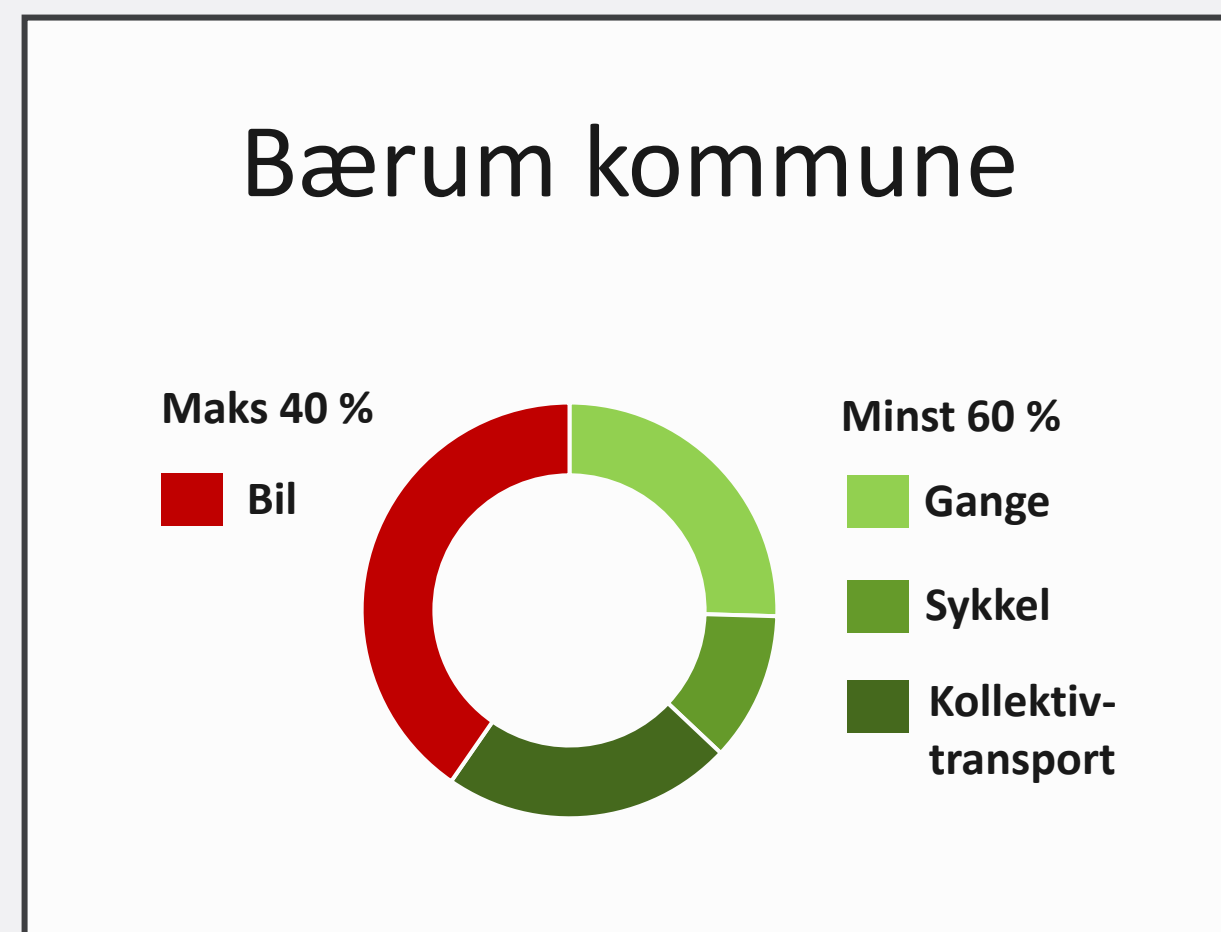


Stedstilpasset målstyring

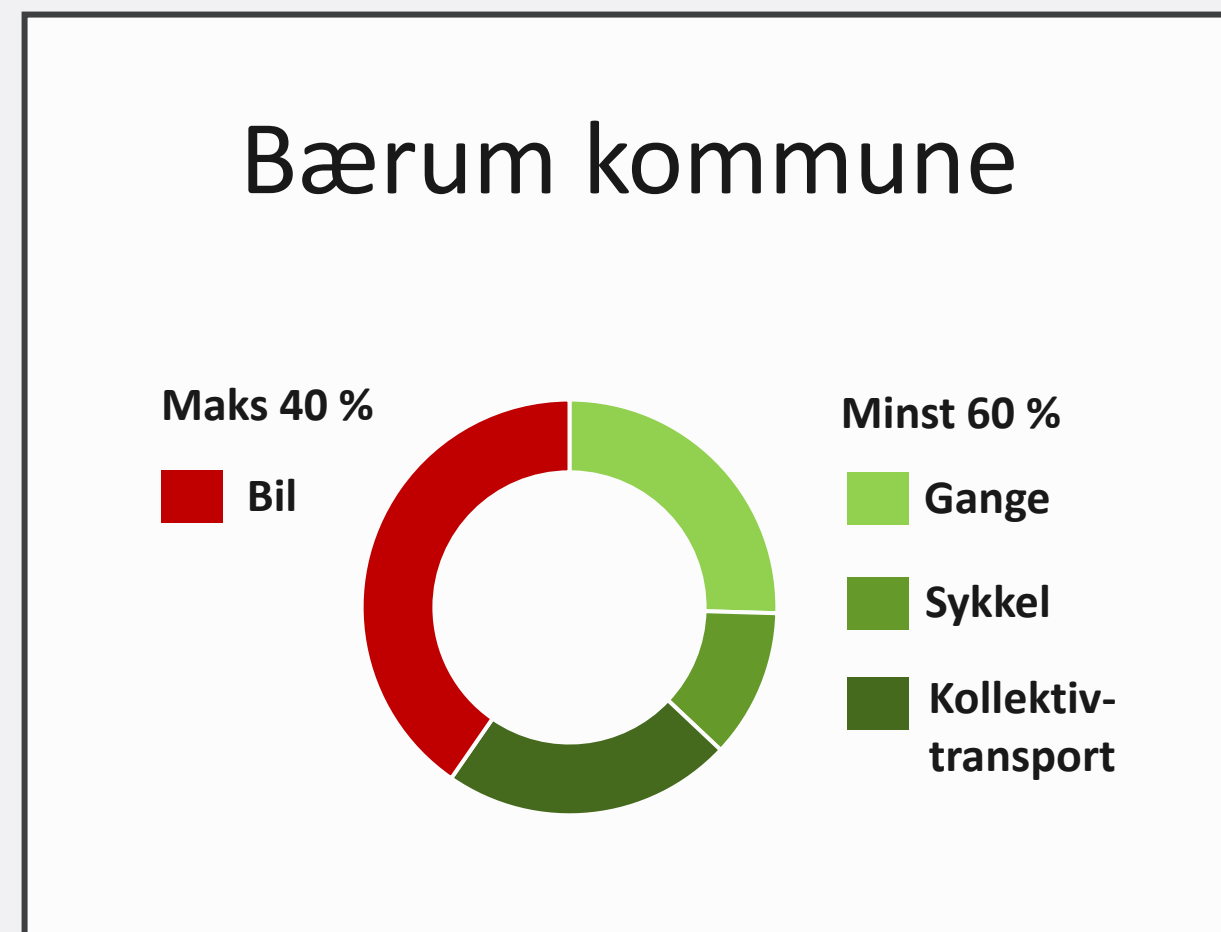
Prosjekt for Bærum kommune

Stedstilpasset målstyring



- Kommune med stor variasjon
- Ikke rettferdig at alle skal bidra likt
- Operasjonalisere målet

Stedstilpasset målstyring



1

Soneinndeling

2

Mål for sonene

3

Strategier for hver sone

4

Strategienes effekt –
monner de?

Soneinndeling

- a Kollektivtilbudet
- b Avstand til Lysaker og Sandvika
- c Bærum kommunes arealstrategi
- d Soneinndeling

1a Avstand til Lysaker og Sandvika

