



Statens vegvesen

Samordna areal- og transportplanlegging: Infrastruktur, knutepunkt, kollektivløsninger med mer.

Steinar Simonsen
Statens vegvesen Region midt
Regional kollektivtransportkoordinator

Innhold

- ✓ NTP 2014-23
- ✓ Rikspolitiske retningslinjer
- ✓ Lokalisering av nye boligområder
- ✓ Lokalisering av arbeidsplasser
- ✓ Mulig å oppnå betydelig økning i kollektiv-, sykkel- og gangandelene?
- ✓ Kollektivknutepunkt
- ✓ Stambussruter

NTP 2014-23. Fra etatenes forslag:

- ✓ "Økonomisk vekst og økt inntekt vil sammen med befolkningsvekst gi **kraftig økt etterspørsel** etter transport"
- ✓ "I byene prioriteres gode **kollektivløsninger** og tiltak for å legge til rette for **gåing og sykling**. Samtidig må det innføres **restriktive** tiltak mot den private biltrafikken"
- ✓ "I regionene gjennomføres tiltak som bidrar til **regionforstørring** og dermed mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner"

Utfordringer for transporten i byene; stor befolkningsvekst

Innbyggertall- prognoser benyttet i NTP 2014-23

Byer	2012	2040	Endring %
Molde	25488	31845	0,25
Ålesund	44416	57241	0,29
Kristiansund	23813	31432	0,32

MMMM- Hovedalternativet, mest sannsynlig

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

regjeringen.no Regjeringen Stoltenberg II Departementene Tema A-Å Nettstedsk...

MILJØVERNDEPARTEMENTET

Søk hos Miljøverndepartementet
Søk på hele regjeringen.no

Del/Tips Uts

Du er her: [regjeringen.no](#) / [Miljøverndepartementet](#) / [Dokumenter](#) / [Rundskriv](#) / T-5/93 Areal og transportplanlegging

Rundskriv, 20.08.1993
Nr.: T-5/93

Areal og transportplanlegging
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging

Rundskriv T-5/93
Saksnr. 92/3928 PL
20. august 1993

Gitt ved Kgl. resolusjon av 20. august 1993 i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juli 1985, §171 første ledd.

1. Virkeområde og hensikt

Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Statlige myndigheter bør også bruke retningslinjene i sin øvrige forvaltningsvirksomhet innenfor de rammene vedkommende sektorlov gir.

Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer.

Retningslinjene tar sikte på:

- å redegjøre for nasjonale mål av betydning for areal og transportplanlegging,
- å klargjøre viktige prinsipper for hva som bør vektlegges i planleggingen,
- å peke på samarbeidsbehov og ansvar i gjennomføringen.

2. Mål

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god

RPR, samordna areal- og transportplanlegging

- „Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det **legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses**. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter”
- „Når **kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår**, skal **andre alternativer enn økt vegkapasitet** vurderes på lik linje, for eksempel regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet”

IKAP, interkommunal arealplan for Trondheimsregionen

trondheimsregionen.no

vegvesen.no



Trondheimsregionen

Alt PÅ rett Plass

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP)



Foto: Carl-Drik Erlanson



Om hvordan ti kommuner kan gi oss flere
arbeidsplasser, boliger for framtiden
og et bedre miljø.

