



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler:
Hans Silborn/Alberte Marie
Ruud

Vår referanse:
15/231211-6

Deres referanse:

Vår dato:
27.06.2016

Mal og tidsplan for byutredninger

Samferdselsdepartementet har i tildelingsbrevet for 2016 bedt Statens vegvesen om å starte på arbeidet med byutredninger: *«Samferdselsdepartementet har tidligere bedt transportetatene om å gjennomføre egne byutredninger (analysegrunnlag) der kapasitetsbehovet og framtidige transportstrømmer kobles til det overordnede målet for storbyområdene. Vi ber Statens vegvesen i samråd med de øvrige etatene vurdere for hvert byområde om dette arbeidet skal settes i gang i 2016.»*

Hensikten med byutredningene er at de skal svare ut det utredningsbehov som er knyttet til inngåelse av bymiljøavtaler, men på en enklere måte enn gjennom ordinære KVUer. Samferdselsdepartementet har i brev datert 12. mai 2016 gitt sin tilslutning til at det ikke er behov for en ny KVVU før fase 2 og 3 av Bypakke Grenland. Det er tilstrekkelig med en byutredning, dersom prinsippene som ble lagt til grunn for den tidligere KVUen fremdeles er gjeldende. Departementet ber i samme brev om at Vegdirektoratet så snart som mulig oversender en skisse med tidsplan og mal for arbeidet med byutredningene.

I dette notatet presenterer Statens vegvesen derfor en skisse for det videre arbeidet med byutredninger. Vi har utarbeidet denne i samarbeid med Jernbaneverket.

Hensikten med byutredningene

Transportetatene foreslo i sin hovedrapport fra analyse- og strategifasen i arbeidet med ny nasjonal transportplan at det skal gjennomføres byutredninger for å belyse hvilke virkemidler som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransporten og kostnadene knyttet til dette. I retningslinje R2 for arbeidet med NTP 2018–2029 ble etatene bedt om å lage slike byutredninger.

Byutredninger skal gjennomføres for hver av de ni byområder som er aktuelle for forhandlinger om bymiljøavtaler, dersom ikke utredningsbehovet er dekket eller vil bli

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

dekket på annen måte (først og fremst gjennom KVVU). Hensikten med byutredningene er å utarbeide et grunnlag som gir et samlet bilde av utfordringene og behovene i hvert byområde, og analysere hvilke tiltak som kan bidra til å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing. Det skal vises hvordan det er mulig å nå målet med de tiltak som er aktuelle i byområdet, hva det koster og hvilken nytte det gir. Det må være en ambisjon å få et omforent faglig grunnlag som kan ligge til grunn for forhandlinger om bymiljøavtaler.

Innhold i byutredningene

Analysegrunnlaget bør inneholde følgende deler:

