



MOBILITETS- STRATEGI

VEDTATT I KOMMUNESTYRET 19. JUNI 2019

- Overordnede mål
- Utfordringsbilde
- Om pågående prosesser og tiltak innen mobilitet
- Mobilitetsstrategiens innsatsområder for perioden 2019–2020
- Om innsatsområdene i mobilitetsstrategien



BÆRUM KOMMUNE

Overordnede mål

Hovedmål for mobilitetsstrategien er:

Bærum kommune skal bidra til helhetlige mobilitetsløsninger for alle trafikantgrupper, som er:

- enkle å bruke
- effektive og raske
- klimakloke og miljøvennlige
- trafiksikre
- tilgjengelig for alle
- med lavest mulig behov for biltransport

Bærum har allerede målsettinger for mobilitetsarbeidet som er politisk vedtatt og som inngår i strategien;

- Bærum skal være et lavutslippssamfunn innen 2050 og innen 2030 skal klimagassutslippene være redusert med minst 40 prosent. I 2025 skal 30 prosent av person bilene i Bærum være utslippsfrie.
(Klimastrategi 2030, Kommunestyret, 28.02.2018)
- Andelen personreiser med kollektivtransport, sykkel og gange skal være 60 prosent innen 2025.
(Klimastrategi 2030, Kommunestyret, 28.02.2018)
- 20 prosent sykkelandel i områder med bymessig karakter innen 2030.
(Sykkelstrategi 2030, Kommunestyret, 06.03.2019)

I tillegg er den nasjonale målsettingen om at veksten i persontransporten skal tas med sykkel, kollektiv og gange, det såkalte nullvekstmålet, sentralt. Nullvekstmålet er forankret i Stortinget gjennom klimafolikene, og ligger til grunn for nasjonal transportplan og regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.

Utfordringsbilde

Bærum har økt med om lag 16 000 personer de siste 10 årene, og kommunen består i dag av cirka 126 000 personer. Befolkningsveksten i kommunen og regionen forventes å fortsette å øke de kommende årene og vil legge ytterligere press på transportsystemet.

Også antall arbeidsplasser forventes å øke. I Bærum arbeider cirka 50 prosent av de yrkesaktive i egen kommune, 40 prosent pendler til Oslo, mens cirka 5 prosent arbeider i Asker. Samtidig pendler i dag litt over 20 000 arbeidstakere fra Oslo. Det gir et stort reisebehov i rushtidene, som i dag dekkes av bil i stor grad, med unntak av Oslorettet pendling. Det er mye kø på vegnettet og trengsel på mange avganger i rushretningen.

Utviklingen i arealbruk og transportsystem påvirker hverandre. Arealutvikling, enten som fortetting, transformasjon eller helt nye utbyggingsområder, fører til økt etterspørsel etter transport. Det kan gi ytterligere kø på veiene og mer trengsel i kollektivsystemet om det ikke settes inn tiltak. Samtidig gir vekst et bedre markedsgrunnlag for å utvikle et mer attraktivt kollektivtilbud som kommer nye og eksisterende innbyggere til gode. Nye transporttilbud fører som regel til endret arealbruk over tid. For eksempel er det mer attraktivt å bygge boliger, service og arbeidsplasser på steder med godt kollektivtilbud.

Bærum kjennetegnes av at en høy andel av reisene gjøres med privatbil, også for de korte reisene. En sentral utfordring blir å sikre befolkningen og næringslivet god mobilitet og transportkapasitet, samtidig som en ivaretar nullvekstmålet staten stiller som krav for å inngå byvekst-avtale. Det vil trolig bli behov for et bredt sett av tiltak og virkemidler, slik at kollektivtrafikk, gåing og sykling tar en større del også av de interne reisene i kommunen i årene fremover.

Bærum er karakterisert med sammenhengende bebyggelse med varierende tetthet, et høytrafikkert hovedvegnett og høyfrekvente kollektivstrenger (buss, tog og t-bane) inn mot Oslo. Kollektivtilbudet for Oslorettede reiser fra store deler av kommunen, er relativt konkurransedyktig mot personbil, særlig for sentrumsrettede reiser i rush. Kollektivtilbudet for reiser «på tvers» internt i kommunen er for dårlig. Det er for få avganger og mange bussruter bruker for lang tid fordi det er lagt opp til ruter som skal fange opp mange boområder (gi god flatedekning). Bussene er i liten grad prioritert og står i samme kø som biltrafikken. Å ta buss «på tvers» i Bærum oppleves som lite konkurransedyktig alternativ til privatbil. Det er enkelt å bruke bil og ofte gratis å parkere på måldestinasjonene for mange interne reiser i kommunen.

Fylkesveinettet i Bærum består hovedsakelig av tofelts veier uten kollektivfelt. I rushtiden er dette veinettet sterkt belastet. Noe av dette skyldes køer og forsinkelse på europaveiene, som fører til økt belastning på det øvrige veinettet. Den høye belastningen gir utfordringer knyttet til støy, støv, trafiksikkerhet og fremkommelighet, spesielt for kollektiv- og næringstrafikk. Mangelfull tilrettelegging for sykkel gjør at sykling ofte oppleves utrygt.