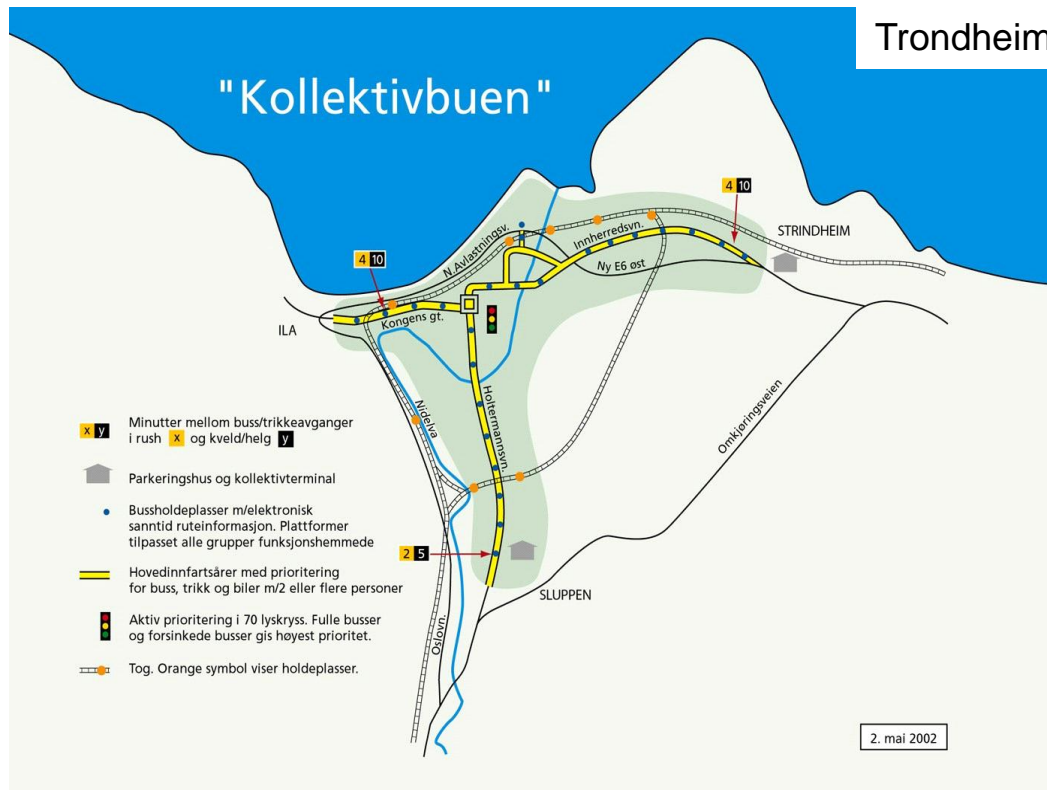
EN SAMLET Plass Hvordan viser Hordalshøg Mylla og Grenne industriområde
ved Cntbergan IKAP en plan for næringsarealer, boligområder, landbruk og natuverdier.
Øverst til høyre for Spangdal og nedest for Trondheim.