- Beskrivelse av dagens situasjon og utfordringer, først og fremst når det gjelder trafikk og miljø.
- Forventet utvikling når det gjelder næringsliv, befolkning og trafikk, og de utfordringer og muligheter dette kan gi.
- En behovsanalyse som først og fremst er knyttet til nullvekstmålet for personbiltrafikken, for eksempel hvor mye nye reiser de miljøvennlige transportformene samlet må ta hånd om når personbiltrafikken ikke får vokse. Dersom et byområde har et mer ambisiøst mål, kan også behovsanalysen som tillegg utvides til behovene for å oppnå dette.
- Konkretisering av lokale tiltak og virkemidler som gjør det mulig å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Alle typer av lokale tiltak skal inngå, uavhengig av hvem som har ansvaret for dem.
 - Det skal beskrives hvilken kapasitet som trengs i kollektivtrafikken for at den skal kunne ta sin del av trafikkveksten, men det skal også vurderes hvordan kollektivtrafikken kan få en kvalitet som får bilister til å velge kollektivtrafikk i stedet for bil. Et stamnett for kollektivtrafikken med knutepunkter skal defineres, dersom dette ikke allerede er gjort. Det skal gjøres en vurdering av kostnaden for både nye investeringer og økt driftstilskudd.
 - For korte reiser er det nødvendig at flere velger sykling og gåing. Det skal vises hvilke tiltak som gjør dette mulig. Et sammenhengende hovednett for sykkel skal beskrives og det skal gjøres en vurdering av kostnadene for nye investeringer i gang- og sykkelanlegg m.m.
 - Det må vises at det planlegges en arealbruk som bygger opp under kollektivtrafikk, sykling og gåing. De langsiktige konsekvensene av en slik samordnet areal- og transportplanlegging bør beskrives.
 - For å få nullvekst i personbiltrafikken må det sannsynligvis innføres lokale tiltak som virker dempende på personbiltrafikken. Slike tiltak, og konsekvensene av disse, skal analyseres.
 - Det skal beskrives hvordan man ivaretar næringslivtrafikkens behov.
- Det skal analyseres og vises flere alternative mulige tiltakspakker for å oppnå målet. Det er viktig at pakkene er dimensjonert og innrettet etter nullvekstmålet. Kostnader og nytte av disse pakkene skal beregnes. Tidsperspektivet for analysene i byutredningene er 2030, dvs. planperioden for NTP, men det kan i tillegg velges et mer langsiktig perspektiv. Forventet utvikling av samfunn og teknologi vil påvirke i hvilken rekkefølge tiltak bør gjennomføres.

Analysene og beskrivelsene skal så langt som mulig ta utgangspunkt i eksisterende data og utredninger hos stat, fylkeskommuner og kommuner. NTP 2018–2029, og det underlagsmateriale som er utarbeidet i NTP-prosessen, er også et viktig utgangspunkt for byutredningene. For å sikre at analysene gjøres på en så langt som mulig sammenlignbar måte vil det bli utarbeidet et faglig veiledningsmateriale som beskriver hvilke verktøy og grunnlagsdata som skal brukes. Transportetatens tverretatlige metodegruppen vil være referansegruppe i forbindelse med utarbeidelse av dette materialet.

Avgrensning av og krav for de enkelte byområdene

Det er aktuelt å forhandle om bymiljøavtaler med de ni byområdene som er utpekt i Nasjonal transportplan, dvs. Oslo-området, Trondheims-området, Bergens-området, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø.

Det er inngått en bymiljøavtale med Trondheimområdet. Det pågår forhandlinger med Oslo og Akershus, og det er en ambisjon å starte forhandlinger med Bergenområdet og Nord-Jæren høsten 2016. De betyr at de første fire avtalene vil være basert på NTP 2014–2023, og at det vil bli forhandlinger om reviderte avtaler etter at NTP 2018–2029 er behandlet av regjeringen og Stortinget. For de andre fem byområdene vil forhandlingene sannsynligvis starte etter 2016 og avtalene vil bli basert på NTP 2018–2029.

Oslo-området

Oslo-området omfatter Oslo og Akershus. For dette området er det nylig utført en KVV, som nå er gjenstand for kvalitetssikring (KS1). Det er også gjennomført en del analyser knyttet til reforhandlingen av Oslopakke 3. Det er derfor ikke behov for en ny KVV eller byutredning før forhandlinger om revidert bymiljøavtale. Med hensyn til at KVV Oslo-navet først og fremst behandler kollektivtransporten kan det imidlertid være behov for et bedre analysegrunnlag for utvikling av gang- og sykkeltrafikken. Det kan også være behov for å vise effektene av tiltak for å redusere personbiltrafikken.