Med unntak av ny lokalvei langs ny E18, Bærumsdiagonalen og Vestre Lenke fra Fornebu, planlegges ikke nye traseer i fylkesveinettet. Økt tilrettelegging for kollektivtransport og sykkel må

derfor som regel finne sted innenfor eksisterende traseer. Det er krevende å finne gode løsninger som er mulig å finansiere og som ikke gir for store arealbeslag.

Det er langt på vei etablert et sammenhengende gang- og sykkelvegnett langs fylkesvegene i Bærum, men noen viktige lenker mangler, og standarden bør flere steder heves. Dette gjelder Vollsveien, Griniveien, deler av Nadderudveien, Kirkeveien, Engervannsveien/ Presteveien, deler av Brynsveien, Gamle Ringeriksvei gjennom Stabekkområdet, Markalleen og Industriveien/ Bjørnegårdsvingen, samt adkomsten til Sandvika stasjon. Langs Griniveien er det satt i gang arbeid på deler av strekningen.

Det mangler også et godt, sammenhengende gang- og sykkelveitilbud langs E18, og da særlig på strekningen mellom Sandvika og Lysaker/Fornebu som inngår i E18 Vestkorridor-prosjektet.

Om pågående prosesser og tiltak innen mobilitet

Strategien tar utgangspunkt i og viderefører prosesser og tiltak innen mobilitetsfeltet, og legger til rette for en helhetlig satsing i kommunens videre arbeid. Følgende prosesser og tiltak har vært og er sentrale i kommunens arbeid:

Arealstrategien og kommuneplanens arealdel, vedtatt 4. april 2018

I regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015) er hovedstrategien å legge til rette for høy arealutnyttelse i områdene som er avsatt til prioriterte vekstområder. Dette er fulgt opp i kommunens arealstrategi som har som grunnleggende føring å legge opp til et utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet generelt, og som underbygger at mobilitet i større grad kan skje ved sykkel, gange og kollektiv. Arealstrategien utpeker i første rekke Fornebu-Lysaker, Sandvika, Bekkestua og Høvik som de primære utbyggingsretningene, og at fortetting utover dette skal skje i knutepunkt og sentre langs de skinnegående kollektivkorridorene. Arealstrategien bygger oppunder tankegangen om 5-minuttersbyen som i neste instans skal gjøre det enklere for innbyggere å foreta bærekraftige mobilitetsvalg.

Utbygging i kollektivknutepunkter og sentra skal være arealeffektiv og konsentrert, og med bymessige funksjoner og kvaliteter. Tilrettelegging for bilkjøring er arealkrevende og gir en del negative konsekvenser i by. Store, grå og sammenhengende flater der bilen har prioritet kjennetegner mange av de etablerte tettstedene i kommunen. Disse er det behov for å benytte til mer menneskelig-vennlige, inviterende formål som igjen gir økt byliv. Kommunen følger opp arealstrategien med planer som skal sikre arealer, funksjoner og kvalitet til offentlige byrom i vekstområdene.

Kommuneplanens arealdel gir føringer gjennom bestemmelser og retningslinjer. Det er utarbeidet en egen fagutretning om transport og mobilitet til kommuneplanens arealdel, som danner grunnlag for utforming av bestemmelsene og retningslinjene som skal gjelde for all planlegging. Eksempel

på dette er parkeringspolitikk som fremmer grønn mobilitet, ved å stimulere til deleordninger som kan gi redusert krav til parkeringsareal eller åpne for fremtidig transformasjon av parkeringsareal.

Gjeldende Bymiljøavtale og fremforhandlet Byvekstavtale

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk 13. juni 2017 en bymiljøavtale som skulle legge til rette for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Avtalen er basert på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og revidert avtale for Oslopakke 3, og beskriver oppgavedeling og ansvar for finansiering av tiltak mellom aktørene. Arealdelen av bymiljøavtalen ble nærmere konkretisert i en byutviklingsavtale som ble inngått mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 29. september 2017. Bymiljøavtalen kan grovt sett betegnes som avtale om finansiering og drift av store samferdselstiltak, der staten yter betydelig bidrag. Byutviklingsavtalen tok i større grad inn arealdimensjonen, men uten at kommunene som arealmyndighet ble brakt inn, utenom Oslo kommune som også er fylkeskommune. Byutviklingsavtalen baserer seg i hovedsak på den regionale planen for areal og transport for Oslo og Akershus (RP-ATP), som er politisk behandlet i alle kommunene.

Våren 2018 ble Bærum, Skedsmo og Oppegård kommuner sammen med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune invitert av Staten til å reforhandle bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen til en felles byvekstavtale, basert på NTP 2018–2029, revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036 og RP-ATP.

