

Belønningsmidler for bedre kollektivtransport, sykkel og redusert biltrafikk i Buskerudbyen.

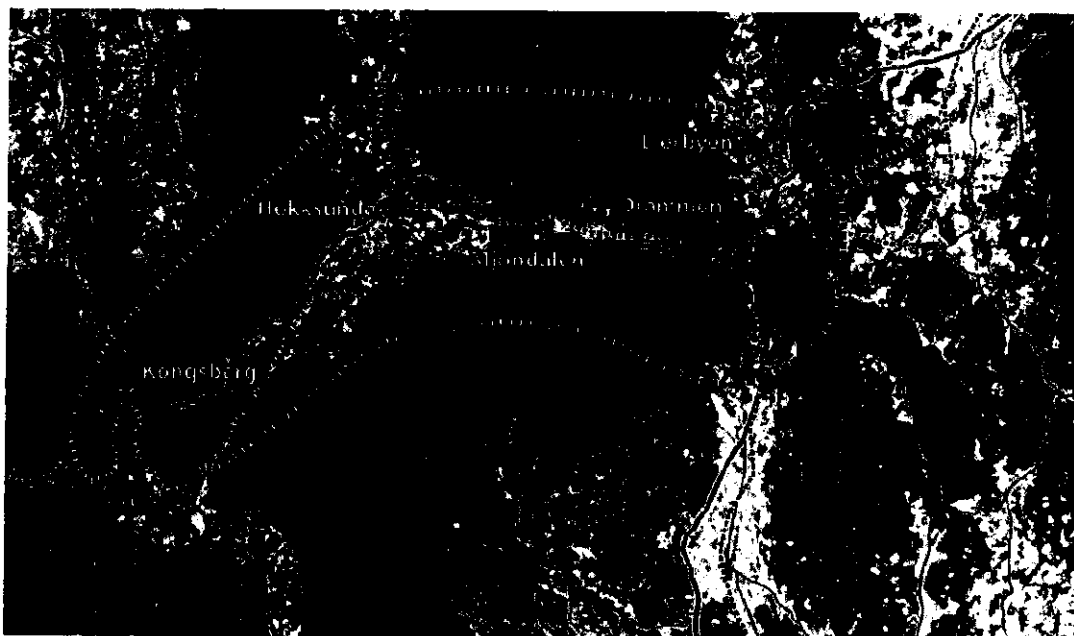
Handlingsprogram 2010-2013. Buskerudbypakke 1. versjon 1.0

Versjon 05.02.2010

Status for dokumentet

Dette dokumentet vil være et styringsdokument for prioritering av tiltak innenfor den årlige økonomiske tilskuddsrammen som blir gitt fra Samferdselsdepartementet knyttet til den 4årig avtalen om belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.

I tråd med inngått avtale skal dette handlingsprogrammet revideres og gis en fornyet politisk behandling i løpet av 2010. Revideringen skal inneholde prinsippvedtak om biltrafikkreduserende tiltak.



Figur 1: Buskerudbyen omfatter kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg.

1. Prosjekt Buskerudbyen, belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk og Buskerudbypakke 1.

ATMprosjekt Buskerudbyen skal bidra til en samordnet og klimavennlig areal og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

I tråd med samarbeidsavtalen for ATMprosjekt Buskerudbyen vil følgende oppgaver være prioritert i første fase av prosjekt Buskerudbyen :

1. Felles areal- og transportplan med relevante virkemidler.
2. Buskerudbypakke 1 – Tiltak omfattet av belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk. (bedre busstilbud, bedre framkommelighet for buss, infrastrukturtiltak for buss og tog, gang- og sykkelveier, opprustning av knutepunkter for buss og tog, biltrafikkreduserende tiltak, innfartsparkering mv)
3. Arena for samordning av prioriterte oppgaver
4. Kommunikasjon og formidling

Tiltak knyttet til belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk være helt sentralt for prosjektets tiltaksrettede oppgaver.