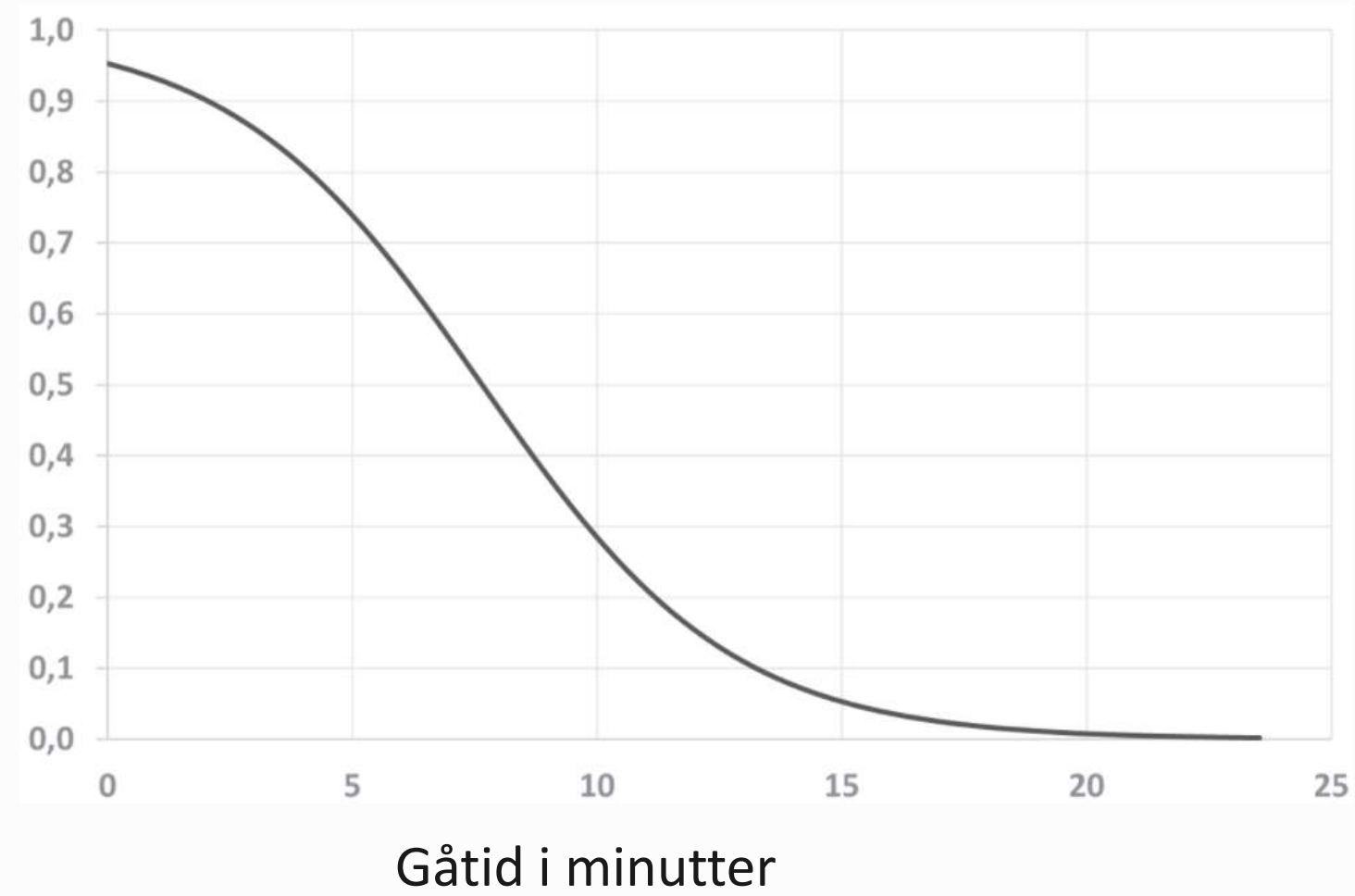
Script/kode i GIS-system - for hver eiendom i Bærum:

- Alle holdeplasser/stasjoner innenfor 1,5 km radius, luftlinje
- Beregnet gåtid til alle holdeplasser/stasjoner innenfor 1,5 km
- Frekvens * gåtid for alle aktuelle holdeplasser/stasjoner
- = Tilgjengelighet med kollektivtransport

1a Avstand til Lysaker og Sandvika

- Avstand til holdeplass/stasjon

Attraktivitet



- Gåtid * frekvens i timen

Eks: gåtid 10 min (0,3) * frekvens (12)
= 3,6 i tilgjengelighet med kollektivtransport

