



Urbanet Analyse

Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen Kunnskapsgrunnlag.



Sammendrag. November 2010

Utredning på oppdrag av Buskerudbysamarbeidet.
– et samarbeid om areal, transport og miljø.



Buskerudbyen

Oppsummering og anbefalinger

Målrettet og offensiv virkemiddelbruk nødvendig for måloppnåelse

Det er satt ambisiøse mål for trafikkutviklingen i Buskerudbyen. Biltrafikken skal stabiliseres på dagens nivå, noe som betyr at all trafikkvekst skal tas av andre transportformer enn bil.

I utredningen er det vist at biltilgangen i Buskerudbyens befolkning øker, og parkeringskapasiteten i sentrumsområdene er god. Dette gjør det utfordrende å nå målet om nullvekst i biltrafikken. Det er likevel mulig å nå målet som er satt for Buskerudbyen, men det krever en målbevisst bruk av virkemidler.

I utredningen analyseres effekten av fire scenarier med ulik innretning med hensyn til styrke på kollektivsatsingen og grad av restriksjoner mot bilbruk (se Tabell 1.1). I den såkalt *offensive* kollektivsatsingen har vi lagt inn en radikal forbedring av tilbudet, med en kombinasjon av takstreduksjon, frekvens- og fremkommelighetsforbedring og økt komfort. Den såkalt *moderate* kollektivsatsingen er mindre ambisiøs enn den offensive satsingen, men også den moderate satsingen innebærer en vesentlig forbedring av tilbudet.

I *scenario 1* har vi kombinert offensiv kollektivsatsing med sterk grad av restriktive tiltak mot bilbruk. I dette scenariet reduseres biltrafikken med ca 11 prosent. Scenario 1 innebærer et økt tilskuddsbehov til kollektivtransporten på ca 55 millioner kroner årlig.

I *scenario 2* har vi sett på effekten av den samme offensive kollektivsatsingen, men uten restriktive virkemidler mot bilbruk. I scenario 2 reduseres biltrafikken med ca 4 prosent. Den offensive kollektivsatsingen krever økte tilskudd på ca 75 millioner kroner årlig.

I *scenario 3* har vi kombinert moderat kollektivsatsing med moderat grad av restriktive virkemidler mot bilbruk. Dette scenariet gir samme effekt på biltrafikken som scenario 2, og vil kreve et økt årlig tilskuddsbehov på ca 19 millioner kroner.

I *scenario 4* har vi samme moderate kollektivsatsing som i scenario 3, men uten restriktive virkemidler mot bilbruk. Dette gir ca 1 prosent reduksjon av biltrafikken, men krever likevel en tilskuddsøkning årlig på 27 millioner kroner.

Tabell 1.1: Oppsummering av virkemiddelbruk, effekter og kostnader i scenariene som er analysert i utredningen.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Tilbudsforbedringer (% endring)				
Frekvens	+50%	+50%	+20%	+20%
Fremkommelighet	+20%	+20%	+10%	+10%
Takst	-20%	-20%	-5%	-5%
Standardheving/komfort	+10%	+10%	-	-
Bilrestriktive tiltak (% endring)				
Bilkostnader*	+30%	-	+10%	-
Parkeringstilgjengelighet i bykjernen	-20%	-	-10%	-
Effekter				
Reduksjon bilreiser	-11%	-4%	-4%	-1%
Økning kollektivreiser	+84%	+51%	+30%	+18%
Økt offentlig tilskuddsbehov (årlig)	55 mill	75 mill	19 mill	27 mill

*F eks økte parkeringsavgifter

Anbefaling: Scenario 3

Resultatene viser at det er med virkemiddelbruken i scenario 2 og 3 at en kommer nærmest målet om nullvekst i biltrafikken.

Det er mulig å nå målet om nullvekst uten restriktive virkemidler, som vist i scenario 2. Men en slik strategi krever en offensiv kollektivsatsing som både er kostnadskrevende og gir liten effekt per krone.

Når en, som i scenario 3, kombinerer restriktive og positive virkemidler nås målsettingen om nullvekst i biltrafikken, til en lavere kostnad enn ved bruk av positive virkemidler alene. Scenario 3 har i tillegg større effekt på kollektivtransportens konkurransekraft på lokale reiser inn mot sentrumsområdene i Drammen. Urbanet Analyse anbefaler derfor scenario 3.