2. Handlingsplan for 4årsperioden 2010 – 2013

Prioriterte tiltaksområder for belønningsordningen

Prosjekt Buskerudbyen vil i sitt arbeid prioritere følgende tiltaksområder knyttet til midler fra belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk:

1. Felles areal- og transportplan.
2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt
3. Forbedre infrastrukturen og framkommeligheten for kollektivtrafikken
4. Tiltak for syklende og gående
5. Biltrafikkreduserende tiltak
6. Informasjon, holdningsskapende arbeid,
7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger.

Midler fra belønningsordningen for 2010- 2013 vil benyttes på følgende måte innenfor tiltaksområdene:

1. Felles areal- og transportplan	5 mill.kr
2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt	50 mill.kr.
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	140 mill.kr.
4. Tiltak for syklende og gående	50 mill.kr
5. Biltrafikkreduserende tiltak	15 mill.kr
6. Informasjon og holdningskampanjer	15 mill.kr
7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger.	5 mill.kr
Totalt tilskuddsbeløp for 2010 – 2013 (4 år)	280 mill.kr

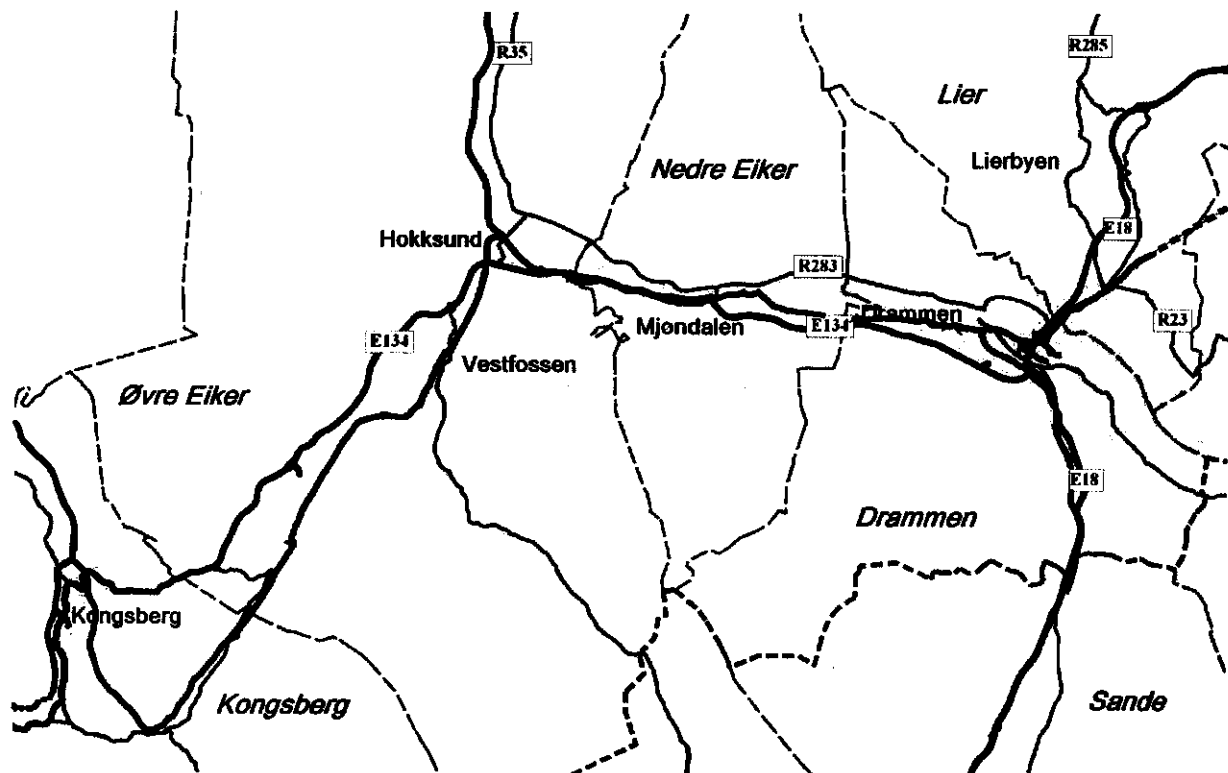
Utdyping av foreslåtte tiltaksområder <i>Innenfor en foreslått tilskuddsramme på 280mill.kr for 2010 - 2013</i>	SUM
<p>1. Felles areal og transportplan for Buskerudbyen I dette planarbeidet vil bla følgende inngå:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byutviklingsstrategier knyttet til flerkjernet bystruktur og tilhørende fortetting bla. i knutepunktene langs jernbanen bla. for å redusere avhengigheten av bil. Eksisterende kommunesentra/bysentra skal styrkes. • Areal- og transportpolitiske virkemidler kan brukes for å redusere avhengigheten av bilbruk og begrense trafikk- og miljørelaterte konsekvenser av biltrafikken • Strategier for å videreutvikle kollektivsystemet som integrert del av byutviklingen og med en kvalitet som kan konkurrere med bilen. Her inngår jernbanen og toget som viktig infrastruktur og kollektivtilbud. • Lokaliseringsstrategier for arbeidsplasser, næringsvirksomhet og handel som støtter opp om ønsket transport- og arealutviklingsmønster. <p>Aktuelle tiltak (bidrag til utredninger/analyser):</p>	5 mill