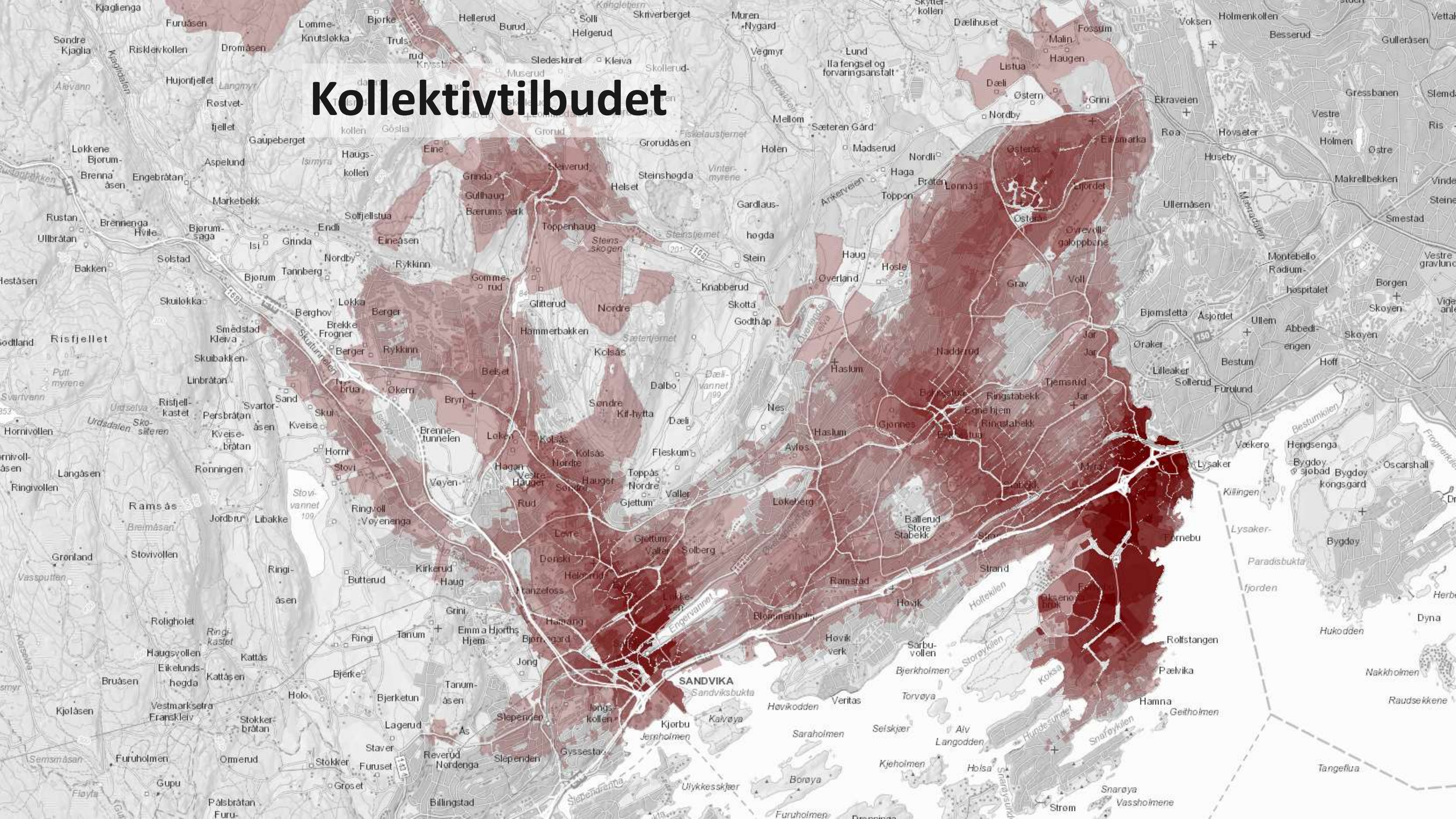
Eks: gåtid 5 min (0,75) * frekvens (6)
= 4,5 i tilgjengelighet med kollektivtransport

- Vekting av transportmiddel

Tog = 2 T-bane = 1,5 (Buss = 1)