Denne satsingen vil kreve ca 19 millioner kroner i økt tilskuddsbehov årlig. En tilskuddsøkning i den størrelsesorden er nødvendig for å kunne håndtere

- en kapasitetsøkning som følge av 30 prosent flere kollektivreiser,
- en frekvensøkning på 10 prosent
- en takstreduksjon på fem prosent

Scenariet vil også kreve tiltak som øker kollektivtransportens fremkommelighet (målt i gjennomsnittshastighet) med 10 prosent. På kort sikt vil dette innebære økt ressursbruk på infrastrukturtiltak, som ikke ligger inne i våre kostnadsberegninger.

På bilsiden innebærer scenarioet at bilkostnadene øker med 10 prosent, samtidig som parkeringstilgjengeligheten i sentrum reduseres med 10 prosent.

Analysene gir først og fremst et bilde av forventet effekt på noe lengre sikt, dvs i et lengre tidsperspektiv enn 3-4 år. Virkemidlene må sannsynligvis forsterkes ytterligere dersom det skal være mulig å nå en målsetting om nullvekst mot 2013.

Hovedstrategier

Vi vil her skissere noen hovedstrategier som bør ligge til grunn for en nærmere konkretisering og detaljering av virkemidlene som inngår i scenario 3.

1. Rendyrke et regionalt stamlinjenett for Buskerudbyen, og videreutvikle by-stamlinjenettet i Drammen

For å oppnå en reduksjon i biltrafikken er det nødvendig å øke kollektivtransportens konkurransekraft ved å redusere gapet mellom tiden det tar å reise kollektivt og tiden det tar å bruke bil.

Det er ikke et mål at kollektivtransporten skal konkurrere på alle typer reiser.

Kollektivtransporten konkurrerer dårlig mot bil på de korte, interne sentrumsreisene. Men det er heller ikke her man skal satse for å få overgang fra bil til kollektivtransport. På denne typen reiser det viktigere å satse på gang- og sykkeltiltak.

Målsettingen med stamlinjesystemer er å utvikle et kollektivtilbud for hovedtrafikkstrømmene som er raskere og enklere, og som øker overgangen fra bil til kollektivtransport. Å utvikle kollektivsystemet etter stamlinjepsippet betyr at strekninger med stor trafikk, for eksempel mellom knutepunkter, store forsteder og sentrum, trafikkeres av busser og tog som går ofte og har kapasitet til mange reisende.

Denne tankegangen ligger til dels til grunn i det eksisterende linjenettet. Strategien innebærer derfor en ytterligere rendyrking og videreutvikling av grunnprinsippene for dagens linjenett.

- *Regionalt stamlinjenett:* Kollektivtransporten konkurrerer best mot bil på lange regionale reiser mellom byene i Buskerudbyen. Det er viktig å opprettholde og styrke kollektivtransporten ytterligere på disse strekningene. Det er nødvendig å prioritere noen strekninger, som kan inngå i et mer rendyrket regionalt stamlinjenett for Buskerudbyen. De øvrige linjene bør mate til dette stamlinjenettet.
- *By-stamlinjenett:* Fra de store de boligkonsentrasjonene rundt Drammen sentrum, som for eksempel Konnerud, er det mange bosatte, og mange reiser. Det er derfor viktig å legge til rette for lokale sentrumsrettede kollektivreiser fra disse områdene, ved å videreutvikle by-stamlinjenettet for Drammen. Også i Kongsberg bør linjenettet rendyrkes. Det må imidlertid gjøres mer konkrete analyser for å vurdere hvorvidt det er marked for et lokalt by-stamlinjenett, eller om det er effektivt å ha et lokalbusstilbud som mater til det regionale stamlinjenettet. Uansett må det lokale og regionale kollektivtilbudet sees i sammenheng.

Strekningenes som inngår i by-stamlinjene og det regionale stamlinjenettet bør være de samme over tid, og underbygges av fremkommelighetstiltak. Både kollektivsatsingen og de bilrestriktive tiltakene i scenario 3 bør bygge opp under satsingen på stamlinjenettene. Det betyr at tilbudsforbedringene konsentreres om de utvalgte strekningene og at bilrestriksjonene målrettes slik at de bygger opp under en overgang fra bil til kollektivt langs stamlinjenettene. Nettet bør danne et premiss for bolig- og arbeidsplasslokaliseringen på kort og lang sikt.