Trondheims-området

Det er ikke gjennomført en hel KVV for Trondheims-området. Regjeringen vedtok KVV for vegsystemet på Sluppen i 2009 og det er deretter gjennomført tilleggsutredninger knyttet til Miljøpakke Trondheim. Den bymiljøavtale som er inngått med Trondheim og Sør-Trøndelag tok utgangspunkt i Miljøpakke Trondheim og gjelder bare Trondheim kommune. En revidert bymiljøavtale bør gjelde også omegnskommunene. Det er behov for en byanalyse i Trondheimområdet, og styringsgruppen for bymiljøavtalen har besluttet at det skal begynnes på en slik utredning i 2016. Opplegget for denne utredningen skal diskuteres i styringsgruppen for bymiljøavtale Trondheim 15. september 2016. Det er viktig at et slikt analysegrunnlag omfatter også omegnskommunene til Trondheim, dvs. de kommuner som inngår i den interkommunale planen for Trondheimsregionen (Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal, Rissa og Leksvik).

Bergens-området

Det er gjennomført en KVV for transportsystemet i Bergenområdet som ble vedtatt av regjeringen i 2013. KVUen ble laget før nullvekstmålet for personbiltransport. Det er derfor behov for supplerende analyser. Forhandlinger om en bymiljøavtale med Bergenområdet vil i

en første omgang sannsynligvis bare omfatte Bergen kommune. Når det skal forhandles om en revidert avtale i 2018 bør man imidlertid vurdere å inkludere også omegnskommunene til Bergen, dvs. de kommuner som KVUen omfattet og som inngår i arbeidet med regional areal- og transportplan for Bergenområdet: Bergen, Radøy, Meland, Lindås, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. Den regionale planen ventes vedtatt våren 2017. Det betyr at byutredningen bør omfatte hele dette området.

Nord-Jæren

Regjeringen vedtok KVU for transportsystem på Jæren i 2013. Arbeidet med Bypakke Nord-Jæren bygger på denne KVUen. Når forutsetningene for Bypakke Nord-Jæren er nærmere avklart (KS2 er nylig presentert) er det modent å starte forhandlinger om bymiljøavtale med Nord-Jæren. Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Gjennom forarbeidet til Bypakke Nord-Jæren er en del av de analyser som inngår i byutredningene allerede gjort.

Kristiansandsregionen

KVU for samferdselspakka for Kristiansandsregionen ble vedtatt av regjeringen i 2012. KVUen omfattet Birkenes, Iveland, Lillesand, Kristiansand, Songdalen, Søgne og Vennesla kommuner. KVUen ble gjort før nullvekstmålet for personbiltrafikk i større byer ble vedtatt. Det er derfor behov for supplerende byutredning. Det er naturlig at den omfatter samme område som den tidligere KVUen, selv om det kan diskuteres hvor stort avtaleområdet for den første bymiljøavtalen skal være.

Byutredningen bør ligge til grunn for forhandlinger om en første bymiljøavtale med Kristiansandsregionen. Slike forhandlinger bør kunne starte etter Stortingets behandling av NTP 2018–2029.

Grenland

Stortinget har nylig behandlet proposisjon for bypakke Grenland fase 1. Den er basert på en KVU som regjeringen vedtok i 2012. Da stilte regjeringen krav om ny KVU før fase 2 og 3 av bypakke Grenland. Dette kravet er nå endret til krav om supplerende byutredning. Se ovenfor.

Byutredningen bør ligge til grunn for forhandlinger om en første bymiljøavtale med Grenland. Slike forhandlinger bør kunne starte etter Stortingets behandling av NTP 2018–2029. Bypakke Grenland omfatter Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner og det er naturlig at analysegrunnlaget omfatter samme område.

Buskerudbyen

Regjeringen har i 2015 vedtatt KVU for Buskerudbyen. Selv om KVUen er fersk er det behov for supplerende analyser for vise hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Dette er ikke vist på en tilfredsstillende måte i KVUen.

Den supplerende byutredningen bør ligge til grunn for forhandlinger om en første bymiljøavtale med Buskerudbyen. Slike forhandlinger bør kunne starte etter Stortingets

behandling av NTP 2018–2029. Buskerudbyen omfatter Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner og det er naturlig at analysegrunnlaget omfatter samme område. Kongsberg kommune inngår også i det lokale samarbeidet om Buskerudbyen, men regjeringen har bestemt at bypakke Buskerudbyen ikke skal omfatte Kongsberg.