Skinnegående, retning Oslo, korrigere svakhet i koden

Kollektivtilbudet



1b Avstand til Lysaker og Sandvika

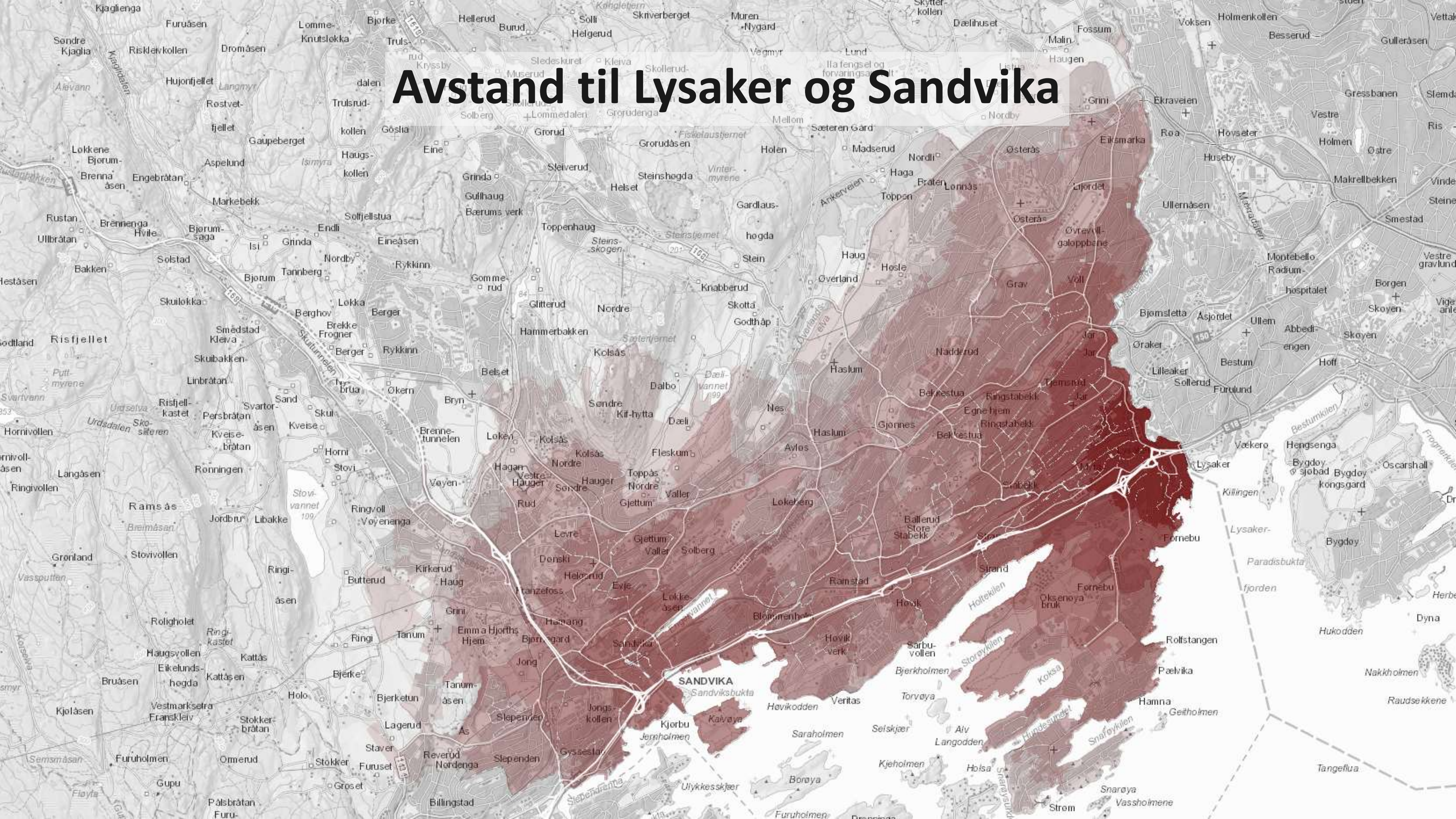
Lysaker – port til stort arbeidsmarked i Oslo sentrum

Sandvika – arbeidsplasser og handelstilbud

Script/kode i GIS-system - for hver eiendom i Bærum:

- Avstand langs gangnettverk til Sandvika og Lysaker

Avstand til Lysaker og Sandvika



1c Arealstrategi

Sandvika, Fornebu, Lysaker og Høvik

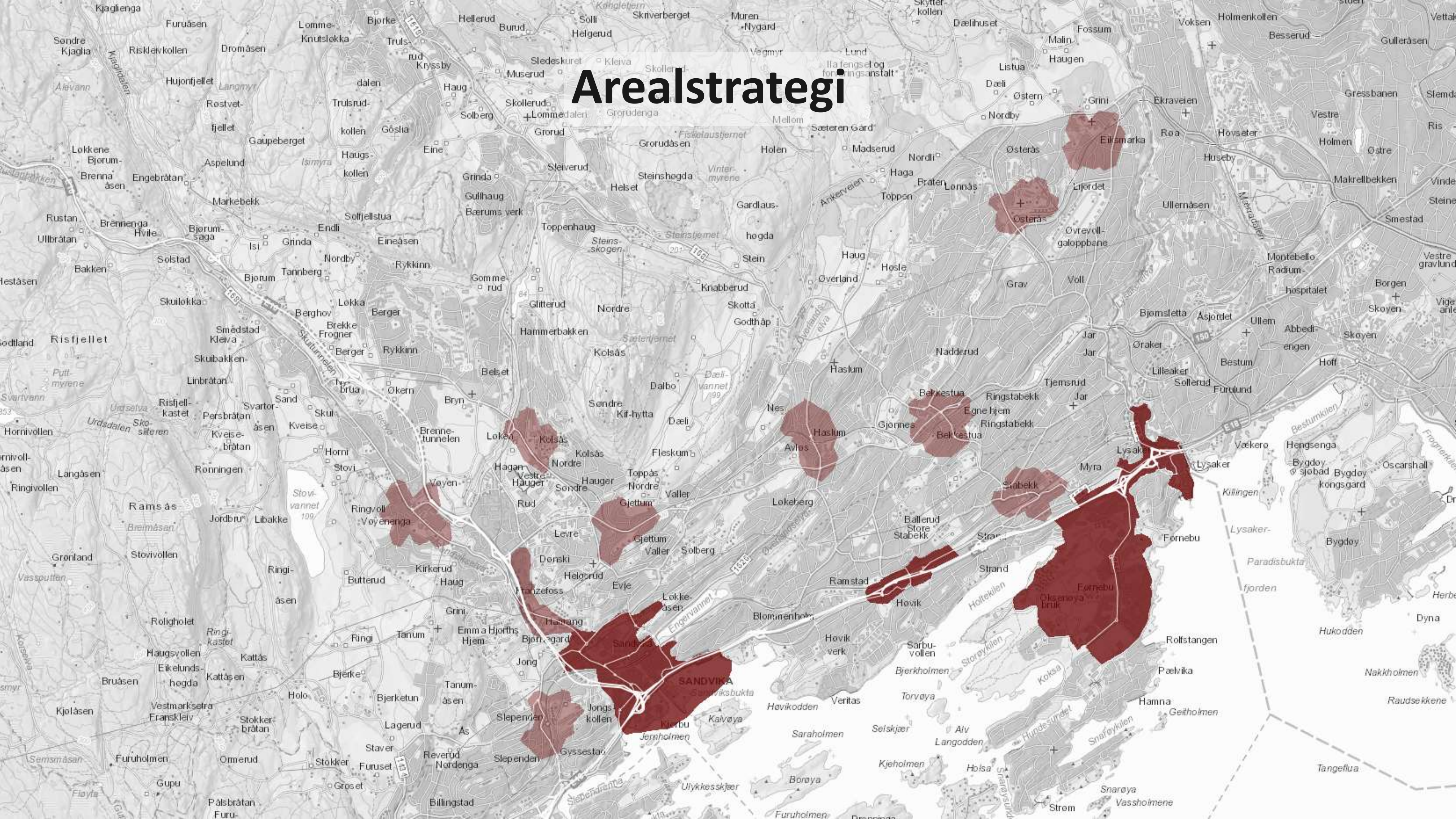
- Høy vekting
- Temakart fra Bærum kommune

