



Bybåndssamarbeid

Arbeidsgruppemøte
9. september 2021



Dagsorden

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av referat fra forrige møte, 20. mai 2021
3. Oppsummering av ledermøtet 10. juni 2021
4. Status for prosjekter i bybåndet
 - I. Knutepunktprosjektet
 - II. Parkeringsprosjektet
5. Finansiering og prioritering av samferdselstiltak og infrastruktur
 - I. Finansierings- og gjennomføringssystemet i Oslo/Akershus i dag – en innføring v/ Terje Rognlien og Kyrre Gran, Oslopakke 3-sekretariatet
 - II. Diskusjon om sammenheng og prioriteringer av samferdselstiltak i Oslo og Akershus
 - III. Presentasjon av KMDs forslag til ny «områdemodell» v/ Alexander Liland, EBY
 - IV. Diskusjon om modellens virkning i storbyområder
6. Eventuelt



3. Oppsummering av ledermøtet 10. juni 2021



Møteplan høsten 2021

Møtegruppe	Dato og tidspunkt	Hovedtema for møtene	Tema*
Arbeidsgr. m. fl.	16.08.2021	<i>Avsluttende seminar for parkeringsprosjektet</i>	2, 5
Arbeidsgruppen	09.09.2021 kl. 9:15-11:30	Finansiering og prioritering av samferdselstiltak i bybåndet	2, 4, 5
Arbeidsgruppen	14.10.2021 kl. 9:15-11:30	Detaljhandelens rolle i bærekraftig byutvikling <i>Oppfølging av detaljhandelsprosjektet</i> Regulering av mikromobilitet	2, 5
Arbeidsgruppen	11.11.2021 kl. 9:15-11:30	Orientering om bystrategiprogrammet Areal- og økosystemregnskap	5, 6
Møte på ledernivå	09.12.2021 kl. 9:30-11:30	Orientering om arbeidet i arbeidsgruppen med evaluering	

Liste over prioriterte temaer

1. Aktuelle områder for særlig bymessig fortetting/overordnet senter- og knutepunkthierarki
2. Felles metoder og prinsipper for fortetting og transformasjon med fokus på kvalitet
3. Sammenhengende forbindelser for gående og syklende i bybåndet
4. Store samferdselsprosjekter i bybåndet
5. Felles kunnskapsgrunnlag i bybåndet – kart og data
6. Sikre og styrke blågrønne strukturer og forbindelser i bybåndet



4. Status for prosjekter i bybåndet



4.1 Knutepunktprosjektet



Mål og delmål

MÅL

Finne **konkrete grep/løsninger** for hvordan vi kan løse oppgaven med å forene fortetting og bymessig utvikling med god fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikken i sentrale kollektivknutepunkt

DELMÅL

- ▶ Felles kunnskapsgrunnlag
- ▶ Sluttprodukt og prosess som gir nyttige erfaringer og anbefalinger