Utviklingen i omegnskommunene til storbyene har stor betydning for det framtidige transportbehovet og hvordan transporten blir avviklet. I invitasjonen til forhandling om byvekstavtale la Samferdselsdepartementet vekt på at Bærum, Skedsmo og Oppegård er viktige når man skal komme fram til gode areal- og transportløsninger, og at deltakelse vil innebære (gjensidige) forpliktelser for alle parter som deltar.

Den nasjonale målsettingen er at byvekstavgifter mellom staten, regionale myndigheter og kommunene vil gi en mer effektiv transport og en bedre utnyttelse av arealene. Avgiftene skal gi et økonomisk insentiv for å sikre at veksten i persontransporten i byområder tas med kollektiv, sykkel og gange. Regional plan for areal- og transport for Oslo og Akershus (2015), som er en regional arealplan i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil legges til grunn for avtalen. Den regionale planen skal følges opp med lokale planer.

Nullvekstmålet er sentralt i byvekstavtalen og vil bli målt for hele Oslo/Akershus-området. Innenfor området skal all vekst i persontransport med bil tas med gange, sykkel og kollektiv. I byvekstavtalen brukes «byindeks» for å følge med på om nullvekstmålet nås. Biltrafikken telles og brukes som grunnlag for å beregne endring i trafikken ut fra referanseår 2018. Utvikling av reisemiddelfordeling følges også opp i avtalen. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg i de ni største byområdene kartlegges reisemiddelfordelingen. Arealutviklingen følges også opp gjennom egne indikatorer som kommunene skal rapportere om.

Intensjonen er at byvekstavtalen skal inngås mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune og Akershus fylkeskommune, for perioden 2019-2029. 26. juni

2019 ble en administrativt fremforhandlet byvekstavtale undertegnet av partene. Avtalen skal behandles av de respektive politiske organer lokalt før Staten behandler den i siste instans. Avtalen vil ikke bli ferdig behandlet før etter kommune- og fylkestingsvalget 2019.

Reisevaneundersøkelser (RVU)

Kunnskap om dagens reisevaner et viktig grunnlag for å utvikle målrettet strategi og tiltak. Vi trenger å vite mer om bæringenes reisevaner – hvor langt reiser vi, hvor ofte, hvilket transportmiddel bruker vi, interne forskjeller osv. Bak reisevanene ligger også folks kunnskap og holdninger, og det vil derfor være nødvendig å skaffe mer kunnskap om dette gjennom egne spørreundersøkelser.

Kommunen har prioritert å bygge opp kunnskap om hvor vi står i dag, for å få grunnlag for å sette hensiktsmessige overordnede målsettinger innenfor mobilitetsarbeidet, vurdere tiltak og følge med på om tiltakene som iverksettes gir ønsket effekt over tid. Det har vært krevende å få oppdaterte tall om reisevaner. Kommunen har i forbindelse med nasjonal RVU bestilt en utvidet reisevaneundersøkelse (RVU) for Bærum. Kommunen har tall fra en noe begrenset RVU som ble foretatt i 2016 og har foretatt en fullstendig RVU som ble avsluttet på nyåret i 2019. Tallene fra undersøkelsen forventes å foreligge til sommeren 2019 og vil etter analysen gi viktig informasjon for neste rullering av mobilitetsstrategi og videre tiltak. Kommunen har også gjort en intern reisevanekartlegging av egne ansatte. Den gir arbeidsgiver kunnskap som grunnlag for å finne ut hvilke virkemidler som er målrettede og kan settes inn for å få egne ansatte til å endre reisevaner.

Klimastrategien, vedtatt 28. februar 2018

Klimastrategien skal bidra til å redusere Bærums klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. Målsettinger og hovedstrategier i Klimastrategi 2030 omfatter 12 mål. Det er 3 overordnede mål og 9 mål knyttet til områdene mobilitet, bygg og ressursbruk.

Klimastrategiens har satt følgende mål med egne strategier og handlingsplan innen mobilitetsfeltet:

- I 2025 skal andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange være 60 prosent og sykkelandelen skal være 7 prosent.
- I 2025 skal 30 prosent av personbilene i Bærum være utslippsfrie.
- I 2020 er andelen kommunalt ansatte som reiser med kollektivt, sykkel eller gange til jobb 57 prosent. Innen 2025 er all personbilbruk i kommunens tjeneste utslippsfri og alle større kjøretøy benytter fossilfritt drivstoff.

De fleste av tiltakene i handlingsplanen er satt i verk og vil bli fulgt opp videre.

Vedlegget viser en oppsummering av planlagte, pågående og gjennomførte tiltak i Klimastrategiens handlingsplan.