Prioriterte stasjoner

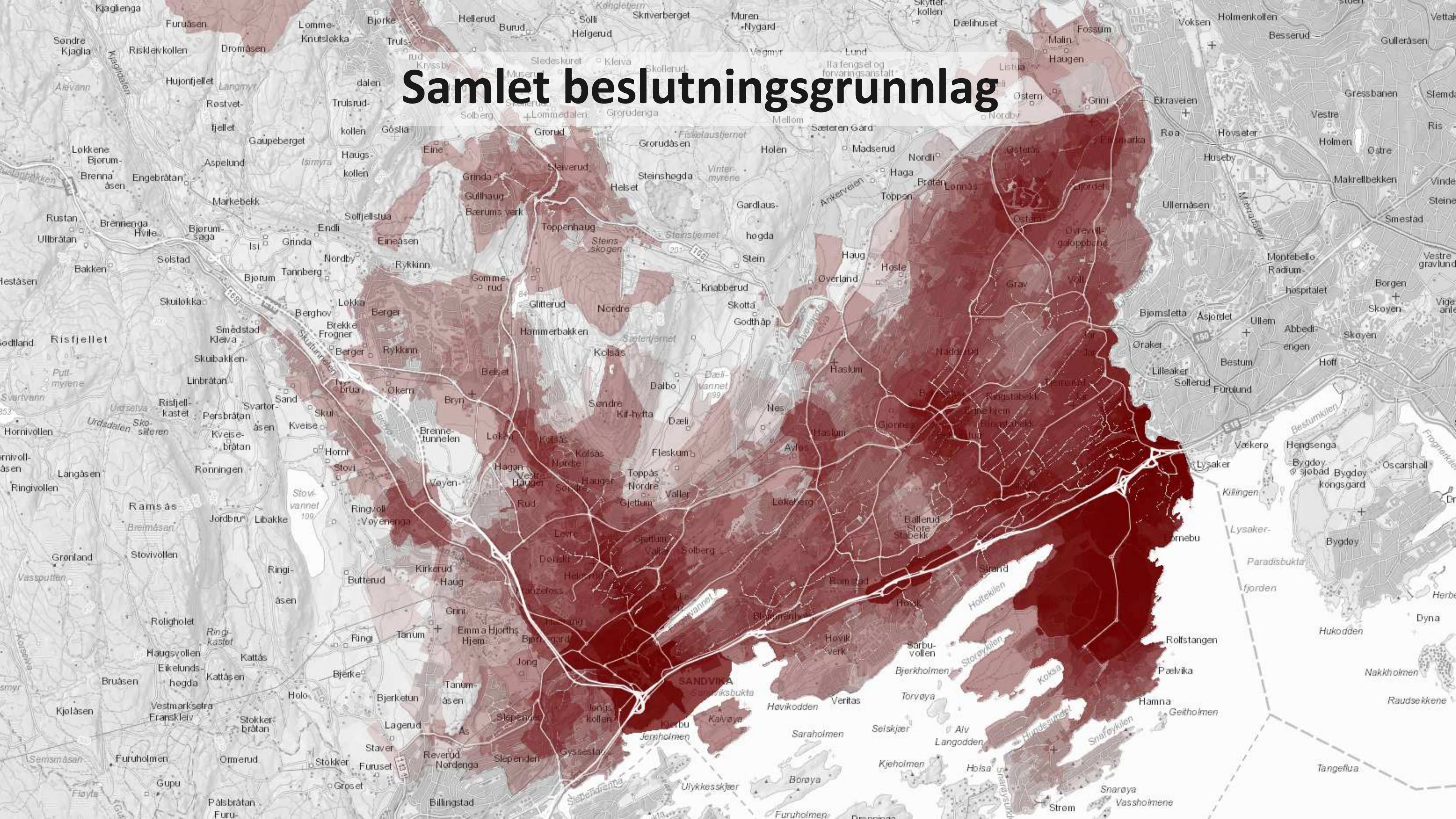
- Medium vekting
- Område innenfor fem min gåtid