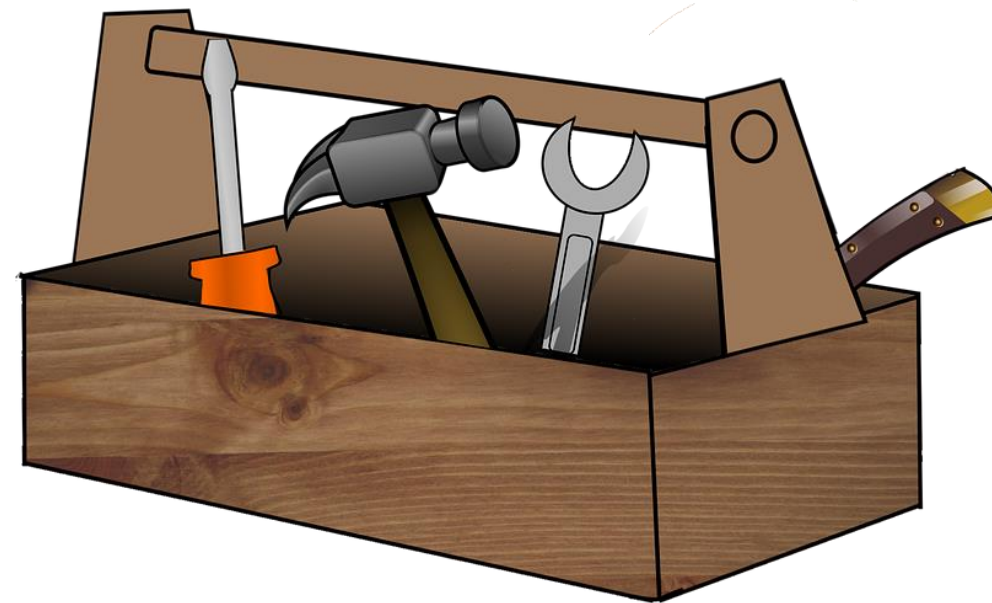
MÅLGRUPPE

Areal- og transportmyndighetene:
Kommuner, fylkeskommune og transportetater (og staten)

Verktøykasse for bedre utforming av knutepunkt

Verktøykassa skal inneholde verktøy og virkemidler som kan brukes på ulike måter:

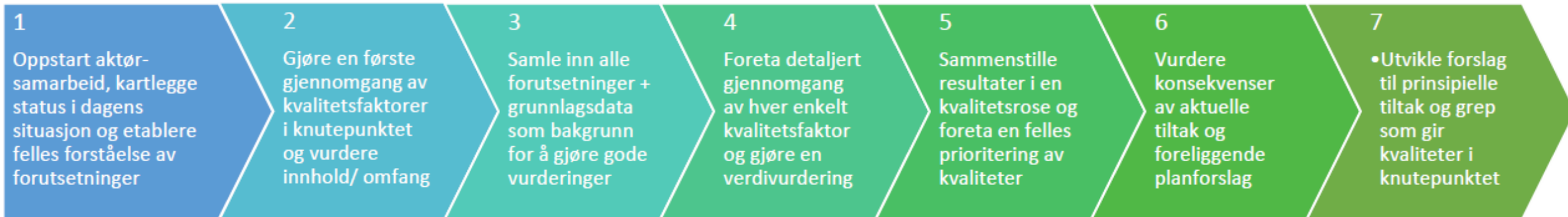
- 1) som bakgrunn for å iverksette enkle tiltak
- 2) som grunnlag for mer omfattende prosjektering
- 3) som utgangspunkt for å gi føringer i planprosesser og byggesaker
- 4) som vurdering av enkelttiltak, plangrep eller planforslag