Sykelstrategi

Det er langt på vei etablert et sammenhengende gang- og sykkelvegnett langs fylkesvegene i Bærum, men noen viktige lenker mangler, og standarden bør flere steder heves. Dette gjelder Vollsveien, Griniveien, deler av Nadderudveien, Kirkeveien, Engervannsveien/Presteveien, deler av Brynsveien, Gamle Ringeriksvei gjennom Stabekkområdet, Markalleen og Industriveien/Bjørnegårdsvingen, samt adkomsten til Sandvika stasjon. Langs Griniveien er det satt i gang arbeid

på deler av strekningen. Det mangler også et godt, sammenhengende gang- og sykkelveitilbud langs E18, og da særlig på strekningen mellom Sandvika og Lysaker/Fornebu som inngår i E18 Vestkorridorprosjektet.

Ny Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018–2030 ble vedtatt 6. mars 2019. Sykkelstrategien definerer ambisjoner, satsingsområder og målsettinger for økt sykkelbruk og sykkelveier, mens plan for sykkelveinettet er et verktøy for å følge opp strategiens ambisjoner og målsettinger.

Den vedtatte hovedmålsettingen er å øke sykkelandelen fra 3 prosent (2016) til 20 prosent i områder med bymessig karakter i 2030. Den nye planen har et tettere og lengre sykkelvegnett enn foregående plan og anbefaler konkret standard for løsninger. Separate løsninger i denne sammenheng er løsninger som skiller gående og syklende fra hverandre, og fra bilene, har vist seg å være det tiltaket som er viktigst for å fremme økt sykling og gåing. Dette gjelder særlig på hovednettet for sykkel. Sykkelstrategien har en tiltaksliste som viser samlet behov for nye tiltak og utbedringer. Den følges opp i en egen handlingsplan for sykkel. Nye hovedsykkelveier innarbeides i nye planer blant annet gjennom kommunens plan- og byggesaksarbeid. Sykkelhotell på Østerås og Kolsås planlegges ferdigstilt i 2019/20.

Lysaker kollektivknutepunkt

Det pågår mange prosesser som vil gi føringer for en fremtidig utvikling av Lysaker kollektivknutepunkt. Lysaker defineres som byport vest i KVU Oslo-navet, med ny bussterminal, stasjon på Fornebubanen og utvidelse med ytterligere to jernbanespor mot nord. Lysaker ligger innenfor en av hovedutbyggingsretningene sammen med Fornebu i arealstrategien, og skal utvikles som byområde.

Fornebu/Lysaker er i kommuneplanens arealdel påregnet å ta cirka 40 prosent av den fremtidige veksten innenfor bolig og næringsvirksomhet i kommunen fram til 2035. Visjon i veiledende plan for Lysakerbyen (vedtatt i Bærum kommune 6. februar 2019) er at den skal være urban portal – fra trafikkmaskin til levende by.

Flere offentlige aktører, blant annet Statens vegvesen, Bane NOR/Jernbanedirektoratet og Fornebubanen er, eller skal, i gang med planlegging og utbygging på Lysaker for å realisere tiltak innenfor sitt ansvarsområde. Flere problemstillinger må løses i en helhet og det krever at arbeidet samordnes. Bærum kommune leder koordineringsprosessen for å sikre en samordnet planlegging av Lysaker kollektivknutepunkt.

Kommunen har hatt ansvar for, eller vært involvert, i en rekke planarbeider i området som: mulighetsstudie for Lysaker kollektivknutepunkt og senere VPOR Lysakerbyen, reguleringsendring av Lysaker stasjon (Fornebubanen), reguleringsplanarbeid for Lysaker kollektivknutepunkt som blant annet omfatter hevet E18, bussterminal og endret lokalveisystem (Statens vegvesen er tiltakshaver).

Kommunedelplan 3 Fornebu – vedtatt i kommunestyret 27. mars 2019

Plangrepet i KDP3 legger opp til forsterket grønn mobilitet gjennom økt tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. Gode forbindelser i attraktive, urbane omgivelser til kollektivknutepunkter har stor betydning for å optimalisere bruken av kollektivtransport og redusere bilbruk. Overordnet prinsipplan med tilhørende gatesnitt for gatenettet skal være retningsgivende for

videre utvikling på Fornebu. Hovedgatenettet skal i fremtiden ha en bymessig utforming som ivaretar alle trafikantgrupper. Dagens veier blir omformet til gater med tilpasset kapasitet og attraktivitet for gående og syklister.

Fornebubanen blir bærebjelken i kollektivtilbudet og suppleres med bussbetjening på vestre del av Forneburingen for områdene lengst unna T-banen, og til øvrige deler av Bærum. Gatene skal være del av et sammenhengende nettverk av forbindelser, slik at det blir attraktivt å gå og sykle, med aktive fasader, definerte målpunkter, planfrie kryssinger, varierte, gode og trygge ferdselsårer tilpasset ulike brukere.

Det planlegges for en parkeringspolitikk som fremmer grønn mobilitet, ved å stimulere til deleordninger og muligheter for fremtidig transformasjon av parkeringsareal. Sykkelparkering skal være lett tilgjengelig og attraktiv. Bysykkelordning er etablert. Fornebu er også et pilotområde for testing av nye løsninger som førerløs buss, elektriske sparkesykler og «Smart mobility.»