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Byområdeanalyse- konsekvenser av trend, fortettingspotensiale og strategier for knutepunktsutvikling.</i> • <i>Alternative kollektivkonsept – strategier</i> • <i>Biltrafikkreduserende næringslokalisering – konsept/strategier og utredning av lokalisering av regionale og trafikkgenererende næringslokaliseringer</i> 	
<p>2. Forbedringer i kollektivtilbudet lokalt og regionalt Sterk opptrapping av busstilbudet fra 2010. Hovedstrategien for forbedring av busstilbudet i perioden er at tilbudet økes vesentlig på ruter som etableres som "flaggruter" (10 – 20 min.intervall) med stort potensial for økt trafikk, betjener større befolkningskonsentrasjoner og kommunesentra/knutepunkter eller viktige ruter for mating til de største kollektivknutepunktene langs jernbanen. Det legges til grunn at den økte satsingen kan videreføres og styrkes ytterligere så snart forutsigbarhet er på plass for finansiering fra Buskerudbypakke 2 fra 2014.</p> <p>Aktuelle tiltak:</p>	50 mill
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Økt frekvens og nye rutetilbud. Målrettet. ("Flaggruter" prioriteres).</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Utvikling av høystandard bussløsninger i form "Flaggruter" og evt. "Bussmetro" med prioriterte busstrase/felt.</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Oppfølging av foreslått dobling av tog tilbud Drammen – Hokksund fra 2012 med tilknytningsbuss Hokksund - Kongsberg der også lokale bussruter inngår</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Målrettede takstforsøk rettet mot prioriterte kundegrupper (ung voksen). Samordning av takstsystem med StorOslo og med NSB.</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tilskudd til innkjøp av lavutslippsbusser for "flaggruter"</i> 	