Foto: Carl-Drik Erlanson



www.trondheimsregionen.no

Fylkesdelplan areal- og transport Trondheimsregionen

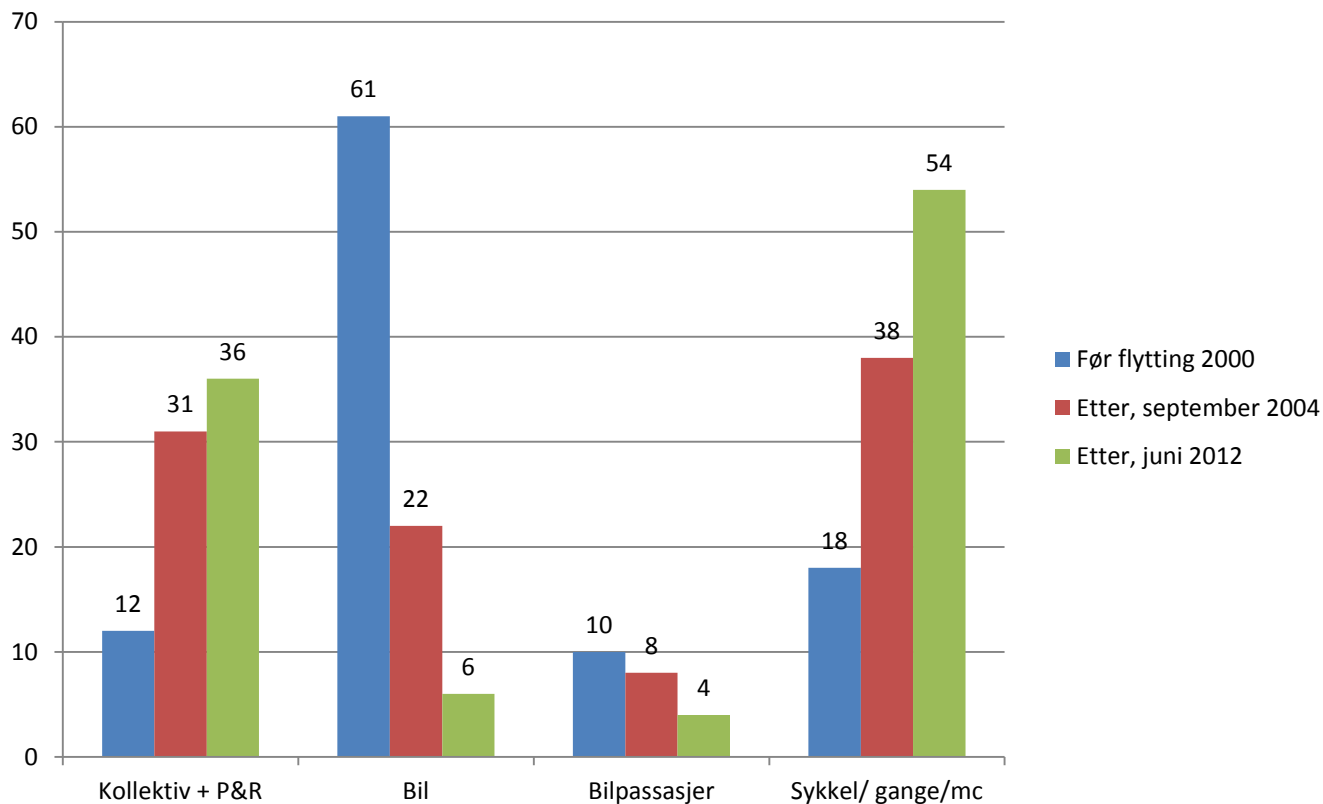


- Arbeidsplasser med mange besøk/ ansatte lokaliseres primært i kommunesentrene/ Kollektivbuen
 - 60 % av tilveksten av arbeidsintensive arbeidsplasser skal komme innenfor "Kollektivbuen".
- Boligareal skal utgjøre
 - max. 30% av alt golvareal i "Kollektivbuen"
 - max. 40% i de øvrige kommunesentrene
- Viktig med arbeidsplasser sentralt

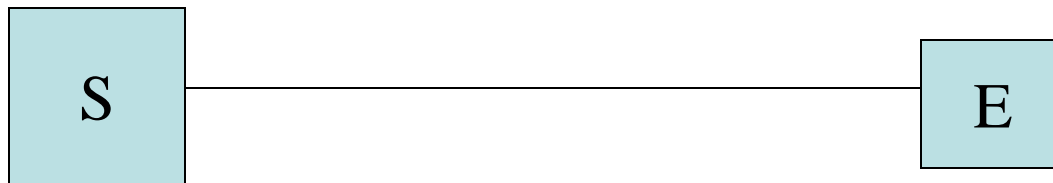
Arbeidsplasslokalisering



Reisemiddelfordeling før/ etter flyttingen



Boliglokalisering. Kollektivbetjening av nye boligområder i by- tettstedsområder

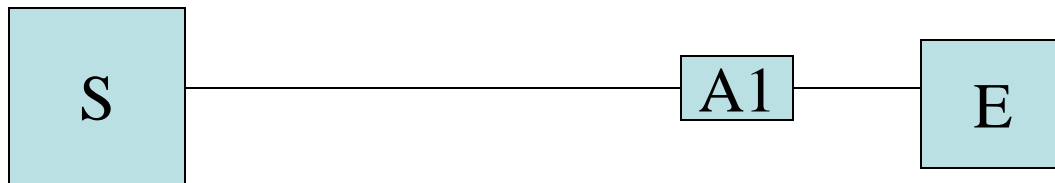


Eksisterende bussrute mellom sentrum S og eksisterende boligområde E.
Eksempel på ”normalt” rutetilbud:

- bussavgang hvert 15. minutt i rush,
- hvert 30. minutt utenom

Typisk avstand fra sentrum til nye boligområder: ca.10 km.

