



KVU OSLO- NAVET

Nullvekstmålet – Rolledeling

Ferdigstilt: 5. februar 2015

Prosjekt: KVU Oslo-Navet

Forfattere: Tor Homleid, Vista analyse AS

Prosjektkontakter: Terje Grytbakk, KVU-staben

Vedlegg til: Konseptanalyse

Sammendrag:

Dette notatet tar for seg hvilken rolledeling mellom kollektivtrafikk, sykling og gåing som ligger til grunn i KVU Oslo-Navets modellberegninger.

Nullvekstmålet i KVV Oslo-Navet – Rolledeling mellom gåing, sykling og kollektivtrafikk

Innledning

Et viktig mål for KVV Oslo-Navet er at veksten i persontrafikken i årene framover skal avvikles med gåing, sykling og kollektive transportmidler. Dette innebærer at personbiltrafikken stabiliseres på dagens nivå. Målet er ikke detaljert på område eller tid av dagen, i utgangspunktet kan vi derfor legge til grunn at den gjelder for hele området/døgnet.

Prosjektet har imidlertid også et mål om opprettholdelse av framkommelighet i veinettet for næringslivets transport. En konsekvens av dette er at det har særlig stor betydning å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken i de perioder/på de veistrekninger hvor det i dag er køer og framkommelighetsproblemer.

Målet om at trafikkveksten skal avvikles med gåing, sykling eller kollektive transportmidler reiser spørsmål om hvilke roller gåing, sykling og kollektivtrafikk skal spille i det fremtidige transportsystemet i hovedstadsområdet.

Føringer i Nasjonal Transportplan

For å følge opp Norges forpliktelser på klimaområdet legges det i Nasjonal Transportplan 2018–2027 opp til at det skal være nullvekst i personbiltrafikken i byområdene og en areal- og transportplanlegging som legger til rette for gåing, sykling og kollektivtrafikk. Dette er i tråd med de føringer som er gitt for KVV Oslo-Navet.

Det pekes på at kollektivtrafikken må ta det meste av forventet persontransportvekst på reiser over 3 km, noe som betyr at både tilskudds- og investeringsnivå må økes betydelig. Det anslås videre at gåing og sykling vil kunne ta om lag halvparten av den forventede veksten. Realisering av en slik vekst i gang- og sykkeltrafikken krever også betydelige investeringer og økte driftskostnader.

Hovedtyngden av veksten i gang- og sykkeltrafikken vil være reiser under 3 km, mens en stor del av veksten i kollektivtransporten vil være lengre reiser. Målt i transportarbeid vil derfor kollektivtransport stå for den største andelen av veksten.

Tilnærming i KVV Oslo-Navet

Trafikkberegningsmodellene som benyttes i KVV Oslo-Navet er bare i begrenset utstrekning egnet til å håndtere effekter av bedre tilrettelegging for gåing og sykling. Videre viser gjennomførte beregninger klart at forbedringer i kollektivtrafikktilbudet alene ikke er tilstrekkelig til å oppnå økt kollektivtrafikk i den størrelsesorden som er nødvendig for å nå nullvekstmålet.

For å anslå virkninger av bedre tilrettelegging for gåing og sykling og anslå hvilken økning i kapasitet i kollektivtrafikktilbudet som er nødvendig for å realisere nullvekstmålet, gjøres derfor supplerende analyser i modell/utenfor modell.

Dette inkluderer flere grep:

- Med utgangspunkt i beregninger gjennomført for Nullalternativ+ legges beregnet vekst i personbiltrafikken (fra dagens situasjon) ved reiser over 3 km ut på kollektivtrafikknett. Dette gir oss grunnlag for å anslå hvilken kapasitetsøkning i kollektivtilbudet som er nødvendig for å nå nullvekstmålet i 2030 og 2060.
- Fra de samme beregningene henter vi ut matriser (bydel/kommunenivå) for beregnet personbiltrafikkvekst fram til 2030 og 2060. Matriser trekkes ut separat for reiser over 3 km og reiser under 3 km. Vekstmatrisene for reiser under 3 km benyttes som grunnlag for å anslå effekter av bedre tilrettelegging for gåing og sykling.
- Restriktive tiltak rettet mot personbiltrafikk antas å være nødvendig dersom målene om nullvekst skal nås. Det gjennomføres følsomhetsberegninger (modellberegninger med f. eks. veiprisning og redusert tilgang på parkeringsplasser) for å belyse i hvilken grad restriktive tiltak kan bidra til økt måloppnåelse.