de areal- og transportmessige konsekvensene der dette ikke er gjort tidligere.

Sosial infrastruktur

Så langt viser resultatene fra trinn 1 at ikke-jobbrelaterte reiser utgjør den største del av det totale reisevolumet. Lokaliseringen av sosial infrastruktur (skoler, barnehager idrettsanlegg med mer) vil derfor være viktig for å redusere reisevolumet. En vurdering av dette bør inngå i trinn 2.

Hovedansvar: Statens vegvesen

Utvikle og samordne reisetilbudet

For å gi et grunnlag for utvikling av effektive tilbud, reisekvalitet og sømløse reiser i byområdene skal følgende problemstillinger besvares:

- Hvordan kan dagens transportinfrastruktur utnyttes på best mulig måte for å sikre ønsket arbeidsdeling mellom kollektivtransport, personbil, gange og sykkel?
- Hva er en hensiktsmessig rolledeling mellom de ulike transportformene i byområdene?

I oppdraget skal det også inngå en vurdering av mulige virkemidler og kostnader for å nå målet om 20 prosent sykkelandel i de største byområdene.

Oppdraget omfatter også tilbringertransport til flyplasser.

Byutredningenes trinn 1 brukes som grunnlag. Dersom de lokale utredningene ikke gir et tilstrekkelig grunnlag må de suppleres i samråd med utredningsgruppene lokalt.

Hovedansvar: Jernbanedirektoratet

Miljøvennlig nyttetransport i byene

I trinn 2 bør transportetatene vurdere potensialet for mer miljøvennlig nyttetransport. Vurderingen må bygge videre på eksisterende forskningsprogram om bylogistikk og nye teknologiske løsninger.

Hovedansvar: Statens vegvesen

Teknologiutvikling

I løpet av 2017 er det gjennomført flere studier av hvilke utviklingstrekk og trender innen ny teknologi som kan forventes å påvirke reisemiddelvalg, transportbehov og mobilitet.

Oppdragene teknologisk utvikling og trender og utviklingstrekk vil ha grenseflater mot teknologiutvikling i byområdene, men følgende problemstillinger skal belyses spesielt som en del av byområde–oppdraget:

- Hvordan legge til rette for at teknologiinnovasjoner bygger opp under lokale og nasjonale mål? Endelig fastsettelse av hvilke trender som belyses avgjøres i samråd med NTP–utredningsgruppene teknologi og trender og utviklingstrekk. Effekten for ulike byområder analyseres.
- Betydningen av nullvekstmålet når vi har teknologisk utvikling som kan forventes å gi mer effektiv bruk av transportsystemet og nullutslipp fra personkjøretøy.

Utredningen av ny teknologi samordnes med teknologiutredningen. Lise Nyvold bidrar inn i arbeidet fra Jernbanedirektoratet

Hovedansvar: Statens vegvesen

Bruk av tilgjengelig datainformasjon

Både transportetatene og eksterne aktører samler inn store mengder data som kan være til stor nytte i byplanleggingen. Eksempler på dette er data fra NVDB, Google og ulike treningsapplikasjoner. Det skal utredes hvordan reiseinformasjon, sanntidsinformasjon og avviksinformasjon kan brukes for å utvikle dagens prognoseverktøy. Det skal foretas en gjennomgang med sikte på å få en bedre oversikt over hvilke nye muligheter dette gir i forhold til dagens planleggingsverktøy, og hvilke utfordringer bruken av datakildene medfører.

Hovedansvar: Statens vegvesen

Håndtering av samfunnsøkonomiske analyser i byområdene

På grunnlag av de samfunnsøkonomiske analysene i trinn 1 bør det gjøres en vurdering av hvordan disse analysene håndterer nullvekstmålet. Det bør vurderes om det skal utvikles nye/andre metoder/verktøy for å fange opp dette målet på en mer hensiktsmessig måte.

Hovedansvar: Jernbanedirektoratet

Ambisjon

Flere byområder har ambisjoner om en større reduksjon i biltrafikken enn nullvekstmålet. For eksempel har Bergen som mål å redusere personbiltrafikken med minst 10 prosent innen 2020 og 20 prosent innen 2030 sammenliknet med 2013. Oslo har som mål å redusere all biltrafikk med 20 prosent i løpet av bystyreperioden og en tredel innen 2030, sammenliknet med 2015. Transportetatene bør utrede nytten av og kostnadene ved å ha høyere ambisjoner enn nullvekstmålet. Utredningen brukes som grunnlag for en eventuell anbefaling om et annet ambisjonsnivå enn nullvekstmålet. Vurderingen bør også inkludere mål for mer miljøvennlig nærings- og yrkestransport i byområdene, se tema 3.

Hovedansvar: Jernbanedirektoratet

De mindre byområdene

Transportetatene skal utforme en strategi for hvordan etatene skal jobbe med mindre byområdene som ikke er aktuelle for byveksttaler.

