



**VESTFOLD**  
fylkeskommune

# Grensesnittet mellom Regional plan for bærekraftig arealpolitikk og Regional plan for transport

Internt notat



**VESTFOLD**  
fylkeskommune

# Notat

Til: Gry Backe

Fra: Marit S. Lindseth

Kopi:

Dato:

## Sammenhengen mellom RPBA og RTP

Dette notatet beskriver de mest relevante sammenhengene mellom RPBA og RTP. Nullvekstmålet for biltrafikk ligger som et langsiktig mål for begge planene, noe som legger føringer for virkemiddelbruken. Jeg har brukt høringsutkastet til KLIMATT, som er et kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer, som et viktig grunnlag.

### 1. Utvikling i byer og tettsteder

Befolkningsutvikling (befolkningsvekst/-nedgang og demografi) og arealutviklingen i kommunene er det som påvirker fremtidens transportbehov mest. Nærhet til daglige gjøremål legger til rette for sykkel og gange. Kollektivtrafikken knytter sammen byer og tettsteder, samtidig som den legger til rette for internt transport innenfor byene og tettstedene. Sentrum i en by eller tettsted er gjerne det området som har flest innbyggere bosatt i gang- og sykkelavstand, og det er også navet i kollektivsystemet. Boliger, arbeidsplasser og ulike funksjoner som lokaliseres i sentrum vil bygge opp om en ønsket reduksjon i biltrafikk.

Byutvikling langs kollektivruter med god frekvens legger grunnlaget for kollektivbruk som et reelt alternativ til bil. En desentral lokalisering av boliger og arbeidsplasser skaper flere og lengre bilreiser. «Boligsatelitter» som ikke kobler seg på de etablerte kollektivrutene vil være vanskelig og kostbart å betjene kollektivt, og blir som regel liggende utenfor den gang- og sykkelavstanden som folk flest aksepterer. Manglende infrastruktur for gående og syklist blir ofte også et problem, og er dyrt å løse i ettertid.

*Fra KLIMATT – diskusjonsutkast juli 2017:*

*Kunnskap:*

- *Lokalisering av boliger og arbeidsplasser, og kvaliteten på transportsystemet som forbinder disse, påvirker innbyggernes tilgjengelighet til et variert jobbmarked.*
- *Attraktivitet for bedrifter påvirkes av om det finnes tilstrekkelig mange potensielle arbeidstakere med relevant kompetanse i akseptabel pendlingsavstand til bedriften, hvilke næringsarealer som tilbys og til hvilken pris, samlokalisering med andre virksomheter og god transportkvalitet.*
- *Arealutviklingen og utviklingen av transportsystemene i byen og regionen vil ha vesentlig innvirkning på disse forholdene: I mange byer dreier dette seg om hvorvidt de skal styre utvikling av arbeidsplasser som har mange ansatte og eller besøkende per areal, som kontor, handel, service, høyskoler, videregående skoler, mv. mot næringsparker og avlastningsentre utenfor de tette byområdene, eller om de skal styre utviklingen mot sentrum og nærliggende områder.*

### Anbefalinger:

- *God transportkvalitet for alle kan oppnås gjennom byutvikling som gir lav bilavhengighet, god tilgjengelighet uten bil og lite trafikk – dette bidrar også til større frihet, er inkluderende, skaper muligheter for å møte mennesker, legger til rette for mer fysisk aktivitet, er mindre forurensede og støybelastede og kan gi mindre forsinkelser for næringstrafikken*
- *God transportkvalitet kan oppnås gjennom byutvikling som bidrar til at høye andeler av turene er korte nok til å bli gjennomført til fots eller på sykkel, og at kollektivtransporten er et godt alternativ på en høy andel av de lengre reisene*
- *God tilgjengelighet til et variert jobbmarked i byen og regionen kan oppnås ved å lokalisere nye arbeidsplasser og boliger i og ved sentrum, forbedre kollektivtilbudet og legge bedre til rette for sykling og gåing*
- *Tilrettelegging for lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i og ved sentrum kan bidrar til å øke byens attraktivitet for slike virksomheter, ved at man tilbyr arealer med god tilgjengelighet for flest potensielle arbeidstakere i byen og regionen, med god tilgang til handel og service, med urbanitetsfordeler og 'urbant image' – og at denne typen lokalisering i tillegg bidrar til å gjøre byen mer attraktiv for den type arbeidstakere slike virksomhetene ønsker å ha tilgang på.*