Sluttleveranse - kunnskapsgrunnlag

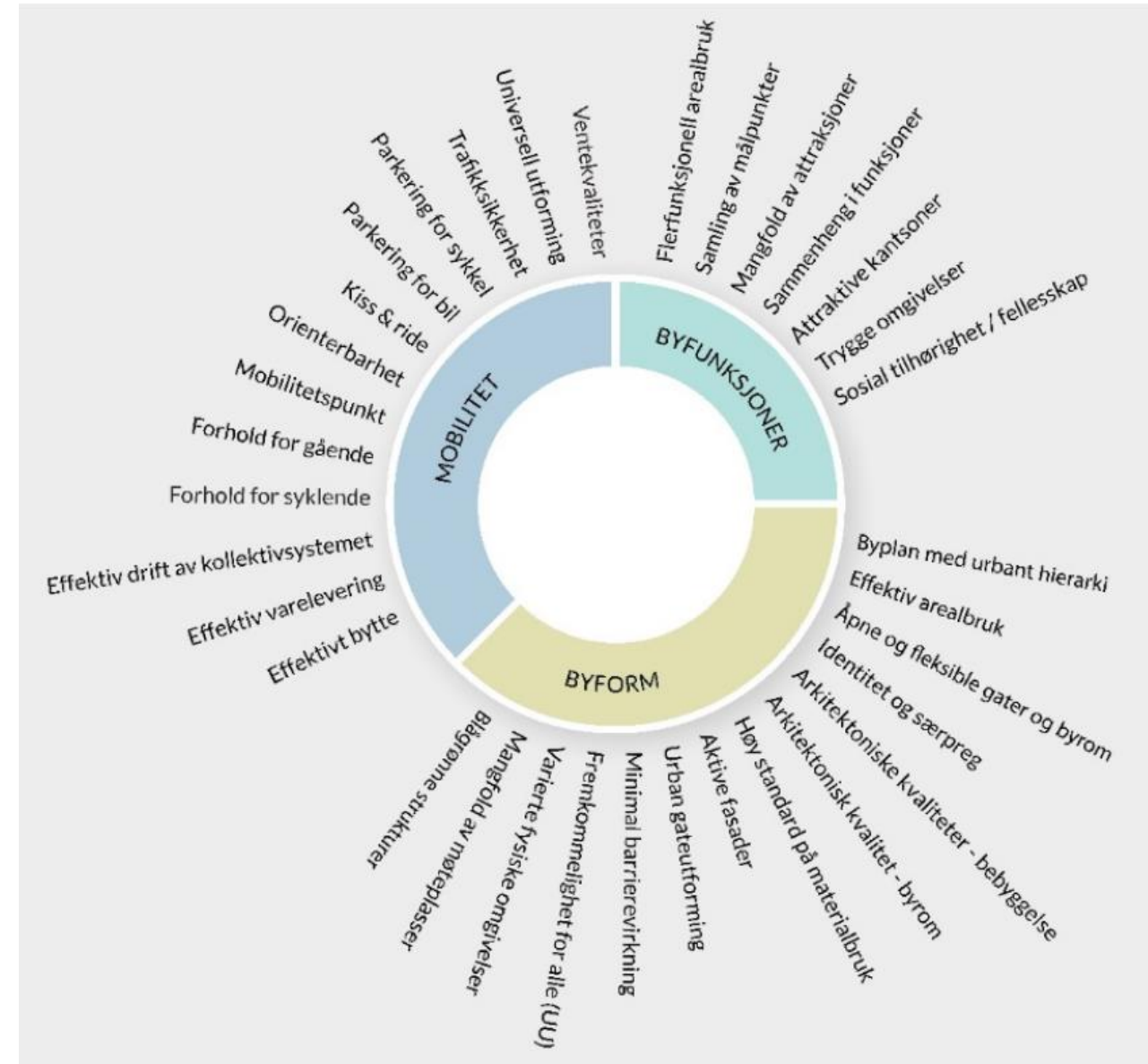
- Bakgrunnsinformasjon som støtte til vurderinger og forslag til tiltak - i form av liste over aktuelle aktører og deres behov, samt en liste over relevant litteratur
- Definerte bymessige og trafikale kvalitetsfaktorer fordelt på 3 hovedkategorier
- Metode for vurdering av kvaliteter og visuelle sammenstilling av data
- Eksempler på fysiske tiltak og grep som kan bidra til å forene trafikale og bymessige kvaliteter
- Presentasjon av 3 utvalgte knutepunkt der metodikken er anvendt (enkle case-studier)
- Rapportmal for presentasjon av knutepunkt – basert på metodikken i kunnskapsgrunnlaget
- *Nye elementer som utvikles over tid...*