I første fase bør følgende kartlegges:

- Hvilke byområder strategien skal gjelde (prinsipper for avgrensning)
- Lokale mål knyttet til transport
- Reisevaneutvikling (inkl. rolledeling mellom ulike transportmidler)
- By-/bompengepakker
- Regionale og kommunale planer
- Arealutvikling
- Stedskvaliteter
- Befolkningsutvikling og økonomisk utvikling

Hovedansvar: Statens vegvesen

Bystrategi

De ulike temaene som beskrives i mandatet og byutredningene trinn 1 og 2 skal resultere i en bystrategi. Strategien skal inngå som en del av plangrunnlaget til NTP 2022–2033.

3. Mål og suksesskriterier

Målet er at sluttproduktet skal være til nytte i plangrunnlaget. Det skal være beslutningsrelevant, tydelig og ha god faglig kvalitet.

Produktet skal ha en form som gjør det mulig for styringsgruppen for Nasjonal transportplan å ta stilling til de strategisk viktige beslutningene. Omfanget og detaljeringen må være på et nivå som er tilpasset dette.

4. Organisering og gjennomføring

Styring og rapportering

Utredningsgruppen har ansvar for leveransen fra byområdene. Leder av utredningsgruppen rapporterer til programstyret.

Oppdraget består av åtte temaer i tillegg til bystrategien. Hovedansvaret for åtte temaene er fordelt mellom Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet som vist i tabellen under. Det etableres egne tematiske grupper der dette er hensiktsmessig. Hovedansvarlig skal uansett sikre tilstrekkelig involvering fra andre parter (se avsnitt 4).

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal involveres i alle temaer. De øvrige transportetatene og KS skal involveres der de har ønske om dette (se forslag i tabellen under). Hovedansvarlige for hvert tema har ansvar for involvering i arbeidsprosessen. KMD skal involveres i temaet arealbruksutvikling etter avklaring med SD, Alberte avklarer med SD.

Hovedansvarlig for hvert tema skal forankre form på rapportering med utredningsgruppen.

Grenseoppgang mot andre utredninger/ aktiviteter

Alle temaer har grenseoppgang mot andre utredningstemaer, jf. tabellen under.

Hovedansvarlig har ansvar for å sikre den nødvendige samordningen med de andre utredningsgruppene.

Ressurser

Medlemmer i utredningsgruppen for by

Alberte Ruud (leder)	Statens vegvesen
Sari Wallberg (sekretær)	Statens vegvesen

Cecilie Bjørlykke	Jernbanedirektoratet
Lars Christian Stendal	Jernbanedirektoratet
Anne Johanne Enger	KS

Kystverket ved Paul Gustav Nyland vil bidra i analyser av arealbruksutvikling når det gjelder næringsområder.

5. Tidsfrister og samordning med andre temaer

I tabellen under vises hovedansvarlig etat for hvert tema, med leveransefrist og hvilke temaer hovedansvarlig må sikre samordning med.

Tema	Hovedansvar	Medvirkende	Frist	Temaet skal samordnes med
Teknologiutvikling	SVV	JDIR, Avinor	15. juni 2018	Teknologi, miljø, klima, transportsikkerhet, trender og utviklingstrekk
Bruk av tilgjengelig datainformasjon	SVV	JDIR	15. juni 2018	Teknologi, trender og utviklingstrekk, transportsikkerhet, transportanalyser
Håndtering av samfunnsøkonomiske analyser i byområdene	JDIR	SVV	15. juni 2018	Transportanalyser
Ambisjon	JDIR	SVV	15. august 2018	Teknologi, miljø, klima, trender og utviklingstrekk
Miljøvennlig nyttetransport i byene	SVV	JDIR, KyV	15. august 2018	Teknologi, trender og utviklingstrekk, gods, miljø, klima
Utvikling og samordning av reisetilbudet	JDIR	SVV, KS, , Avinor	15. oktober 2018	Trender og utviklingstrekk, teknologi, miljø og klima
Arealbruksutvikling	SVV	JDIR, KS, KMD	15. oktober 2018	Miljø, klima, teknologi, transportanalyser
Mindre byområder	SVV	JDIR, KS	15. oktober 2018	Trender og utviklingstrekk, teknologi, miljø og klima
Bystrategi	Utredningsgruppen		Statusrapport mai 2018 Hovedleveranse: desember 2018	

Underveis i arbeidet skal hovedansvarlig for hvert tema levere et notat der mulige anbefalinger/konklusjoner/problemstillinger som krever avklaring i NTPs styringsgruppe konkretiseres. Frist: mandag 2. april 2018.

6. Leveranse

Gruppen skal levere en rapport på maksimalt 30 sider med sammendrag. Det skal fremkomme av rapporten hva som er gruppens viktigste forslag til momenter som bør inngå i etatenes plangrunnlag.