Franzefoss – medium vekting

Arealstrategi

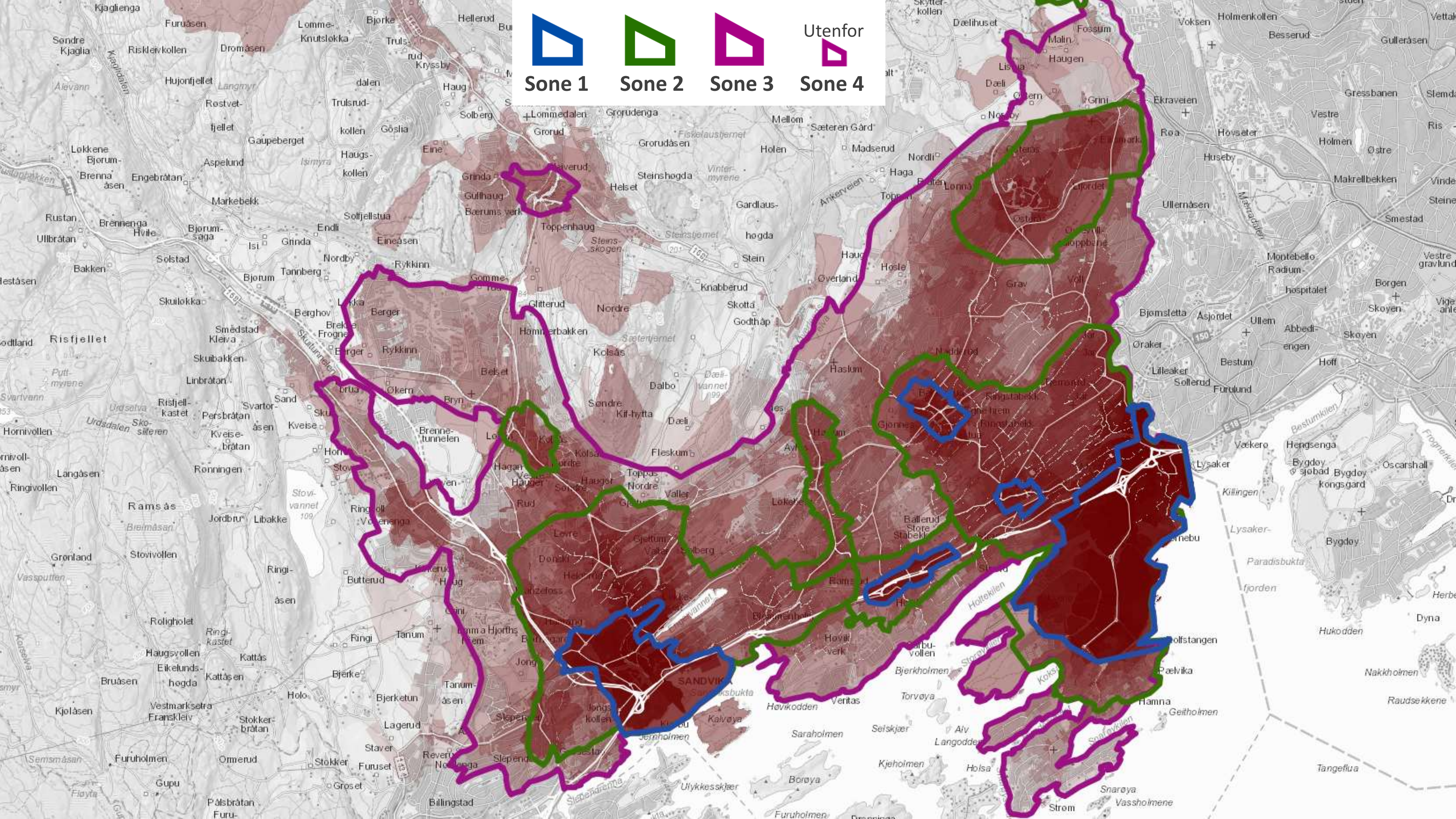


Samlet beslutningsgrunnlag



1d Soneinndeling

- Tegnet etter fargekartet
- Forslag fra Multiconsult – samarbeid i app
- Grensene følger veier, forsøkt å ikke splitte nabolag
- Justeringer å hensynta svakheter i analysene
- Justeringer for å hensynta lokalkunnskap og planer



Mål for sonene

- Verktøy i excel
 - Dagens transportmiddelfordeling (rådata NRVU 2018/2019)
 - Høyt befolkningstall = teller mer
- Oppsummering mål