Arbeidsprosess for vurdering av knutepunkt

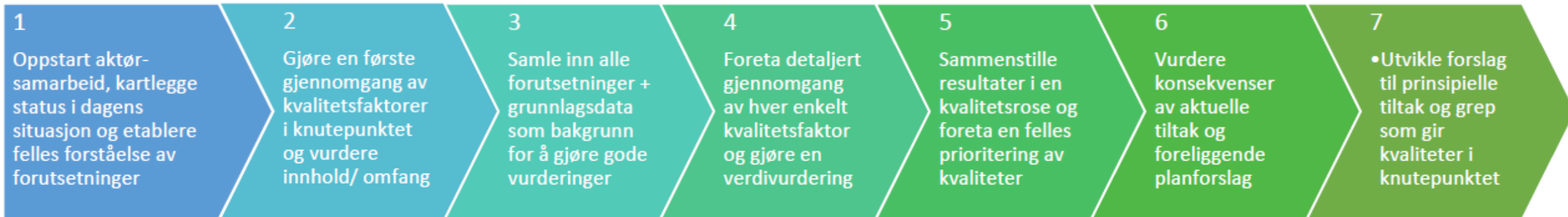


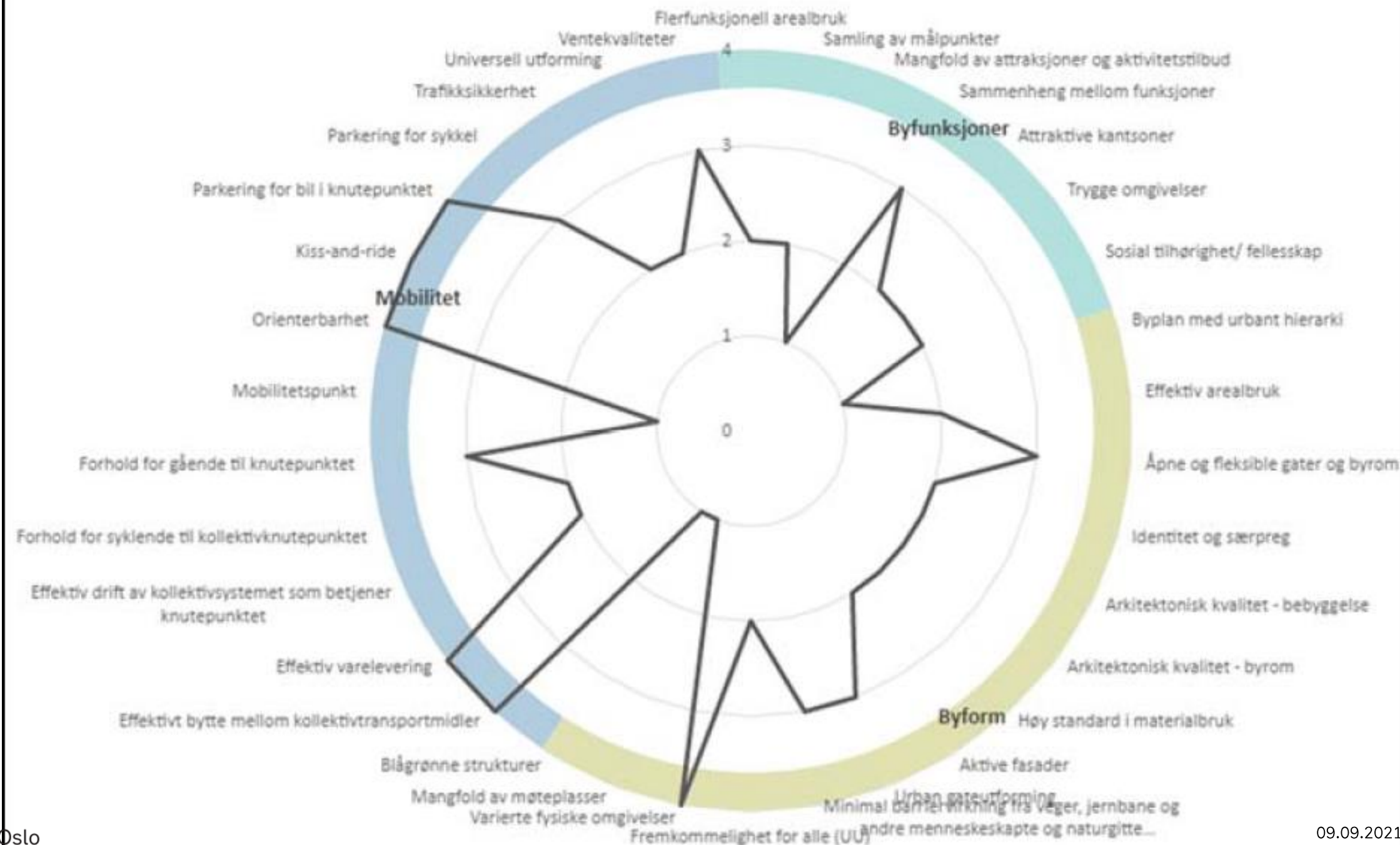
Kvalitetsfaktorer

- 33 kvalitetsfaktorer
- Beskrivelse/definisjon
- Metode for vurdering av kvalitetsfaktorene
- Beskrivelse av mulige overlapp med andre faktorer, synergieffekter og/eller interessekonflikter
- Eksempler på tiltak som kan styrke kvalitetsfaktorene

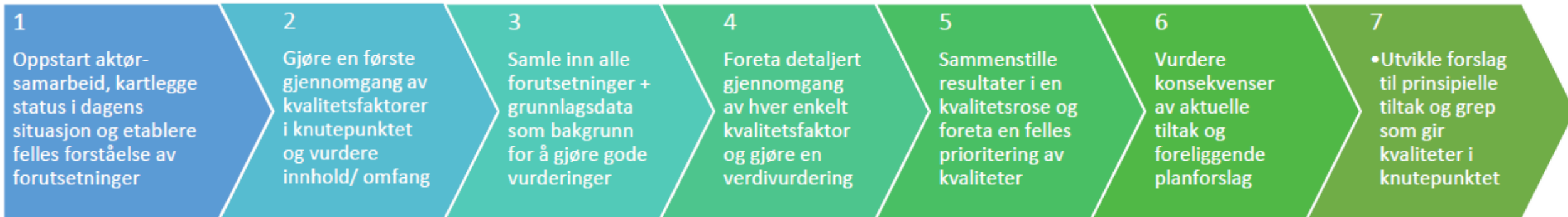


Arbeidsprosess for vurdering av knutepunkt





Arbeidsprosess for vurdering av knutepunkt



Grep som kan forene bymessighet og mobilitet

Beskrivelse, aktuelle situasjoner (forutsetninger), vurdering, eksempler

- Utvikle det trafikale knutepunkt med funksjoner i flere plan
- Etablere byutviklingsområder på lokk over det trafikale knutepunktet/ sporområdet
- Gateterminal med egne reguleringsplasser for buss og taxi utenfor knutepunktet
- Shared space (sambruk av arealer)
- Se flere knutepunkt i sammenheng – differensiert adkomst for bil/ pendlerparkering
- Flere koblinger på tvers av store barrierer
- Mikromobilitet og mobilitetspunkt
- Konsentrasjon av byfunksjoner i det trafikale knutepunktet
- Trafikksanering
- Innfartsparkering for privatbiler skal ligge utenfor overgangssone
- Romslighet og kvalitet i sentrale byrom/ møteplasser som er direkte tilknyttet det trafikale knutepunktet
- Etablere attraktive byakser som kobler det trafikale knutepunktet med kvaliteter (natur, historiske elementer med mer) som ligger utenfor

Veien videre - sluttprodukt

Gjør en diagnose på ditt knutepunkt

➔ Logg inn

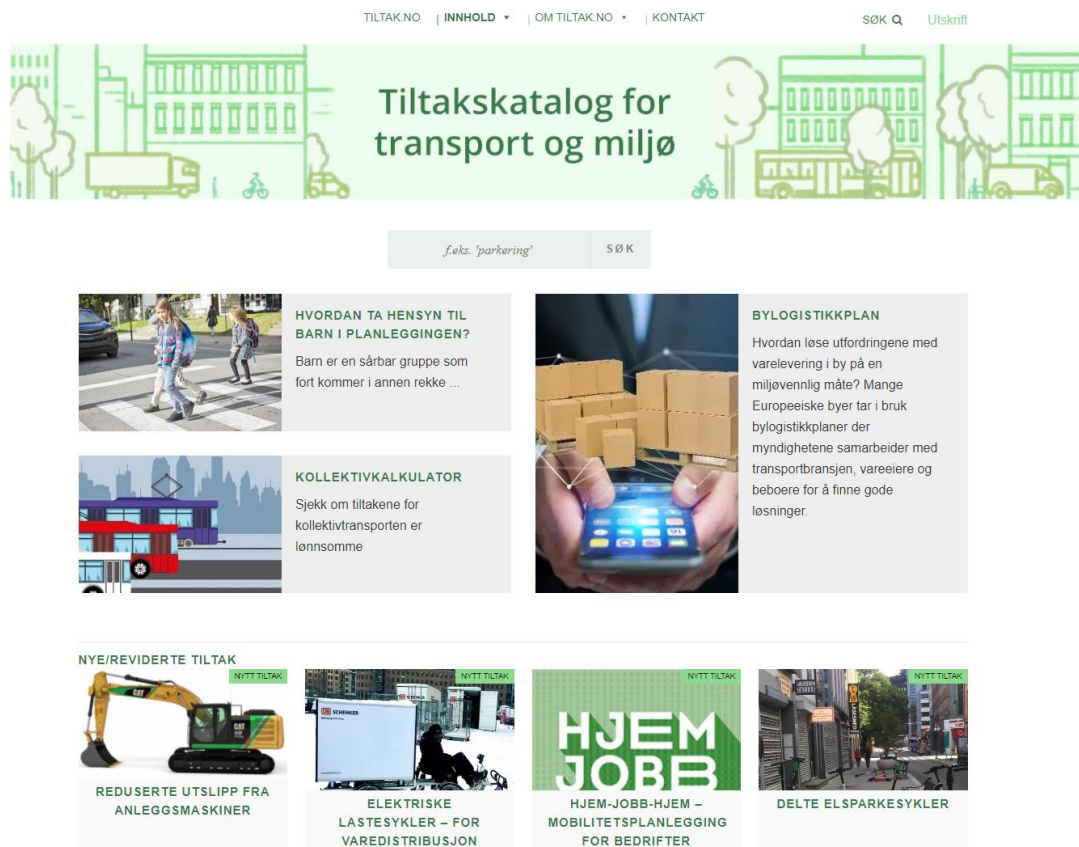
Jeg ønsker å gjøre en rask analyse

Jeg ønsker å gjøre en grundig analyse

Hva er dette?

PBE i Oslo kommune har i samarbeid med alle kommunene i ... utarbeidet et analyseverktøy som kan benyttes for å stille en diagnose på bymessige og trafikale kvaliteter i et knutepunkt... mer tekst.

Veien videre - sluttprodukt



- ▶ Digital brukervennlig verktøykasse
- ▶ Lansering – frokostseminar?
- ▶ Formidling
- ▶ Formidling
- ▶ Formidling

4.2 Parkeringsprosjektet



Parkering som virkemiddel i areal- og transportpolitikken i Oslo og Viken

Prosjektoppsummering, september 2021

Bakgrunn

- Samarbeid mellom Viken fylkeskommune og kommunene Asker, Bærum, Oslo, Lillestrøm, Ullensaker, Nordre Follo, Ås - med deltagelse fra Statsforvalteren i Oslo og Viken, Statens vegvesen, Bane Nor Eiendom, Norpark og kommunene Frogn, Eidsvoll og Moss.
- Arbeid utført av Civitas
- Prosjektperiode sommer 2020 – 2021
- Civitas leveranser: tre delrapporter (nov 2020, aug 2021, aug 2021)
- Avsluttende workshop 16. august 2021

Delrapport 1: Virkemidler, barrierer og utfordringer med en helhetlig parkeringspolitikk

- Oversikt over tiltak som ligger i den parkeringspolitiske verktøykassa og hvilke utfordringer og barrierer som finnes mot effektiv bruk av de ulike verktøyene.
- Virkemidlene som kan bidra til å regulere biltrafikken, sikre tilgjengelighet for prioriterte grupper og formål, samt å nå det reviderte nullvekstmålet i byområder med byvekstavtaler er godt kjent.
- Kjennskap til mulige barrierer til gjennomføring av ulike tiltak er mer begrenset (avveininger mellom ulike formål, målkonflikter).
- Utbredt oppfatning at parkeringspolitikk generelt oppleves som et restriktivt virkemiddel.

Delrapport 2: Case-studier og omtale av parkeringspolitikken i kommunene

- Gjennomgang av praksis innenfor parkeringspolitikken og en «gap-analyse» for Oslo og utvalgte kommuner i Viken (Asker, Bærum, Lørenskog, Lillestrøm, Ullensaker, Eidsvoll, Nordre Follo, Ås).
- I tillegg er det gjennomført casestudier i fire kommuner som går mer i dybden på enkelte problemstillinger lokalt (Asker sentrum, Holtet (Oslo), Strømmen, Ski sentrum)
- Komparativ analyse av parkeringspolitikken(e).

Delrapport 3: Virkemidler og prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk

- Oppsummerer tidligere funn og utarbeider prinsipper for hvordan kommunene kan jobbe systematisk med parkering basert på erfaringer fra dette prosjektet, og fra praktisk arbeid med utvikling av parkeringspolitikk i andre byer og tettsteder.
- Store forskjeller mellom kommunene både mht. utfordringer, strategier og mål, og i bruken av virkemidler. Mange forskjeller er knyttet til ulik geografi og virkelighet som gjør at det er naturlig med ulike mål og virkemiddelbruk.
- Mest aktiv parkeringspolitikk i områdene med størst kamp om arealene: Oslo og nabokommunene.

Delrapport 3: Virkemidler og prosess for utvikling av en helhetlig parkeringspolitikk

- Det er store forskjeller mellom kommunene når det gjelder kapasitet og kompetanse innen parkeringspolitikk.
- Mange mindre kommuner er usikre på det generelle kunnskapsgrunnlaget, siden mye av forskningen på parkeringspolitikk så langt har handlet om større byer.
- Det er behov for praktiske råd og veiledning om hvordan en bestemmer verdiene for parkeringsnormer og avgrenser områder for ulike parkeringsnormer. Her er det behov for mer kompetanse og metodeutvikling.
- Delrapport 3 avsluttes med en skisse til lokal prosess for å utvikle parkeringspolitikken.

5. Finansiering og prioritering av samferdselstiltak i bybåndet



Utfordringer for finansiering av overordnet infrastruktur

Med utgangspunkt i tidligere bybåndsmøter

- ▶ Få stordriftsfordeler av samferdselstiltak.
- ▶ Samferdselsinfrastruktur/kollektivtrafikk er primært fylkeskommunens ansvar. Fylkeskommunen er ikke i stand til å finansiere et kollektivsystem for måloppnåelse.
- ▶ Bompengeneinntektene er lavere enn forutsatt.
- ▶ Kostnadsbehovet til store kollektivinfrastrukturprosjektene har økt.
- ▶ Transportetatens prosjektmidler er knyttet til fastsatte prioriteringer i NTP/OP3.
- ▶ Det offentlige mangler gode verktøy for å samle inn private bidrag, og det er ikke tradisjon for å utnytte muligheter knyttet til grunneierbidrag og rekkefølgebestemmelser. Systemet med utbyggeravtaler kan føre til uforutsigbarhet for aktører, og kan bli urettmessig for utbyggere.
- ▶ Planmyndigheten legger opp til planløsninger som ikke er finansielt gjennomførbare.
- ▶ Det er et stort vedlikeholdsetterslep på kollektivinfrastruktur.

5. Finansierings- og gjennomføringssystemet i Oslo/Akershus i dag – en innføring v/ Terje Rognlien og Kyrre Gran, Oslopakke 3-sekretariatet



5. Presentasjon av KMDs forslag til ny «områdemodell» v/ Alexander Liland, EBY



6. Eventuelt



Oslo