Sandvika

Sandvika står ovenfor store forandringer i årene framover når den skal utvides med nye byområder og fortetting og transformasjon i eksisterende bebygde områder. Det pågår og kommer store planprosjekter i samtlige delområder og det skal investeres mange milliarder i omlegging av overordnet vei- og jernbaneinfrastruktur som frigjør arealer til byutvikling. Det åpner muligheter for å fremme grønn mobilitet. Kommuneplanen legger opp til at innbyggerantallet skal øke fra dagens 6 700 til over 20 000. For å møte denne veksten må nettverket av offentlig rom, gater, veier, byrom og blågrønn struktur utvikles for å sikre Sandvika som et levende, attraktivt tilgjengelig og godt bysentrum som gir bærekraftig mobilitet, trivsel og god folkehelse. Sandvika er en by i endring der prosjektene som kommer utløser et potensial og handlingsrom for å bryte ned barrierer og styrke nettverket av offentlig rom.

Med fortetting og en nesten tredobling av befolkningen i kommuneplanperioden vil det føre til sterk vekst i antall reiser som skal foretas innenfor byen. Utfordringen er å sikre at økningen tas av kollektiv, sykkel og gange. Det er behov for å vise hvilke endringer og prioriteringer kommunen må gjøre for å bidra til å oppnå nullvekstmålet i personbiltrafikken, og utvikle Sandvika til et attraktivt sted. Igangsatt plan for gater og byrom i Sandvika skal gi føringer og prioriteringer for alt plan- og byggesaksarbeid i området slik at det oppnås et framtidig fungerende system for de ulike transportformene samtidig som bykvaliteter ivaretas og styrkes.

Pågående arbeid med plan for gater og byrom antas å ville gi et overlappende grensesnitt både i behov for analyser, registreringer, identifisering av virkemidler osv., med neste versjon av mobilitetsstrategi.

Nye E16 er under oppføring, det har vært gjennomført mulighetsstudie for Sjøfronten, jernbanen skal på sikt utvides med to spor ved Sandvika stasjon og det er flere områdeplaner som er i gang eller vedtatt som Sandvika Sentrum Øst, Hamang, Franzefoss og Industriveien. I Kommunedelplanen for E18 Lysaker – Slependen er E18 lagt i tunnel under Sandvika. Løsningene, særlig på overflaten, skal detaljeres videre i arbeidet med områderegulering for E18 Ramstadsetta – Slependen som forventes å starte opp årsskifte 2019/2020.

Øvrige prosesser

Transporttiltak

Transport er i endring og kommunen har flere piloter for å teste ut og introdusere nye transportformer og -tilbud på. Kommunen er en pådriver for å få fram innovative løsninger i samarbeid med næringsliv og andre offentlige aktører, og er part i flere ulike mobilitetspiloter. Eksempler på en vellykket pilot som nå blir etterspurt i andre kommuner er samkjøringsprosjektet i samarbeid med Ruter, Stabekk Fotball og kommunen, der en tester ut «bestillingstransport» til fritidsaktiviteter og benytter digitale løsninger som gjør det mulig å få til slike transportløsninger. Prosjektet skal evalueres i 2019. Sikkerhet- og trygghetsaspektet spiller også en viktig rolle når folk skal foreta et transportmiddelvalg. Kommunen har lenge jobbet målrettet og kontinuerlig med utvikling av direkte og trygge løsninger for gående, særlig skolevei prioriteres, noe som kommer alle til gode.

Samferdselsplan for Akershus

Fylkeskommunen reviderer hvert fjerde år sin Plan for samferdsel for fylkesveger. Samferdselsplanen er fylkeskommunens strategi- og måldokument for samferdsel i Akershus. Planen omhandler fylkesveger, kollektivtransport, TT-tjenester, skoleskyss, drosjer og kollektivterminaler i Akershus og viser utfordringer, mål og strategier for de områdene man ønsker å prioritere. Den nåværende samferdselsplanen gjelder i perioden 2016-2025. For å følge opp planen utarbeider fylkeskommunen hvert år et fireårig handlingsprogram for den kommende økonomiplanperioden. Handlingsprogrammet rulleres årlig og er fylkeskommunens oppfølging av målene som ble vedtatt i samferdselsplan 2016-2025. Det er eget handlingsprogram for Akershus selv om Viken opprettes fra 1. januar 2020, mens det vil bli én samferdselsplan og ett handlingsprogram for hele Viken fylkeskommune fra 2021. Kommunen har blitt invitert til å gi innspill både ved utarbeidelsen av samferdselsplanen, ved rulleringen av det fireårige handlingsprogrammet og ved den årlige rulleringen av handlingsprogrammet.