Kollektivbetjening av nye boligområder (1)

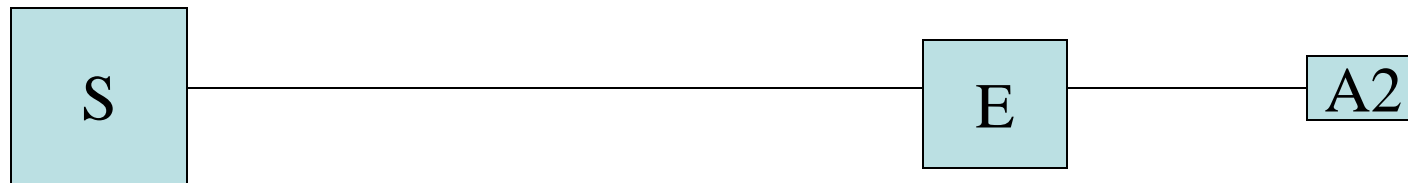


S= sentrum, E= eksisterende boligområde, A1 er nytt boligområde

Eksisterende bussrute mellom S og E vil også gi tilbud til det nye området.
Merkostnader knyttet til å gi økt kapasitet i rushtidene.

Kostnad ca. **1 mill. kr/ år**

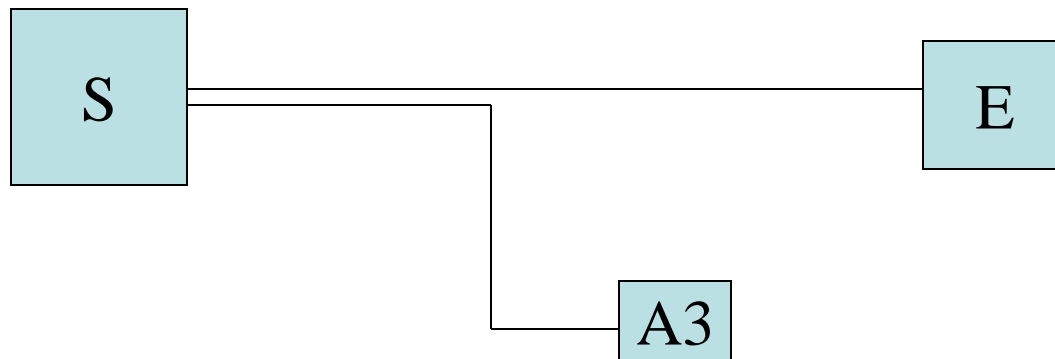
Kollektivbetjening av nye boligområder (2)



S= sentrum, E= eksisterende boligområde,
A2 er nytt boligområde i forlengelse av E

Bussruta mellom S og E forlenges til A2. Dersom avstanden er ca. 1,5 km, merkostnader til forlengelse av ruta + ekstrainsats i rushtiden; til sammen ca. **2,5- 3 mill. kr/år.**

Kollektivbetjening av nye boligområder (3)



S= sentrum, E= eksisterende boligområde,
A3 er nytt boligområde, eksempelvis 9 km fra sentrum.

Helt ny bussrute må etableres. Merkostnader ca. **10 mill. kr/år**

Oppsummert

Plassering av område:	Økte driftskostnader/ år:
A1 Langs eksisterende rute	<u>1 mill. kr/ år</u>
A2 Forlengelse av eksisterende rute:	<u>2,5- 3 mill. kr/ år</u>
A3 Helt ny rute:	<u>10 mill. kr/ år</u>

Mulig å oppnå betydelig vekst i kollektivtrafikken?

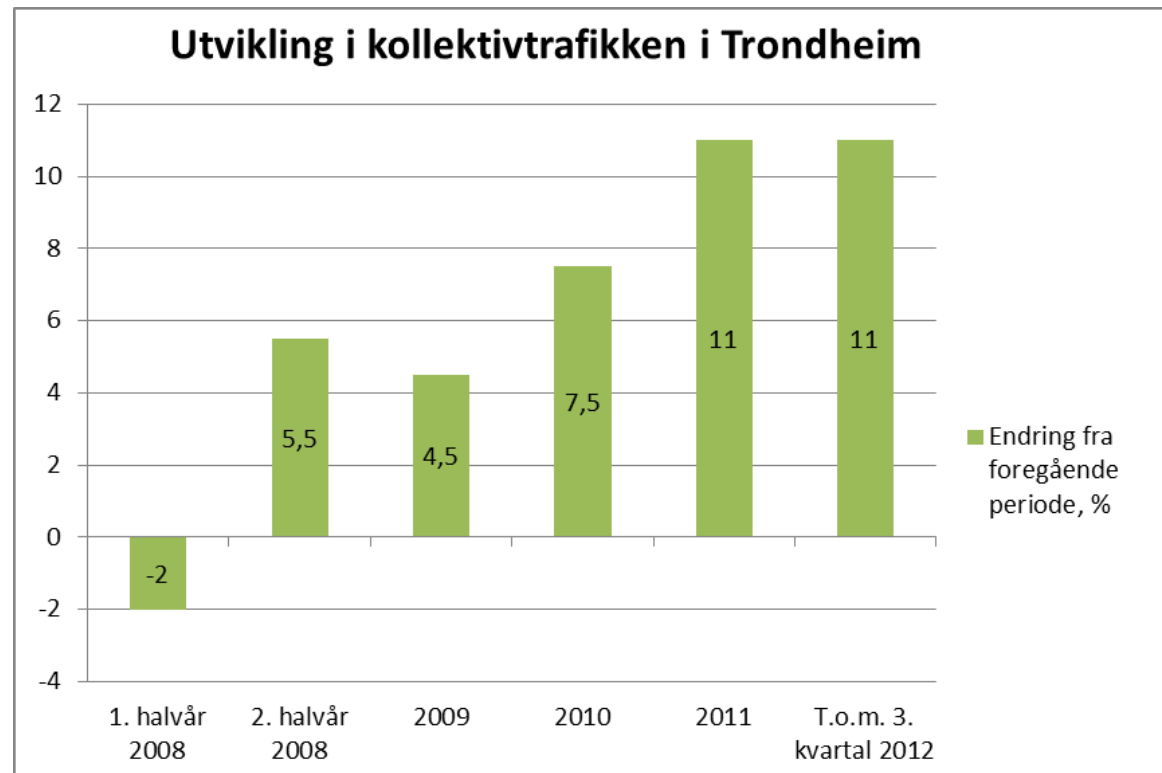
Eksempel Trondheim 2008-12:

Positive tiltak buss:

- Kollektivfelt
- Bedret frekvens
- Elektronisk billettering
- Takstfrys periodekort

Restriktive tiltak bil:

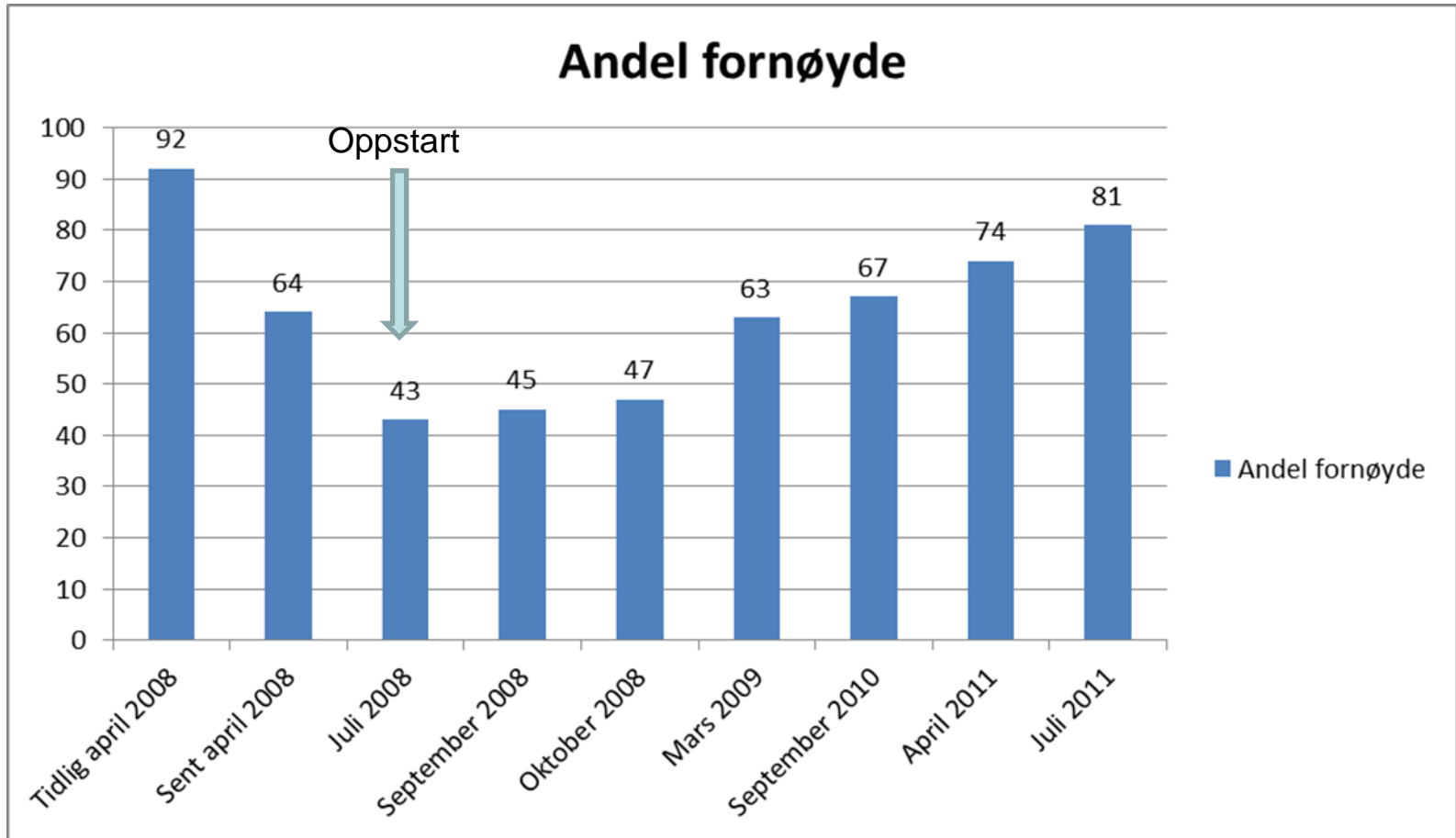
- Fra 2 til ett kjørefelt
- Bomstasjoner



Gjennomgående kollektivfelt



Tilfredshet med kollektivfeltene



Knutepunkt. NTP 2014-23:

Fylkeskommunene utpeker viktige **knutepunkt**

	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Totalt
Terminaler	6	5	4	15
Knutepunkt	13	30	9	51
Viktige holdeplasser	18	9	11	37
Totalt per fylke	37	44	24	105

Terminaler, knutepunkt og viktige holdeplasser i Møre og Romsdal

Nr	Møre og Romsdal Navn	Vegtilknytting, primært evt. delt			Type knutepunkt		
		Stamvegrute	Riksveg	Fylkesveg/ Kv	Terminal	Knutepunkt	Viktig holdepl.
1	Skei (Sunndal)			65		1	
2	Halsa fergekai	4b	E39				1
3	Kanestraum fergekai	4b	E39				1
4	Sunnalsøra	6e	70	62		1	
5	Bergsøya	4b	E39			1	
6	Kvernberget flyplass		70	681		1	
7	Kr.sund trafikkterminal	6e	70	421	1		
8	Årø (Molde lufthavn)	4b	E39			1	
9	Molde trafikkterminal	4b	E39	662/400	1		
10	Molde fergekai	4b	E39				1
11	Bruhagen			64		1	
12	Furneset fergekai	4b	E39				1
13	Helland	4b	E39			1	
14	Sjøholt	4a	E39			1	
15	Digernes	4a	E39				1
16	Moa rutebilstasjon	6d	E39		1		
17	Høgskole i Ålesund		E136				1
18	Ålesund rutebilstasjon	6d	E3136		1		
19	Ålesund Skateflua			KV 168			1
20	Vigra		RV658			1	
21	Ytterland		658			1	
22	Sølsnes			64			1
23	Åfarnes			64			1
24	Åndalsnes	6d	E136	64	1		
25	Magerholm			60			1
26	Sykkylven / Ørsneset			60			1
27	Solvågen fergekai	4a	E39				1
28	Festøy fergekai	4a	E39				1
29	Ørsta rutebilstasjon	4a	E39				1
30	Hovden flyplass	4a	E39				1
31	Volda rutebilstasjon	4a	E39			1	
32	Volda ferjekai	4a	E39				1
33	Sulesund ferjekai			61			1
34	Hareid			61	1		
35	Garnes			61		1	
36	Ulsteinvik			61		1	
37	Myrvågglomma			654			1
	Totalt Møre og Romsdal				6	13	18