Nedre Glomma

Regjeringen vedtok KVU for Nedre Glomma i 2012. Dette ble gjort før nullvekstmålet for personbiltrafikk i de større byene ble vedtatt. Det er derfor behov for supplerende byutredning i Nedre Glomma. Området omfatter Fredriksstad og Sarpsborg kommuner. Byutredningen bør ligge til grunn for forhandlinger om en første bymiljøavtale med Nedre Glomma. Slike forhandlinger bør kunne starte etter Stortingets behandling av NTP 2018–2029.

Tromsø

Regjeringen vedtok KVU for transportnettet i Tromsø i 2011. Dette ble gjort før nullvekstmålet for personbiltrafikk i de større byene ble vedtatt. Det er derfor behov for supplerende byutredning i Tromsø. Den bør kun omfatte Tromsø kommune. Byutredningen bør ligge til grunn for forhandlinger om en første bymiljøavtale med Tromsø. Slike forhandlinger bør kunne starte etter Stortingets behandling av NTP 2018–2029.

Organisering

Arbeidet med byutredningene skal skje lokalt i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, aktuelle fylkeskommuner og kommuner. Statens vegvesens regionvegkontor bør få ansvaret for å etablere en lokal prosjektgruppe og lede analysearbeidet. Der det er etablert sekretariat for bymiljøavtaler skal sekretariatet være representert i prosjektgruppen.

Der det er etablert styringsgrupper for kommende bymiljøavtaler etter modell fra Oslopakke 3 bør byutredningene behandles av disse. Styringsgruppene skal fungere som styringsgrupper også for byutredningene, men det er viktig å slå fast at analysegrunnlaget skal være et faglig grunnlag for kommende forhandlinger. Analysegrunnlaget skal ikke utformes slik at det blir oppfattet som et forslag til forhandlingsløsning.

Vegdirektoratet vil, i samarbeid med Jernbaneverket, utarbeide mandat for arbeidet i hvert byområde. Mandatene skal bygge på prinsippene i denne malen, og inkludere følgende punkter.

- Hensikten med byutredningen og innholdet i denne
- Omtale av typer av datagrunnlag og analyseverktøy som bør brukes i byutredningen
- Tidsperspektiv for analysene
- Omtale av hvordan resultater og konklusjoner fra byutredningen skal presenteres
- Organisering av arbeidet
- Hvilke aktører som skal delta
- Tidsfrist for arbeidet

Vegdirektoratet og Jernbaneverket vil samarbeide med sine regionale enheter ved utarbeidelsen av utkast til mandater. Mandatene skal vedtas av de regionale styringsgruppene for bymiljøavtaler.

Vegdirektoratet og Jernbaneverket vil gi de lokale prosjektgruppene den støtte som det er behov for i arbeidet. Det kan for eksempel handle om metodikk og modellverktøy, men også faglige råd knyttet til for eksempel rammeverket for bymiljøavtaler.

For å koordinere arbeidet foreslås det opprettet en tverretattlig bygruppe med representanter fra Statens vegvesen Vegdirektoratet, Jernbaneverket og KS. Bygruppen skal ledes av Statens vegvesen.

Framdrift

Mandatene bør behandles av de regionale styringsgruppene for bymiljøavtaler i løpet av 2016. Før vedtak i de regionale styringsgruppene skal mandatene behandles i styringsgruppen for NTP og sendes til Samferdselsdepartementet.

Byutredningen/analysegrunnlaget bør være ferdige sommeren/høsten 2017 for Kristiansandsregionen, Grenland, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsø. Det kan da danne grunnlag for forhandlinger om en første bymiljøavtale for disse byområdene.

For Oslo-området, Trondheims-området, Bergens-området og Nord-Jæren bør byutredningen/analysegrunnlaget være ferdig i løpet av 2017. Det kan da danne grunnlag for forhandlinger om revidert bymiljøavtale 2018.

Styring- og strategistaben
Med hilsen

Lars Aksnes
Direktør

Ruud Alberte Marie

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.