Kommunen gir innspill til fylkeskommunens arbeid med samferdsel. Kommunens innspill til handlingsprogram for Akershus 2020 ble behandlet i MIK 11. april 2019. Innspillene inneholder konkrete tiltak for å tilrettelegge for bedre og tryggere framkommelighet for gående og syklende og raskere framkommelighet for kollektiv. Det inneholder også forslag om én takstsone i Bærum, tiltak for bedre trafiksikkerhet, særlig på skoleveg, og innfartsparkering for sykkel og bil ved kollektivstopp. Innspillene er en videreføring av innspill som kommunen ga i 2017 til handlingsprogram for samferdsel for Akershus 2018–2021 som er å finne på nettsiden Handlingsprogram for samferdsel Akershus fylkeskommune.

Innspill Ruters ruteomlegginger

Kommunen har bredt samarbeid med Ruter om rutetilbud og fremtidens mobilitet i forbindelse med kommunens arealplanlegging, utbedringsplaner, spørsmål, ønsker og innspill fra velforeninger, næringsliv, ungdom, skoler, samarbeid om nye mobilitetsstilbud m.m. Utvalg for miljø, idrett og kultur fikk i møte 9. mai egen orientering fra Ruter om det nye ruteanbudet og om Ruters mobilitetsarbeid. Ungdomsrådet fikk en orientering i sitt møte 6. mai i år. Det nye ruteanbudet gir generell forsterking av rutetilbudet med økt kapasitet og hyppigere avganger på alle eksisterende ruter, også «på tvers». Kontrakten har vide muligheter for endringer fram til anbudsoppstart juni 2020, men de må være balanserte for å være innenfor den nye operatørens økonomiske ramme, hvis ikke rammen økes. Det planlegges for møter om dette med både kunder og kommuner i løpet av høsten 2019.

Kommunens løpende arbeid med vei, trafikk og trafiksikkerhet

Kommunen gjennomfører tiltak i tråd med kartleggingen «Trygging av skoleveger i Akershus» (2014) og jobber med en ny «Skoleveisanalyse». Kommunen utvikler også tilbud med bysykler og sykkelhotell for å gi «first mile – last mile»-tilbud ved kombinert mobilitet.

1. Det utlyses et bysykkelsystem i Bærum, i første rekke i Sandvika, Bekkestua, Stabekk og Fornebu. I dag er det kun på Fornebu.
2. Sykkel og gange
 - a. Lager handlingsplan og gjennomfører tilrettelegging og utbygging av sykkel- og gangveger
 - b. Planlegger og bygger sykkelparkering (noen sykkelhoteller) ved kollektivknutepunkt og større målpunkt
3. Innfartsparkering – planlegger og bygger innfartsparkeringer ved flere t-banestasjoner
4. Trafiksikkerhet – det jobbes spesielt med å lage trygge skoleveier for skolebarn, men dette kommer også andre til gode, særlig de som går til kollektivstopp.
5. Utbedrer holdeplasser – utbedrer bussholdeplasser slik at de skal være lett, trygt og attraktivt for flest mulig å ta bussen
6. Tilrettelegging for ladeinfrastruktur som muliggjør en rask overgang fra fossil til utslippsfrie kjøretøy er igangsatt.

Mobilitetsstrategiens innsatsområder for perioden 2019–2020

1. Utvikle helhetlige mobilitetsløsninger.

- Planlegge og bygge ut helhetlig infrastruktur som fremmer gåing, sykling og kollektiv.
- Sikre bygging av Fornebubanen
- Få fram planer som avklarer tiltak og gir grunnlag for å skaffe finansiering av mobilitets-tiltak gjennom fylkets samferdselsprogram, byvekstavtale, Oslopakke 3 mm.
- Følge opp Sykkelstrategien og handlingsplan for sykkel
- Viderutvikle kommunens parkeringsstrategi

2. Styrke kunnskap og synliggjør resultater

- Videreutvikle kunnskap om transportstrømmer, reisevaner, folks holdninger
- Fremme gode og bærekraftige transportløsninger
- Måle og følge med på hvilken effekt tiltakene har og om utviklingen går i ønsket retning.

3. Spre kunnskap og inspirasjon til å gjøre klimakloke mobilitetsvalg

- Gjennomføre mobilitets tiltakene i Klimastrategien 2030.
- Bidra til å endre folks reisevaner i ønsket retning

- Være pådriver og samarbeidspart i utviklingen av nye og smarte mobilitetsløsninger
- Bysykkel i Sandvika

4. Samarbeid for klimaklok mobilitet

- Samarbeide med Ruter og andre aktører/etater for å tilby et best mulig mobilitets- og kollektivtilbud på buss, bane, tog og båt.
- Arbeide for takssone 1 i hele Bærum
- Styrke busstilbudet på tvers i Bærum
- Få reetablert båttilbud mellom Forenbu og Oslo sentrum med klimavennlig energi
- Samarbeide med næringslivet om klimaklok næringsstransport og smart bylogistikk
- Legge til rette for utslippsfri transport både for privatbiler og næringsstransport gjennom gode ladeordninger

5. Utvikle mangfoldig, grønn og urban bykvalitet

- Konsentrere bygging av boliger og næringsbygg rundt knutepunktene (vedtatt arealstrategi).
- Bidra til god kollektivdekning ved knutepunktene og best mulig fremkomlighet for sykkel og gange inn til knutepunktene
- Legge til rette for fortetting med bykvalitet og med redusert transportbehov

Om innsatsområder i mobilitetsstrategien

1. Utvikle helhetlige mobilitetsløsninger

For å oppnå målsettingene, er det nødvendig å se den samlede satsingen på mobilitet i en helhet gjennom å sammenstille alle tiltak og aktiviteter som påvirker mobilitet, og vurdere de opp mot utfordringer og måloppnåelse.