Utdyping av foreslåtte tiltaksområder Innenfor en foreslått tilskuddsramme på 280mill.kr for 2010 - 2013	SUM
<p>3. Forbedring av infrastrukturtiltak og framkommelighet for kollektivtrafikken, fysisk tilrettelegging av lokalt gatenett, holdeplasser og togstasjoner (se også bilrestriktive tiltak ovenfor).</p> <p>Strategien er å gjøre bussen mer konkurransedyktig overfor bilen ved økt framkommelighet for prioriterte "flaggruter" og å gi terminalene (hovedknutepunkter og prioriterte holdeplasser) en høy standard for kundene.</p> <p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bygging av bussfelt, • Tiltak på jernbanestasjoner (f.eks bilparkering, sykkelparkering, info, etc.) (ikke de store tiltakene som JBV selv tar ansvaret for i Handlingsprogram for 2010 – 13) • Oppgradering av holdeplasser, park and ride og drift/renhold/vedlikehold av holdeplasser i alle kommunene. 	140 mill
<p>4. Tiltak for gående og syklende – Buskerudbyen som sykkelby</p> <p>Hovedinnsatsen vil være å utvikle sykkel som et attraktivt alternativ som transportmiddel for større brukergrupper og som godt tilbud sammen med buss og tog. Videreutvikling og videreføring av Sykkelbyen Kongsberg er en del av dette. Det miljø- og helsemessige perspektivet vil inngå i dette tiltaksområdet.</p> <p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utvikle sammenhengende hovedvegnett for transportsyklisten i byene og tettstedene med høy drifts-/vedlikeholdsstandard. • Prioritering av sammenhengende regionale gang- og sykkelveier for "transportsyklisten. Aktuelle prioriteringer; Hokksund – Lierbyen på begge sider av elva, (og evt.Kongsberg – Hokksund). • Hovedplan (masterplan) for Sykkelbyen Buskerudbyen. • Utvikle og gjennomføre ny og bedre drifts- og vedlikeholdsstandard for helårssykling. • Nøkkeltrekninger i hvert kommunesenter / bysenter hvor også viktige sykkelstrekninger som skolevei prioriteres hvor helse og trafikksikkerhetsperspektivet tillegges stor vekt. • Utvikle en transportkjede med høy kvalitet for sykkel og tog/ buss i kombinasjon • Tilrettelegge gangveier i tilknytning til større holdeplasser for buss og togstasjoner. 	50 mill

Utdyping av foreslåtte tiltaksområder <i>Innenfor en foreslått tilskuddsramme på 280mill.kr for 2010 - 2013</i>	SUM
<p>5. Bilbegrensende tiltak (se også tiltaksområde 3) Forskning og eksisterende kunnskapsgrunnlag tilsier at det er kun i kombinasjon med biltrafikkreduserende tiltak at positive kollektiv- og sykkeltiltak vil gi tilstrekkelig effekt i forhold til ressursinnsatsen. Dog har disse tiltakene så langt vist seg å være politisk vanskelig å gjennomføre. Utarbeidelse av felles analyser og utredninger vil gi et bedre grunnlag for en hensiktsmessig iverksetting.</p> <p>Hovedtiltakene under vil være knyttet til å sikre full effekt av ovennevnte strategier for etablering av styrket innsats for kollektivreisende, gående og syklende.</p> <p>Aktuelle tiltak:</p>	15 mill
<ul style="list-style-type: none"> • Etablering av sambruksfelt og tilfartskontroll 	
<ul style="list-style-type: none"> • Fartsbegrensning i sentrum, (Bidrag til fysisk tilrettelegging) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Felles parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen (bidrag til utredning) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Utredning av trafikkantbetaling (kø-/veipricing, lokal bensinavgift ol.) 	
<p>6. Markedsføring og informasjon Prosjekt Buskerudbyen har som grunnleggende perspektiv å bidra til en omfordeling mellom transportmidlene - til mer kollektivtrafikk, sykkel og gange og mindre unødig biltrafikk. Dette er en enorm motivasjons- og informasjonsoppgave bl.a. knyttet til de tiltak som gjennomføres. Målrettede kampanjer for sykkelbruk og framtidssrette infosystem for kollektivtilbud vil være en del av dette. Erfaringene fra Sykkelbyen Kongsberg understreker viktigheten av å prioritere ressurser til holdningsskapende arbeid for å sikre stor effekt av gjennomførte tiltak.</p> <p>Aktuelle tiltak:</p>	15 mill
<ul style="list-style-type: none"> • Holdningsskapende tiltak/kampanjer for endret adferd – buss, tog, sykkel i stedet for bil. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Markedsføring av tiltak som iverksettes for å få optimal effekt. Bla. skape forståelse for bilreduserende tiltak 	
<ul style="list-style-type: none"> • Markedsføringspakke for buss (f. eks. rutebok, rutefoldere, på holdeplasser m.m.) Kunderettet info for buss / sanntidsinformasjon. Ny logo og profilering. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ny billetteringspraksis for buss – økt bruk av automater, mobil og internett. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitetsveiledning for næringslivet 	
<p>7. Kunnskapsgrunnlag, trafikk-/resultatmålinger og evaluering. Et av hovedprinsippene for samarbeidsprosjektet er at det skal basere seg på kunnskapsbaserte løsninger. Etablering av et felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og datainnsamling vil være en del av et slikt kunnskapsgrunnlag for et langsiktig samarbeid som i 2010 fortsatt vil være i oppstartfasen. Nødvendig</p>	5 mill