## **2. Fortetting i bykjernen med boliger og arbeidsplasser vil virke dempende på utvikling i biltrafikk**

Dersom byen og regionen skal generere minst mulig biltrafikk, er det noen enkle regler for hvordan en slik bystruktur bør organiseres (KLIMATT diskusjonsutkast juli 2017):

- *Jo mer arealintensive virksomheter er – det vil si jo flere ansatte og besøkende de har per kvadratmeter bygg – jo mer sentralt bør de lokaliseres.*
- *Boligrettede funksjoner bør lokaliseres i gangavstand til boligene de betjener, og boliger bør ha slike funksjoner i reell gangavstand (maks 650 meter i luftlinje)*
- *Boligområder bør være store og tette nok til å gi markedsgrunnlag for minst dagligvare og et godt kollektivtilbud i reell gangavstand fra alle boligene*
- *Bydelssentre og kjøpesentre utenfor sentrum bør ikke være større enn at de har størsteparten av sitt markedsgrunnlag i gang- og sykkelavstand*
- *Det bør finnes ett klart definert hovedsentrum i byen, som kan nås av alle uten bruk av bil, som har et heldekkende tilbud av handel og service av ulike slag*

*Bystrukturen, og dermed avstanden mellom ulike målpunkter, er den viktigste betingelsen for om man får høye gang- og sykkelandeler. Som en tommelfingerregel regnes 400 til 650 meter som akseptabel gangavstand.*

*Fortetting og transformasjon i og ved sentrum og lokalsentre er dermed det viktigste virkemiddelet for å få flere til å sykle og gå. Erfaringen viser at en tradisjonell kvartalsstruktur har størst potensial for god boligkvalitet med høy tetthet, og bidrar i størst grad med kvaliteter til bygatene og byen.*

*Trygghet og komfort er også viktig. Dette dreier seg blant annet om god infrastruktur og å redusere biltrafikkmengder og hastigheter. Det dreier seg også om at særlig gangrutene går gjennom hyggelige eller interessante områder. Kombinerte gang- og sykkelanlegg er i hovedsak ikke en god løsning.*

KLIMATT-utredningen har kommet frem til følgende liste over 'ting byene må slutte med' om de ønsker å bli mer klimavennlige og attraktive:

- *Vike unna vanskelige målkonflikter og dilemmaer knyttet til transformasjon og fortetting i og ved sentrum (spesielt knyttet til bevaring og vern) ved å legge ny utbygging andre steder*
- *Byspredning, nye småhusområder i felt på jorder og koller i utkanten av og utenfor byen*
- *Kjøpesentre, handleområder og overdimensjonerte bydelssentre utenfor sentrum*
- *Kontorlokalisering i næringsparker i utkanten av byen*
- *Å redusere kollektivtilbudet*
- *Å øke veikapasiteten og/eller parkeringstilgjengeligheten*

For mange av Vestfoldbyene representerer listen over ting man må slutte med den faktiske fysiske byutviklingen over mange år. Å snu utviklingen i riktig retning i forhold til mer klimavennlige og attraktive byer vil kreve mye av byene, og vil sannsynligvis by på konflikter og diskusjoner lokalt. I RPBA og RTP må vi fremskaffe et best mulig kunnskapsgrunnlag som kan brukes inn mot dialogen med kommunene og innbyggerne. Innbyggernes og virksomheters evne til å se hvilke muligheter som ligger i nye og annerledes løsninger som «bygger byene» og reduserer ulempene fra transport vil trolig være avgjørende.