Det er langt på vei etablert et sammenhengende hovedsystem for gang- og sykkelvegnett i Bærum. Noen viktige lenker mangler likevel, og standarden bør flere steder heves fordi tilbudet ikke er tilstrekkelig kapasitetssterkt og trafikksikkert.

Den nylig vedtatte Sykkelstrategien danner grunnlag for handlingsplanen for sykkel. De prioriterte tiltakene i planen bygger opp om målene for sykling. Potensialet i å tilrettelegge for at flere skal velge å sykle eller gå er stort.

Reisevaneundersøkelsen for Bærum (2016) viser at på reiser under 1 km velger 29 prosent å kjøre bil, mens kun 4 prosent sykler. I arealplanlegging brukes ofte cirka 1 km som definisjon på gangavstand. Jfr. Nasjonal gåstrategi er det akseptabelt å gå 5 til 10 minutter til en holdeplass for kollektivtransport. Dette tilsvarer cirka 1 km avhengig av gangfarten. Er reiseavstanden over 1 km velger flere å kjøre bil fremfor å gå, så her er potensialet stort for å tilrettelegge for at flere kan velge sykkel isteden.

Det er størst samfunnsnytte i å prioritere å legge til rette på riktig måte der det er størst potensialet for å få flest mulig til å gå eller sykle. Undersøkelser viser at den viktigste forutsetning for å velge sykkel framfor bil er følelsen av trygghet. Kommunens sykkelstrategi og handlingsplan følger opp og legger til rette for å dette.

Selv om kommunen først og fremst har ansvar for det kommunale veinettet, har kommunen en viktig rolle i å sikre at kommunal, fylkeskommunal og statlig infrastruktur sees i en helhet slik at traséer, standard og kapasitet blir gjennomgående og med god sammenheng mot tilgrensende arealbruk, både i og utenfor by- og tettsted. Det krever at kommunen ligger foran med plane for helheten slik for eksempel Sykkelstrategien med plan for sykkelveinettet legger opp til. Sykkelruter omfatter ofte flere veieiere, og for å ivareta gjennomgående standard og unngå systemskifter slik at trafikkikkerhet, rask framkommelighet og riktig kapasitet ivaretas krever det samhandling med andre involverte etater. En Byvekstavtale skal porteføljestyres etter kriterier om blant annet effekt av tiltaket opp mot måloppnåelse, og at prosjektet er planlagt med reelt kostnadsoverslag.

Mange korte reiser gjøres med bil istedenfor med andre transportmidler fordi man har tilgang på parkering og/eller fordi det ikke er trygt og effektivt å reise på andre måter. Arbeidet med å revidere kommunens parkeringsstrategi, som skal bygge opp om målene for klima og mobilitet, blir startet opp høsten 2019.

2. Styrke kunnskap slik at vi velger beste mobilitetsløsninger og synliggjøre resultatene

Kommunen har for liten kunnskap om reisevaner og mobilitetsvalg. I mobilitetsarbeidet er det derfor prioritert å få gjennomført reisevaneundersøkelser (RVU), slik at de nasjonale undersøkelsene er utvidet med et større detaljeringsnivå for kommunen. Resultatene fra undersøkelsen som ble utført i 2018/19 ventes oversendt fra Vegdirektoratet før sommeren 2019 og vil da bli analysert og brukt som grunnlag for blant annet mobilitet- og kommuneplanarbeidet. Undersøkelsene vil bli gjentatt jevnlig, avpasset mot rapporteringshyppigheten fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene. I tillegg vil det bli vurdert å gjøre jevnlige undersøkelser om folks holdninger til mobilitet for å få et enda bedre grunnlag til å finne målrettede tiltak og følge med på hvilken effekt de har.

3. Spre kunnskap og inspirasjon til å gjøre klimaklok mobilitetsvalg

Valg av transportformer i dagliglivet gjøres av den enkelte. Kommunen ønsker sammen med samferdselsaktørene å gi grunnlag for at den enkelte kan gjøre kloke reisevalg og være pådriver og samarbeidspart i utviklingen av nye og smarte mobilitetsløsninger. Innovasjon og utvikling innen mobilitetsfeltet foregår i stor fart.

Kommunens Klimastrategi 2030 har en handlingsplan med mange tiltak knyttet til mobilitet, herunder flere piloter og stimuleringsordninger. Kommunen har allerede gjennomført utprøving av tilbud om alternative transportformer og bidratt til erfaring og kunnskap som endrer folks holdninger og vaner og vil fortsette dette arbeidet. Eksempler på tiltak er den kollektive henteordningen av barn som trener fotball på Stabæk og låneordningen med elsykler kalt «Smartbike».