Sone 1



 Mer gange

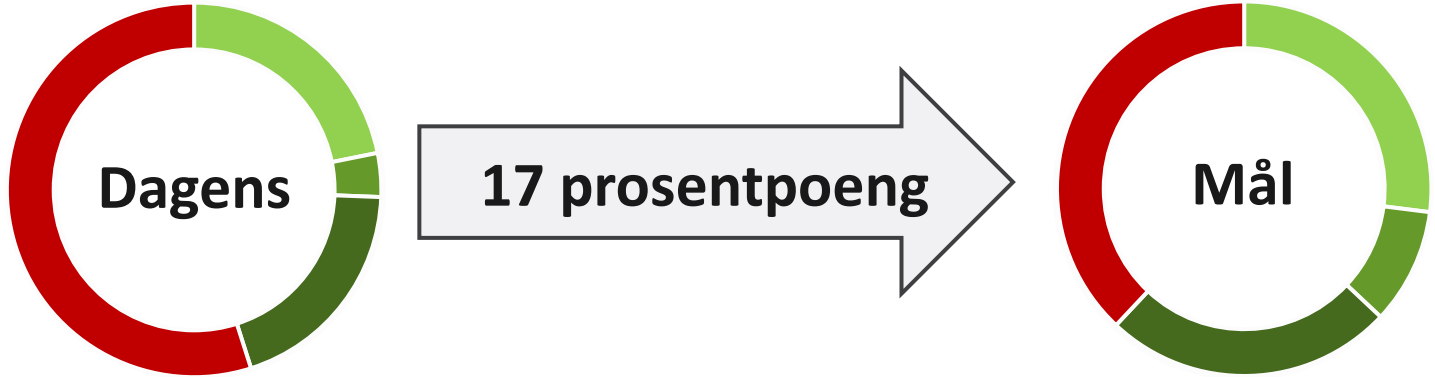
 Mer sykkel/mikromobilitet

 Mer kollektivtransport

 Mindre bilbruk



Sone 2



Mer gange

Mer sykkel/mikromobilitet

Mer kollektivtransport

Mindre bilbruk



Sone 3

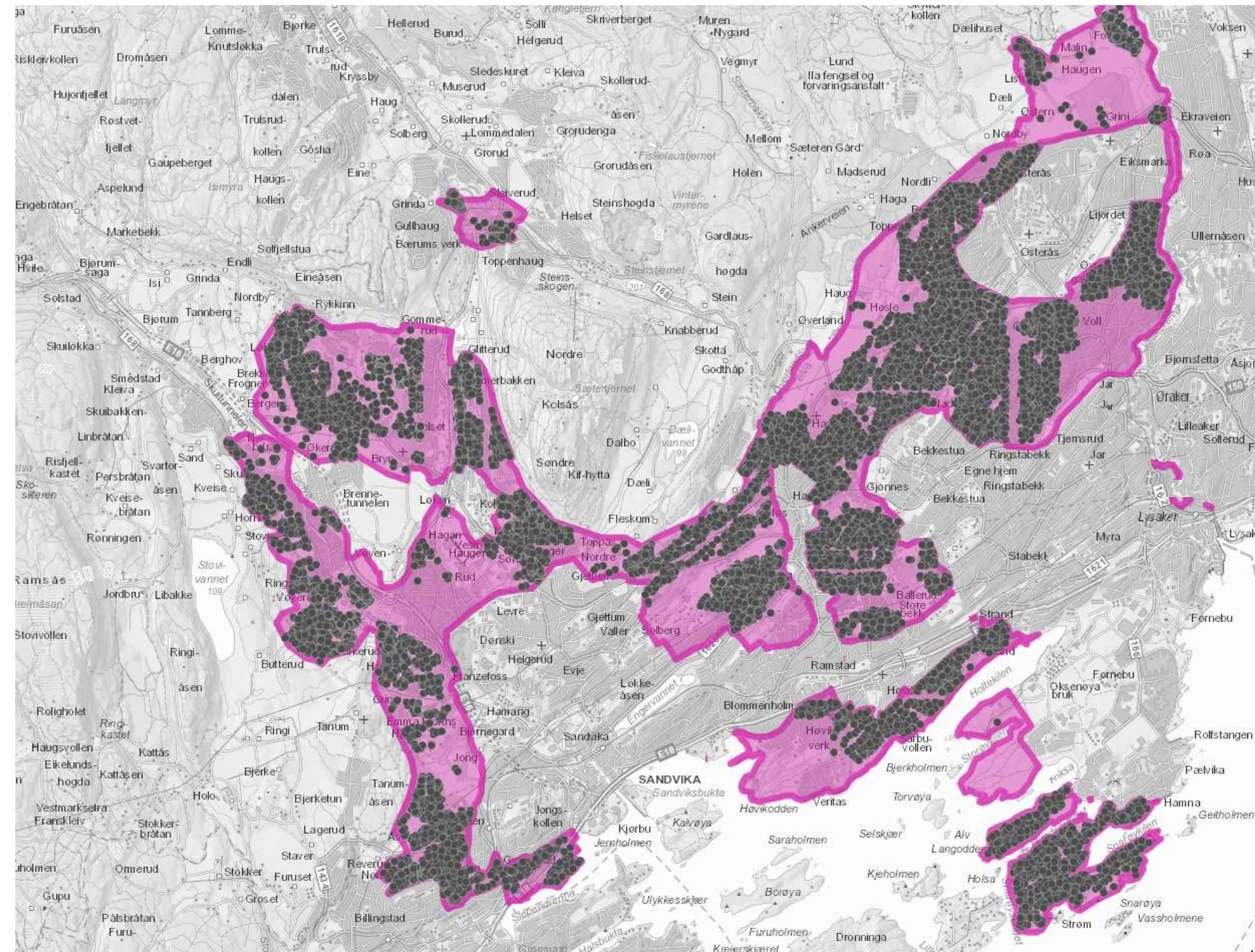


Mer gange

Mer sykkel/mikromobilitet

Mer kollektivtransport

Mindre bilbruk



Sone 4

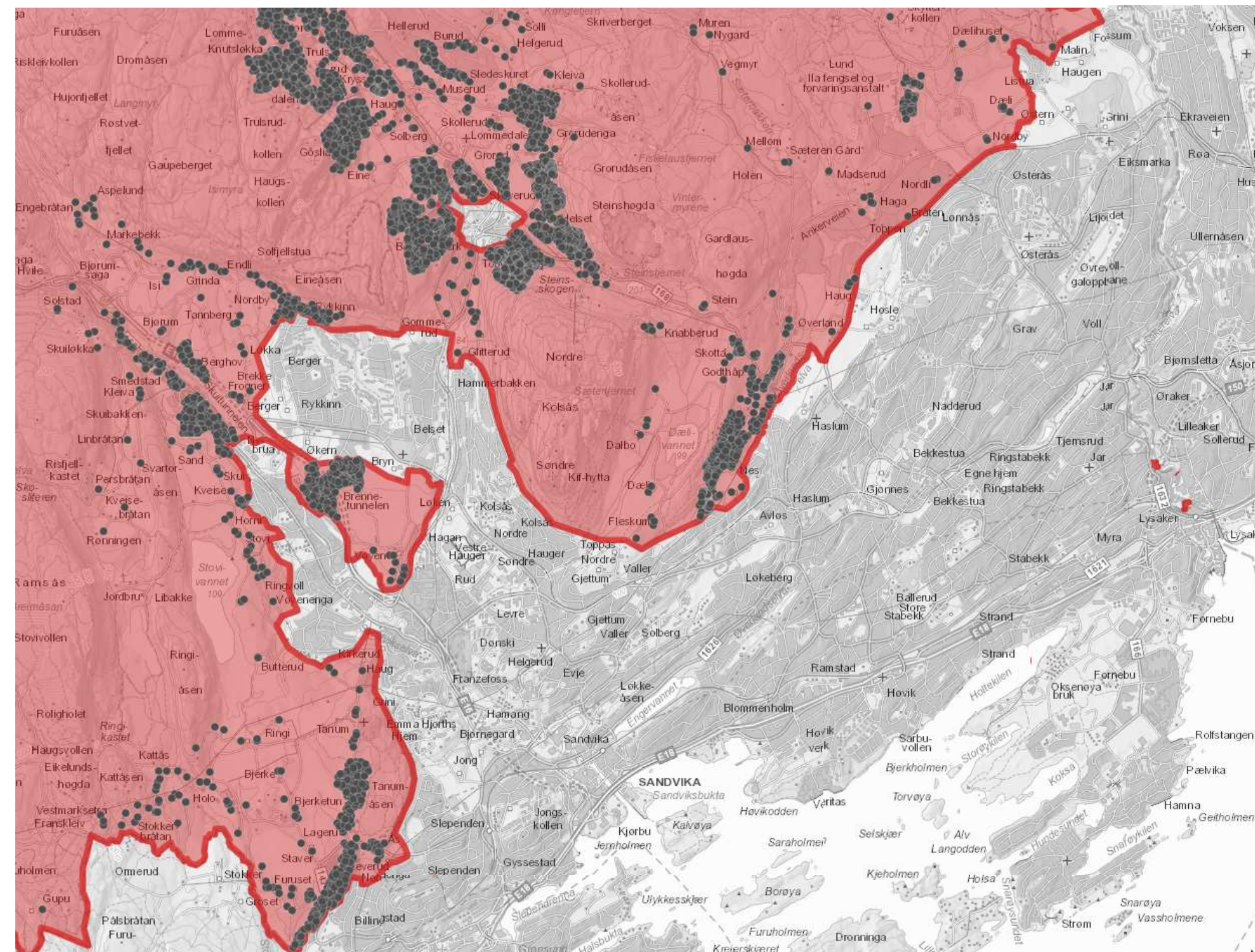


 Mer gange

 Mer sykkel/mikromobilitet

 Mer kollektivtransport

 Mindre bilbruk



1

Soneinndeling

2

Mål for sonene

3

Strategier for sonene

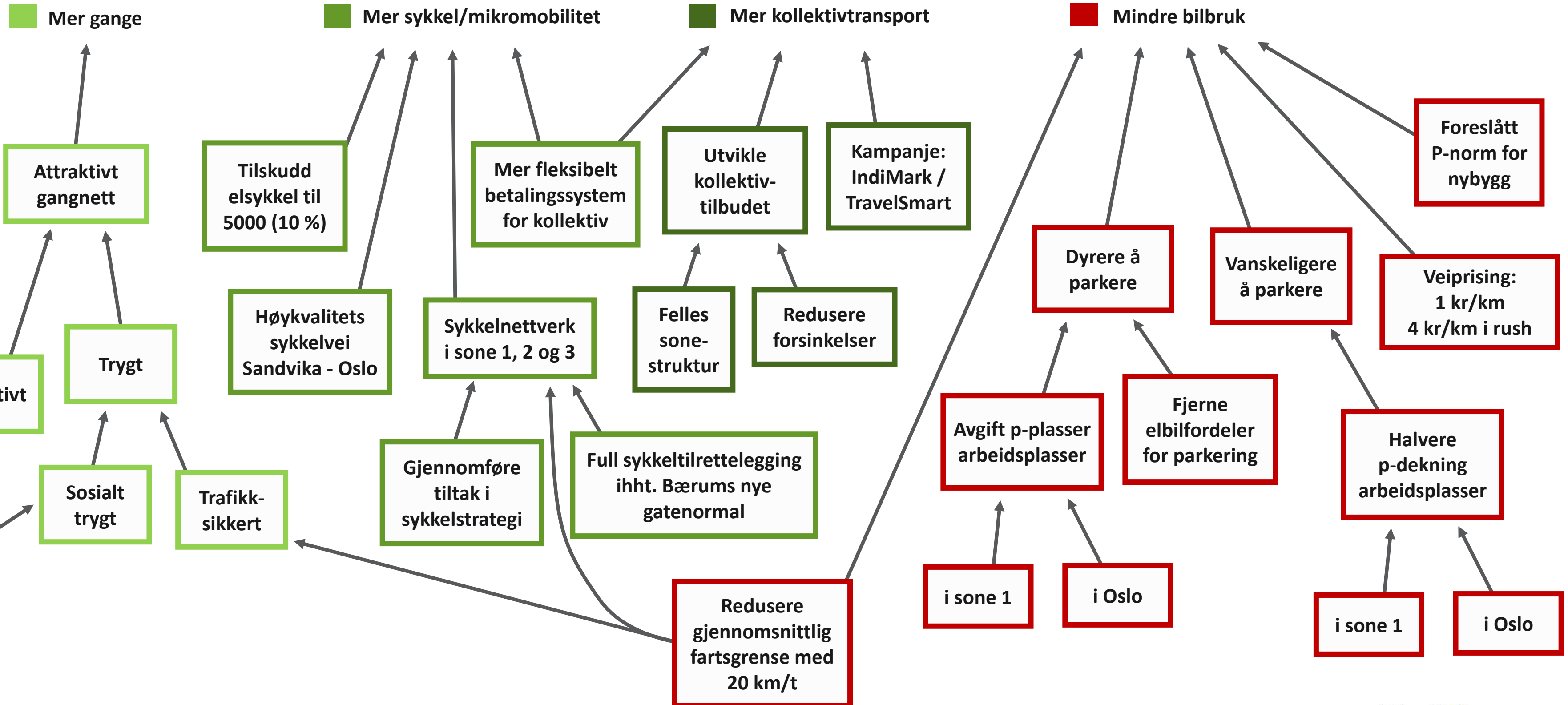
- Eksempel sone 1

4

**Strategienes effekt –
monner de?**

- Beregning effekt av tiltak
- Eksempel 2 tiltakspakker

Sone 1



Sone 1



Tiltakspakke 1:
28 prosentpoeng

Mer gange

Mer sykkel/mikromobilitet

Mer kollektivtransport

Mindre bilbruk

2 pp
Høykvalitets
sykkelvei
Sandvika - Oslo

Sykkelnettverk
i sone 1, 2 og 3

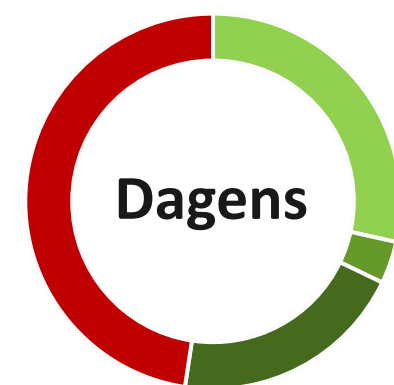