### **3. Gatebruk – bymiljø**

Et attraktivt og trygt sentrumsmiljø for gående og syklister vil skape grunnlag for handel i sentrum. Flere mennesker som bruker sentrum vil føre til en god utviklingsspiral: folk tiltrekker folk. Lokalisering av parkeringsplasser i randsonen av sentrum er i denne sammenheng å foretrekke fremfor gateparkering i sentrum. Fjerning av gateparkering vil redusere letetraffikk etter parkering i sentrumsgatene, og dessuten frigi arealer som f.eks. kan brukes til å etablere sykkelfelt, utvide fortau, etablere møbleringssoner til trær, benker, blomsterkasser, sykkelparkering mm.

Når folk har parkert bilen, vil de sette pris på et mer bilfritt sentrum som blir attraktivt å bevege seg og oppholde seg i. Et attraktivt sentrumsområde - med aktive fasader, variert innslag av handel, servering og service - vil i større grad kunne konkurrere med kjøpesentre i utkanten av sentrum. I sentrumsområder er det spesielt viktig å prioritere gang, sykkel og kollektivtrafikk fremfor bil. Dette kan innebære begrensninger for bruk av bil i form av parkeringsrestriksjoner, parkeringsavgifter, gågater, flere enveiskjørte gater og fartsreduserende tiltak. Tilgjengelighet med bil til ulike deler av sentrum bør vektlegges fremfor fremkommelighet.

### **4. Knutepunktutvikling og fortetting**

Arbeidsplasser tett på stasjoner og knutepunkt vil ha størst betydning for kundegrnlaget for tog og buss. Dette bør derfor prioriteres fremfor utbygging av boliger, selv om tetthet av boliger i disse områdene også er positivt for økt kollektivbruk.

Kollektivknutepunktene og stasjonene må i størst mulig grad ha en universell utforming. Gater og plasser som er tett på disse må også utformes med tanke på tilgjengelighet for alle, uavhengig av alder og funksjonsnivå. Som en norm bør «8-80 regelen» følges ved utforming av arealer for gange og sykkel, dvs. at de skal være enkelt å bruke og å orientere seg i for alle fra 8 til 80 år.

Knutepunktene bør utformes slik at overgangen mellom kollektivmidler blir så smidig som mulig. Vi vet at omstigning mellom kollektivmidler ofte betyr ventetid, og motstanden mot å bytte er forholdsvis stor. Det er særlig bytte mellom buss og tog som bør vektlegges, da det er et mål at flest mulig skal gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonene. Arealer til flateparkering vil beslaglegge potensielle arealer for byutvikling. Fortetting rundt stasjonene er viktig for å bygge opp om et togmarked, og øke andelen som kan gå og sykle. Det er derfor ønskelig å begrense pendlerparkeringen i sentrumsområder så mye som mulig. Samtidig er pendlerparkering et viktig tilbud for dem som ellers ville kjørt bil på hele reisen. En for sterk begrensning av pendlerparkeringen vil derfor kunne hemme bruk av tog. Parkeringshus på stasjonsområdet bør derfor vurderes fremfor store arealer til flateparkering.

Sikker sykkelparkering på stasjoner og knutepunkt for buss er vesentlig for at flere kan bruke sykkel i kombinasjon med en kollektivreise. Muligheten for å sykle øker radiusen for hvilke områder knutepunktet kan betjene. Mange vegrer seg for å bruke sykkel fordi de - av god grunn - er redd for at sykkelen kan bli stjålet eller bli utsatt for hærverk. Låsbare sykkelparkeringshus med tilstrekkelig kapasitet bør etableres tilknyttet stasjoner og større kollektivknutepunkt for buss.

## **5. Parkeringspolitikk**

Tilgjengelighet og prising av parkering påvirker bilbruken. God tilgang til og gratis/lav pris på parkering gir økt bilbruk. Bilandelen på arbeidsreiser påvirkes sterkt av ansattes parkeringsmulighet ved arbeidsplassen. Strengere maksimumskrav ved utbygging av arbeidsplasser kan bidra til å redusere bilbruk til arbeid.