Kartlegging mht. universell utforming 2008

Navn	Totalinntrykk	Score
Trondheim S	God tilgjengelig terminal	5
Gateterminalen	Relativt bra tilgjengelig terminal, konsentrert og med bra lehus/ info	4
Klett/ Storler	Fungerer som omstigningsholdeplass, men er pr i dag ikke utviklet til et knutepunkt. Mangler bilparkering helt	1
Steinkjer stasjon	Bra tilrettelagt, mangelfull informasjon for synshemmede	4,5
Stjørdal stasjon	Middels bra tilgjengelig terminal, mangelfull informasjon for synshemmede	4
Kristiansund trafikkterminal	Mangelfull skilting og merking. Dårlige plattformer. Generelt lite tilrettelagt for universell utforming.	2,5
Molde Rutebilstasjon	Lite tilrettelagt mht. universell utforming. Mangler opphøyde plattformer, mangelfull skilting og informasjon. Mye biltrafikk	2,5
Åndalsnes stasjon	Dårlig universelt utformet. Mangler det meste; ruteinformasjon, markering av holdeplasser, skilting, plattformer etc.	2
Rutebilstasjonen Ålesund	Nedslitt, lite tiltalende, brukbart organisert. Dårlig tilrettelegging for syns- og bevegelseshemmede.	3
Moa	Oversiktlig organisering av funksjoner. God informasjon. Plattformene for lave	5,5

Tabell 1: Resultat av kartleggingen

Best: Moa Ålesund



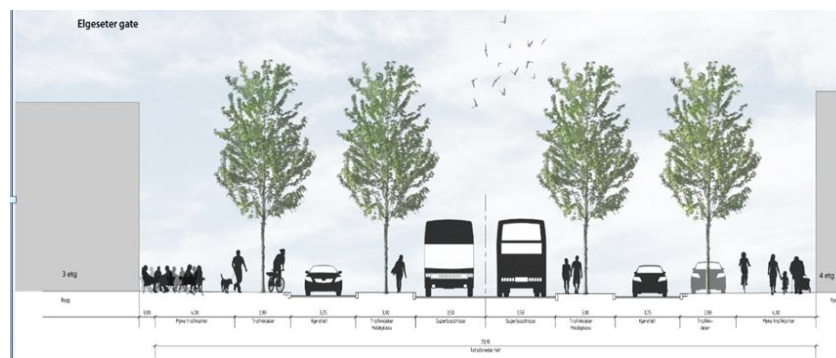
Stambussruter. NTP 2014-23:

Fylkeskommunene utpeker **stambussruter**.

- Utgangspunkt: 13 byer omtalt i NTP- forslaget;
 - Ålesund
 - Trondheim
- Samarbeid Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen
- Forslag fra Møre og Romsdal:
 - Rute 618 Magerholm-Emblem-Moa-Sjukehuset-Ålesund sentrum-Hessa, og rute 628 Ekspress Ålesund rutebilstasjon-Moa-Magerholm
 - TIMEkspressen Kristiansund-Molde-Moa-Ålesund-Volda

Stambussruter; "Superbusskonsept" i Trondheim. Også noe for Ålesund?

1. God framkommelighet
 - Egne og tydelige busstraseer mest mulig atskilt fra andre kjørefelt
 - Prioritet i signalanlegg og kryss
2. Stasjoner
 - Høy standard på ventearealer
3. Billettering
 - Rask billettering
 - Kontantløst på buss, inngang alle dører
4. Universelt utformede busser med stor kapasitet
5. Takting av bussrutene
6. ITS- løsninger
 - Elektronisk billettering
 - Sanntidsinformasjon
 - Trafikkstyring



Takk for oppmerksomheten!

N
/ X = 569834.025
Y = 7032557.201
Z = 52.603