3 pp
Gjennomføre
tiltak i
sykkelstrategi

2,5 pp
Kampanje:
IndiMark /
TravelSmart

1,5 pp
Redusere
gjennomsnittlig
fartsgrense med
10 km/t

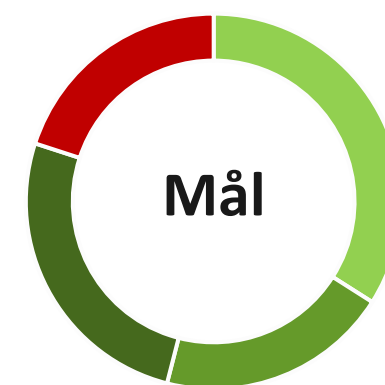
19 pp
Foreslått
P-norm for
nybygg

Sone 1



Dagens

28 prosentpoeng



Mål

Tiltakspakke 2:
29 prosentpoeng

Mer gange

Mer sykkel/mikromobilitet

Mer kollektivtransport

Mindre bilbruk

2 pp
Høykvalitets
sykkelvei
Sandvika - Oslo

Sykkelnettverk
i sone 1, 2 og 3

Gjennomføre
tiltak i
sykkelstrategi

8 pp
Oslo-standard
for sykkel på
alle veier

3 pp
Redusere
gjennomsnittlig
fartsgrense med
20 km/t

2,5 pp
Kampanje:
IndiMark /
TravelSmart

Dyrere å
parkere

Avgift p-plasser
arbeidsplasser

1 pp
i sone 1

Vanskeligere
å parkere

1,5 pp
Fjerne
elbilfordeler
for parkering

Halvere
p-dekning
arbeidsplasser

2 pp
i sone 1

9 pp
Veiprising:
1 kr/km
4 kr/km i rush

Rapporten er tilgjengelig fra 16. juni



Kontakt: marte.mariussen@multiconsult.no