4. Samarbeid for klimaklok mobilitet

Omtrent halvparten av de som jobber i Bærum bor også i kommunen. Reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2016 viser at hovedtransportmiddel i Bærum fortsatt er bil, og at kun 17 prosent av reisene som foretas skjer med kollektivtransport.

Kollektivtilbudet for Oslorettede reiser fra store deler av kommunen er relativt konkurransedyktig mot personbil, særlig for sentrumsrettede reiser i rush. Cirka 45 prosent av disse reisene ble i 2016 gjort med kollektiv. Kollektivtilbudet for mange interne reiser «på tvers» i kommunen oppleves som mindre konkurransedyktige. Det henger dels sammen med at det er mindre marked for høyfrekvent tilbud, og dels med at det går mye raskere å kjøre bil sammenlignet med å reise kollektivt. Mange bussruter kjører dessuten omveier for å gi god flatedekning og står i samme kø som biltrafikken. I tillegg er det enkelt å bruke bil og parkere på mange interne reiser i kommunen.

Tall fra Ruter viser at kollektivreiser i Bærum har økt med 6,3 prosent i 2017 og 6,6 prosent i 2018. Dette er mer enn gjennomsnittlig vekst i Akershus som er på 4,9 prosent og mer enn befolkningsveksten. Fra juni 2020 blir kapasitet og frekvens på rutetilbudet i Bærum styrket ytterligere.

Det er en utfordring at Bærum har to takstsoner for kollektivreiser og at mange av bussrutene på tvers av kommunen fungerer som lokaltransportruter, med mange stopp og som bruker lang tid. Samtidig ligger det et potensiale i å få enda større økning i kollektivreiser om kommunen kan bli én takstzone og rutene får mer effektiv framkommelighet.

Ruter er i ferd med å utvikle seg som operatør for kombinerte reiser og mer tilpassede kollektivtilbud til ulike kundegrupper. Dette blir gjort i aktivt samarbeid med kommunen, også når det gjelder utviklingen av det ordinære busstilbudet og det vil bli lagt vekt på å fortsette den gode dialogen i videre utvikling av kollektivtilbudet og kollektivinfrastrukturen.

For kommunen er det derfor viktig å fortsette samarbeidet med Ruter og andre aktører/etater for å tilby et best mulig mobilitets- og kollektivtilbud på buss, bane, tog og båt.

5. Utvikle mangfoldig, grønn og urban bykvalitet

Det overordnede grepet for å bidra til reduksjon av klimagassutslipp og nullvekstmålet ligger innen arealplanlegging. Kommuneplanens arealdel bygger oppunder regionale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging. Utviklingen i arealbruk og transportsystem påvirker hverandre. Arealutvikling, enten som fortetting, transformasjon eller helt nye utbyggingsområder, fører til økt etterspørsel etter transport. Det kan gi ytterligere kø på veiene og mer trengsel i kollektivsystemet om det ikke settes inn tiltak. Samtidig gir vekst et bedre markedsgrunnlag for å utvikle et mer attraktivt kollektivtilbud som kommer nye og eksisterende innbyggere til gode. Nye transporttilbud fører som regel til endret arealbruk over tid. For eksempel er det mer attraktivt å bygge boliger, service og arbeidsplasser på steder med godt kollektivtilbud.

Hvordan vi tilrettelegger for fortetting har stor betydning for i hvilken grad arealbruken bidrar til å redusere transportbehov. Høy tetthet gir korte avstander og gjør det enklere å gå og sykle i det daglige. Men det forutsetter trygge og attraktive omgivelser og tilknytning til kollektivknutepunkt for de som skal gå og sykle, og at sekundært kollektivnett inn mot knutepunktet har god framkommelighet. Det krever også at et mangfold av ulike funksjoner som folk flest bruker i det daglige som skole, barnehage, butikker, fritidsaktiviteter, jobb, helsetilbud osv.

Fortetting er det mest effektive tiltaket for å redusere transportbehov og påvirke folks reise-

vaner. Kommunen har et særlig ansvar for å utvikle arealbruk og transportsystem som påvirker hverandre på en slik måte at det reduserer transportbehovet og bygger opp under et mest mulig effektivt kollektivsystem.

I regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015) er hovedstrategien å legge til rette for høy arealutnyttelse i områdene som er avsatt til prioriterte vekstområde rundt kollektivknutepunkt og kollektivakser, særlig jernbanen. Det forutsettes fortetting med kvalitet og utforming av knutepunkt og helhet i mobilitetssystem som legger best mulig til rette for at transporten av mennesker skal bli behagelig, trygg og effektiv, og at varer og tjenester får optimal framkommelighet. Kommunen følger opp den regionale planens føringer og har som planmyndighet et særlig ansvar for å samordne den komplekse arealplanleggingen.