Utdyping av foreslåtte tiltaksområder	SUM
Innenfor en foreslått tilskuddsramme på 280mill.kr for 2010 - 2013	
rapportering av resultater krever også et slikt grunnlag.	
Aktuelle tiltak:	
<ul style="list-style-type: none"> • Etablering av felles GIS-verktøy (Bidrag) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluering av tiltak knyttet til belønningsordningen. Før og etter undersøkelser. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Trafikktellinger - bil, buss, sykkel etc. 	

4. Opplegg for trafikkmålinger og resultatoppfølging



4.1 Trafikk og reisevaner i byområdet Buskerudbyen

Samarbeidet i byområdet fra Lier til Kongsberg er i en oppstartfase. Derfor er registrering og dokumentasjon av trafikktviklingen i byområdet Buskerudbyen, så langt ikke tilstrekkelig dokumentert og rapportert. Dette vil være en oppgave framover som vil inngå i rapportering i forhold til belønningstilskudd for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009) som gjennomføres i 2009, vil gi god status for bla. trafikkfordeling og reisevaner i dette byområdet. Buskerudby-prosjektet delfinansierer arbeidet med ekstrautvalg slik at RVUen skal gi mer spesifikke data for hver av de 5 kommunene. Det er varslet en ny nasjonal RVU i 2014. Denne vil gi god dokumentasjon på resultater i perioden 2009 – 2013.

4.2 Nøkkeltall for trafikkutviklingen (bil, buss, tog og sykkel)

Trafikktellinger (fra 2007 til 2008) viser følgende foreløpige hovedtall samlet for de tre kommunene Lier, Drammen og Nedre Eiker (Drammensområdet):

- 3,2 % vekst i lokal kollektivtrafikk
- ca 12 % vekst i togtrafikken (lokalt og til/fra Oslo-området)
- 1,7 % vekst i biltrafikken på 4 angitte tellepunkter
- 2,0 % vekst i innbyggertall

Dokumentere trafikkdata vil bli en del av arbeidet i prosjektet..

4.3 Opplegg for måling og dokumentasjon

Det er i dag flere tellepunkter for biltrafikken i dette byområdet. Disse vil danne grunnlag for trafikkmålinger i 2009. For å følge opp resultater knyttet til belønningsordningen vil det bli etablert nye tellepunkter på hensiktsmessige steder, samordnet med de resultatmål som defineres for 4-årsperioden. Det vil også bli etablert et system for måling/registrering av sykkeltrafikk.

Følgende trafikkstrømmer er sentrale for å følge trafikkutviklingen i Buskerudbyen:

1. Trafikk ut og inn av Buskerudbyen, hvor også trafikk i retning Oslo inngår.
2. Lokalregional trafikk mellom de 5 kommunene (på kommunegrensene)
3. Strategiske veistrekninger i hver av kommunene

Statens vegvesen, Nedre Buskerud vegdistrikt leder p.t. en arbeidsgruppe som skal foreslå opplegg og nye målepunkter for biltrafikktellinger. Det vil søkes samarbeid med Vegdirektoratet om måleopplegget.

4.4 Resultatrapportering

Rapportering vil skje i tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer.