

PLAN- OG TRANSPORTMODELL

**FOU 1.1 – PROGNOSE FOR AREALBRUK PÅ GRUNNKRETSNIVÅ
KMD/KS/VEGDIR/SVV**

FORMIDLINGSSEMINAR 5.4.16

ANDRE UTENG OG OLE JOHAN KITTILSEN

HVA ER PTM?

- En modell som beregner gjensidige virkninger av fremtidig arealbruk og transport (LUTI)

“Hvilke områder blir mer attraktive for næring, handel og bosetting gitt tiltak X?”

“Hvilke virkninger får utbygging av område Y?”

- En modell som omfordeler SSBs befolkningsprognoser ved å korrigere for planlagt arealbruk og grunnkretsenes tilgjengelighet til sysselsetting og tjenestetilbud.

- **Tallfester og visualiserer** effektene av infrastrukturtiltak på bosettings- og reisemønstre:

BAKGRUNN/UTGANGSPUNKT

Dagens transportmodeller tar ikke høyde for:

- 1) Vedtatte arealutviklingen lokalt.
- 2) Bosettingen påvirkes heller ikke av endringer i infrastruktur.

= Det er behov for en metodikk som viser hvordan vedtatt arealbruk og planlagte infrastrukturtiltak påvirker befolkningsutviklingen.

..og et objektive analyseverktøy som kan ligge til grunn for neste generasjons:

- Transportberegninger og miljøanalyser
- Handelsanalyser
- Konsekvensutredninger av byggeområder etc..

TILNÆRMING: PLAN- OG TRANSPORTMODELL (PTM)

Steg 1: PTM kvantifiserer analyseområdets planverk og identifiserer vekstpotensialet per grunnkrets:

- 1. Hvilke områder er lagt ut til utbygging?*
- 2. Hva er maksimum utbyggingspotensial i henhold til plan?*

Steg 2: Utbyggingstakt/befolkningsvekst fastsettes deretter med utgangspunkt i *attraktivitet, som er en vekting av:*

- 1. Tilgjengelighetsmål*
- 2. Historisk vekst*

ATTRAKTIVITETSMÅL

- Grunnkretsenes attraktivitet for bosetting og etablering av næringsvirksomhet bestemmes av følgende forhold:

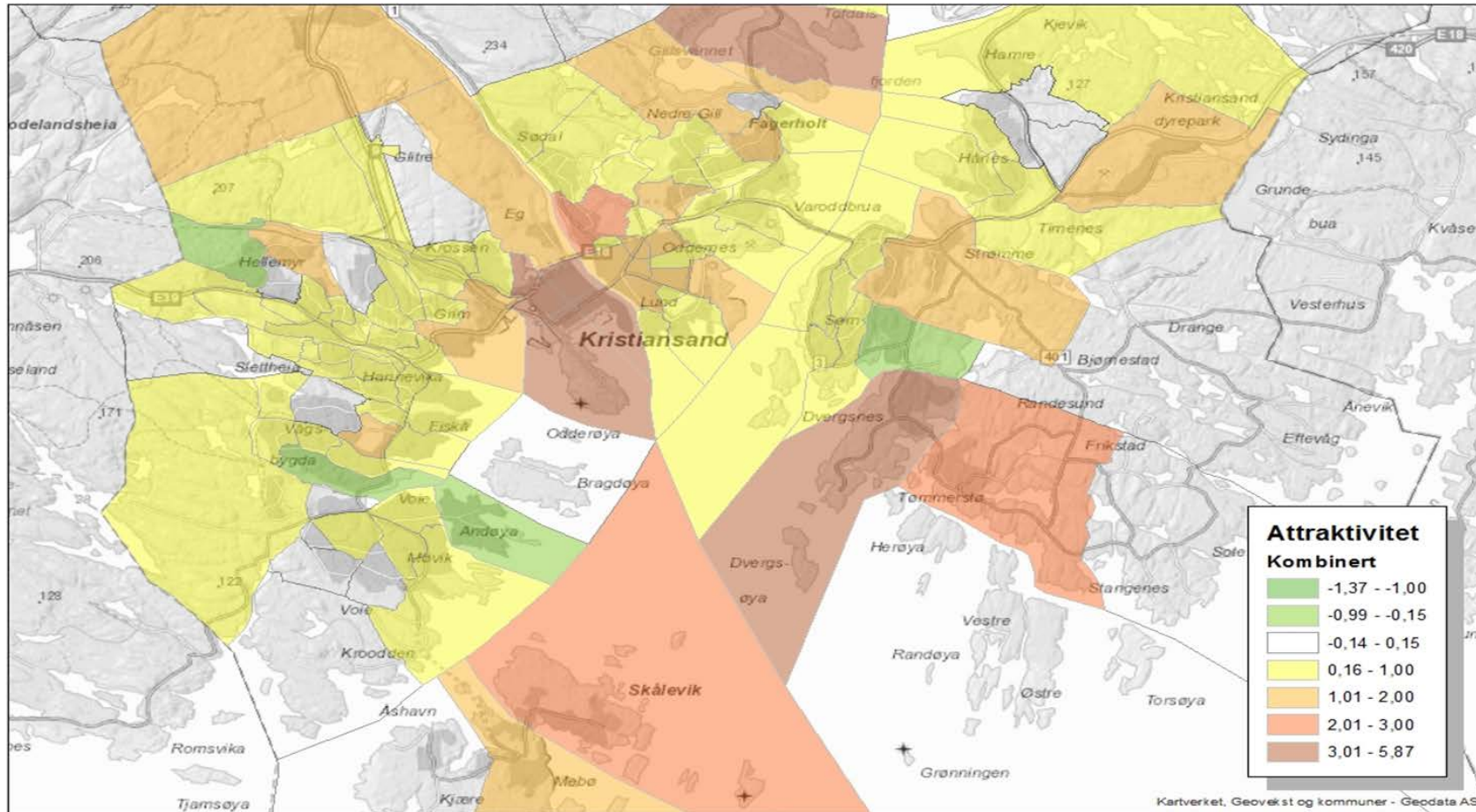
1) Kvantitative forhold (Transportmodell):

- Tilgang til arbeidsplasser
- Tilgang til varer og tjenester
- Tilgang til sosial infrastruktur

2) Kvalitative forhold (Historisk vekst):

- Sol, sjø
- = Eiendomspriser?

ANDELER AV FREMTIDIG BEFOLKNINGSVEKT

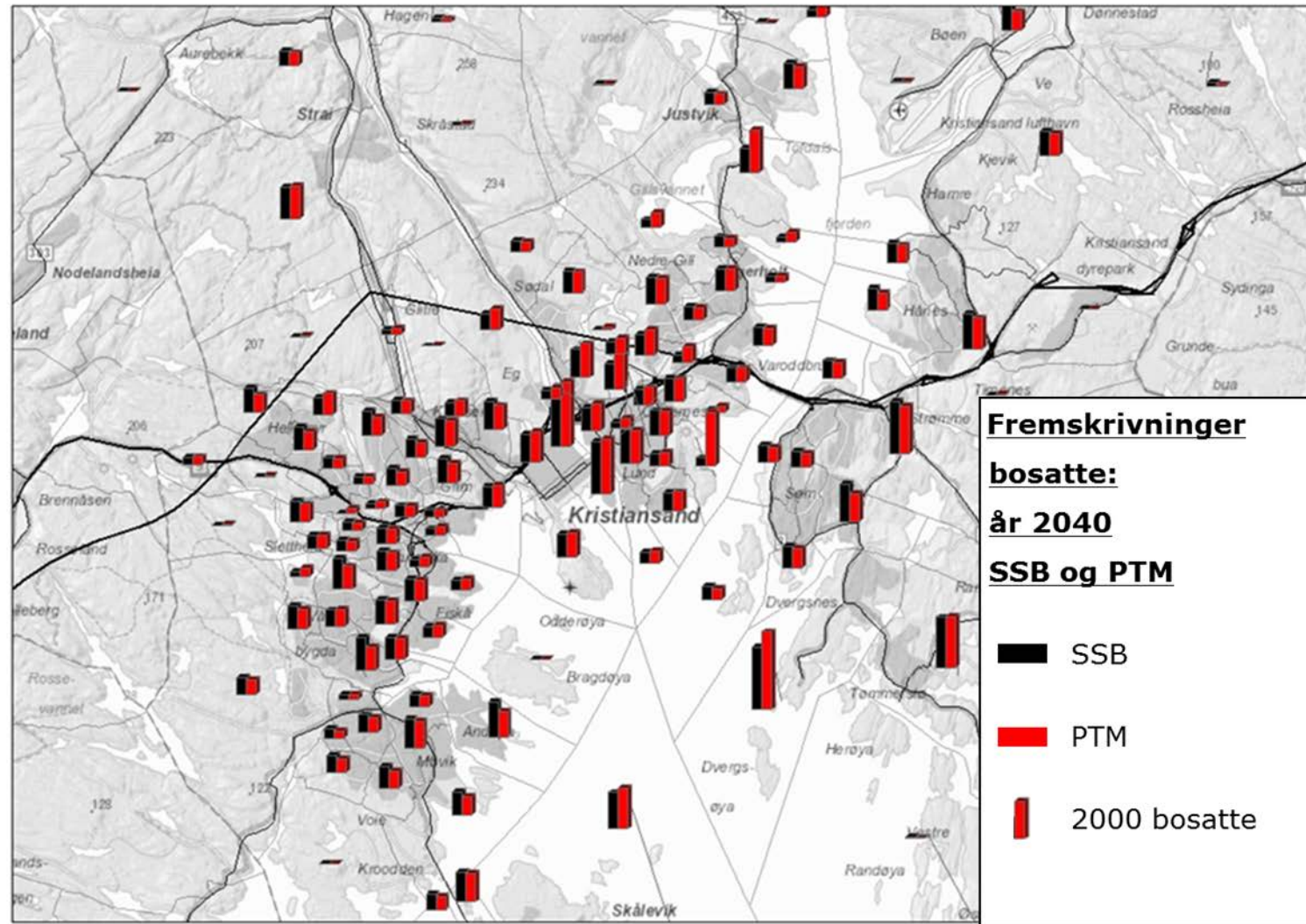


CASESTUDIE: KRISTIANSAND KOMMUNE

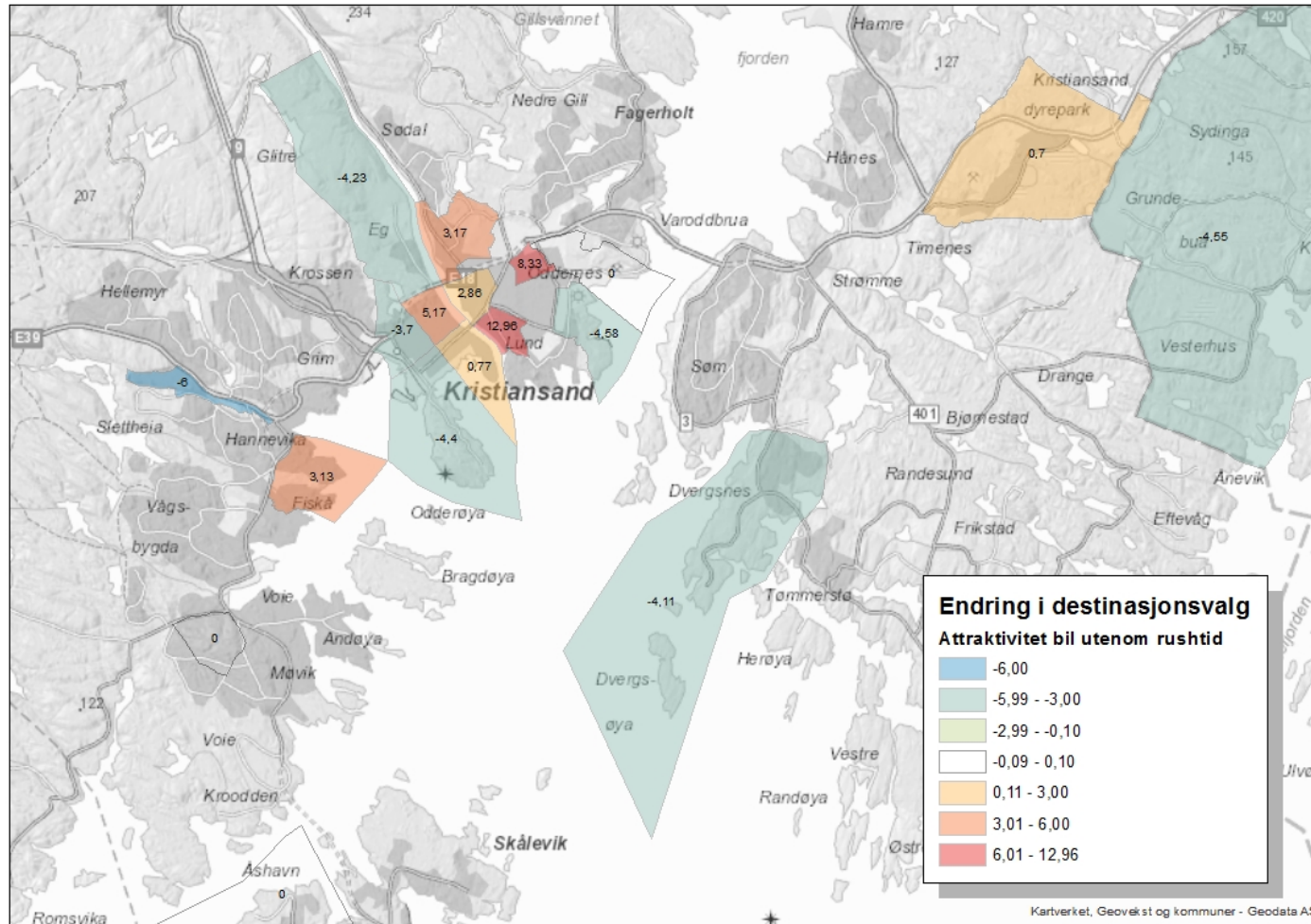
- Lagt inn to større planlagte transformasjonsområder
- Vekstpotensialet i eksisterende sentrumsområder er begrenset til 50 %
- Vegforbindelser Ytre Ringveg og Vige-Marvikssletta.
- Dagens bomring.



CASE-STUDIE PTM KRISTIANSAND 2040



ENDRING I ATTRAKTIVITET SOM DESTINASJONSMÅL FRA INNFORING AV BOMRING

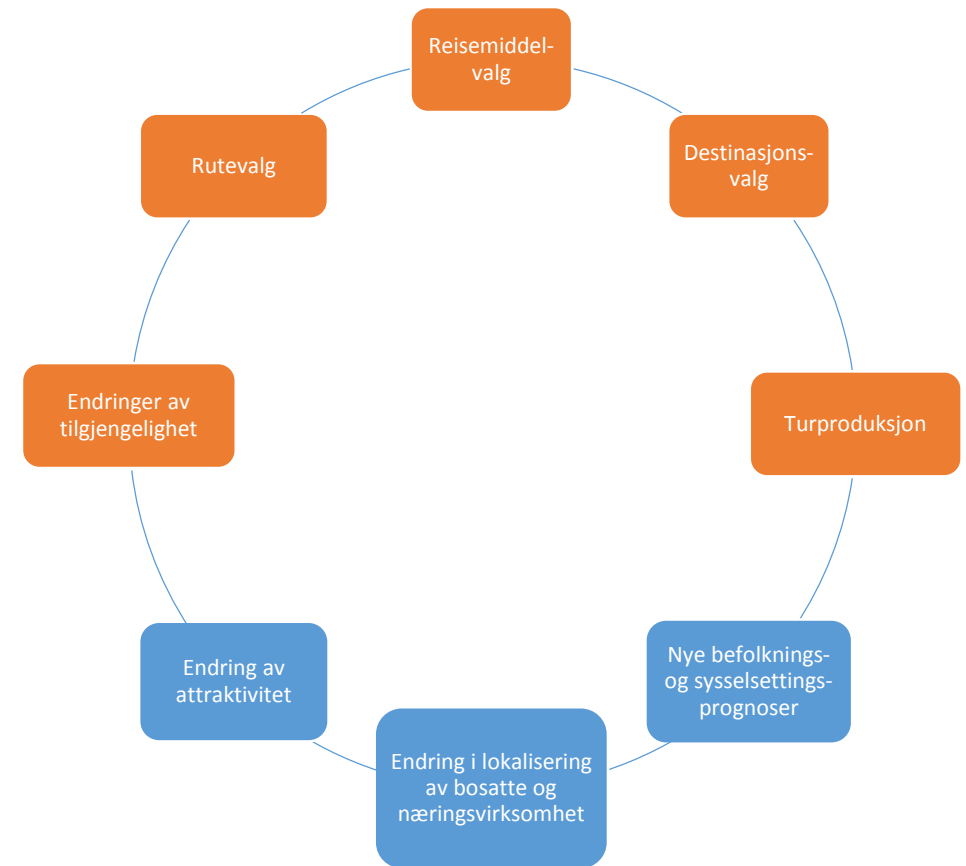


BRUKSOMRÅDER

Utforming og evaluering av:

1. Utbyggingsstrategier – båndby, 80/20, knutepunkt etc.
2. Miljøtiltak, Bomring, Infrastrukturtiltak
3. Handelsanalyser – f.eks beregne handelslekkasjer
4. Mål: for eksempel 0-vekstmål i biltrafikk i storbyene

PTM tilbyr pedagogisk visualisering av alternativer og konsekvenser.



VIDERE ARBEID:

- ATP for Arendalsregionen
- KIT-prosjekt: Bergen kommune