Parkeringsnormene for bolig bør også være maksimumsnormer. Folk som bor i sentrum vil ha mindre behov for bil og parkering enn de som bor i ytterområdene.

I sentrumsområder bør parkeringshus vurderes for å begrense arealer til parkering mest mulig. Parkeringstilbudet bør legges i randsonen av sentrum og gateparkering bør fjernes for å legge bedre til rette for sykkel og gange. Parkeringsavgiftene bør gjenspeile behovet for å redusere biltrafikken i sentrum. Handelsstandens behov for god sirkulasjon på parkeringsplassene, slik at de som har behov for å bruke bil har god tilgang på en ledig parkeringsplass, bør også gjenspeiles i parkeringsavgiftene.

## **6. Lokalisering**

Lokalisering med rett virksomhet på rett plass betyr mye for transportmiddelvalg og trafikkgenerering. Virksomheter med personintensive arbeidsplasser og mange besøkende bør plasseres i sentrumsområdet, eventuelt knyttet opp mot større knutepunkt for kollektivtrafikken. Bilbaserte virksomheter bør lokaliseres nær hovedvei.

Lokalisering av skoler har stor betydning for hvor mange som kan gå og sykle, og påvirker også behovet for skoleskyss. Kommunen betaler en pris pr. elev som trenger skoleskyss, mens VKT må bekoste det det måtte koste å kjøre ekstra buss. Dette betyr mindre penger til å opprettholde og øke busstilbudet for øvrig.

I RPBA bør det vurderes å legge inn et krav om at det i reguleringsplaner for større virksomheter om at det som en del av konsekvensvurderingene skal lages en mobilitetsplan som beskriver hvordan de som jobber og besøker virksomheten kan transportere seg dit. Det bør også sannsynliggjøres en reisemiddelfordeling. Behovet for bilparkering og sykkelparkering kan være en naturlig del av en slik mobilitetsplan

## **7. Støy, forurensning og barrierer**

Motorisert trafikk skaper ulemper i form av støy og forurensning. Nye boliger bør i minst mulig grad etableres nær trafikkerte hovedveier. Med økt innslag av elektriske kjøretøy vil utfordringene i forhold til støy og forurensning reduseres. Hovedveier med stor trafikk vil også skape barrierer i nærmiljøet for de som bor eller arbeider her. Det samme vil nye jernbanetraseer. Utvikling av nye områder for bolig og næring må ta høyde for hvordan man skal bevege seg til, fra og gjennom områdene. Gode gang- og sykkelforbindelser er viktig i denne sammenheng, i tillegg til god tilgang på et attraktivt kollektivtilbud.

## **8. Noen nøkkeltall for avstander**

Som en tommelfingerregel regnes 400 til 650 meter som akseptabel gangavstand. Dette tilsvarer ca. 10 min gange.

Avstanden mellom bussholdeplasser bør ikke overstige 500 m.

Akseptabel gangavstand til en jernbanestasjon anses å være 500 m.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at den gjennomsnittlige sykkelturen er drøyt 3 km (ca. 15 min). Det største potensialet for sykkel ligger innenfor 3 km avstand. Sykkelbruken faller betydelig på avstander over dette.

## **9. Oppsummering**

I følge KLIMATT kan areal- og transportutvikling som bidrar til redusert bilavhengighet, bilbruk, trafikkmengder og klimagassutslipp oppsummeres som:

- *Utvikling av nye boliger, arbeidsplasser, handel, mv. skjer som fortetting og transformasjon i og ved sentrum, byspredningen stoppes*
- *Sentrum og lokalsentre styrkes, videre utbygging av eksternt lokaliserte handleområder stoppes*
- *Kollektivtilbudet forbedres*
- *Det legges bedre til rette for sykling og gåing*
- *Det iverksettes restriktive virkemidler for å regulere biltrafikken*