Fire elementer må sees i sammenheng:

- 1) Fastlegge hovedtrasé/stamlinjenett, og sikre god fremkommelighet langs strekningene som inngår i nettet.
- 2) Utvikle et attraktivt bussystem i stamlinjenettet, med høy frekvens, fast intervall mellom avgangene (dvs. stive rutetider) og god regularitet.
- 3) Utvikle gode knutepunkter langs stamlinjenettet, med vekt på enkel omstigning og god korrespondanse til det øvrige linjenettet. Knutepunktene må lokaliseres nær arbeidsplass-/ handels- /og eller boligkonsentrasjoner.
- 4) Konsentrere fremtidige bolig- og arbeidsplassområder til knutepunktene langs det regionale stamlinjenettet, og langs traseen til by-stamlinjenettet.

Toget må inngå i det regionale stamlinjenettet, sammen med regionale bussruter og ekspressbuss. By-stamlinjen og det regionale stamlinjenettet bør, så langt det er praktisk mulig, kjøre i én felles trasé i korridorene mot sentrum. Rutetidene bør koordineres for å sikre en høyest mulig frekvens på fellestraséen.

Et premiss for stamlinjenettet er at kollektivtransporten sikres en så rask fremføring og kort reisetid at tilbudet er konkurransedyktig med bilen. Det er mange former for reisetidsreducerende tiltak som kan være aktuelle:

- *Fremkommelighetstiltak*, som for eksempel egne kollektivfelt, bussgater eller samkjøringfelt, signalprioritering, eller etablering av utbygde holdeplasser til fordel for busslommer
- *Reduksjon av oppholdstiden på holdeplassen*, for eksempel ved å effektivisere betalingssystemet om bord, eller gjøre det enklere /mer effektivt å gå på og av bussen (brede dører, lavgulv).
- *Øke frekvensen* for å redusere ventetiden mellom avgangene
- *Optimalisere holdeplasstrukturen*, ved å tilrettelegge for en holdeplassavstand som gir kortest mulig reisetid samtidig som trafikantene har en akseptabel gangavstand.

2. Målrette takstreduksjon mot trafikanter som reiser av og til

I scenario 3 anbefaler vi en takstreduksjon på 5 prosent. En slik prisreduksjon vil ha en svært begrenset biltrafikkreduserende effekt dersom reduksjonen spres på alle takstvarianter. En reduksjon av takstene bør målrettes mot marginale kollektivtrafikanter for å gjøre det enklere for de som reiser kollektivt av og til å reise kollektivt. Det er i denne gruppen at potensialet for overgang fra bil- til kollektivreiser er størst.

3. Begrense parkeringstilgjengeligheten

I analysene har vi funnet at det må iverksettes restriktive virkemidler i kombinasjon dersom biltrafikken skal reduseres. Samtidig er det viktig å foreta en prioritering av *hvor* i byområdet en ønsker å begrense bilbruken. Hensikten med restriksjoner er ikke å gjøre det vanskeligere å bruke bil overalt, men å begrense bilbruken der det er ønskelig at kollektivtransporten skal ha hovedprioritet. Som tidligere nevnt anbefaler vi at de bilrestriktive tiltakene iverksettes på en slik måte at de bygger opp under det regionale stamlinjenettet i Buskerudbyen og bystamlinjenettet i Drammen.

Parkeringstilgjengeligheten i bykjernen ser ut til å være god i Buskerudbyen. Det bør foretas en gjennomgang av hvilke muligheter en har for å redusere parkeringskapasiteten. Siden trafikantbetaling ikke er en del av utredningen vil det å begrense parkeringskapasiteten være det mest effektive biltrafikkreduserende tiltaket kommunene har til rådighet på kort sikt. I utredningen om parkeringsstrategi for Buskerudbyen omhandles aktuelle tiltak nærmere.

Fra teori til praksis: Er måloppnåelse mulig på kort sikt?

Analysene viser at målsettingen om nullvekst i biltrafikken mot 2013 er ambisiøs. I praksis vil det ta tid å iverksette en del av tiltakene som er lagt inn i scenariene, som for eksempel parkeringsrestriksjoner og infrastrukturtiltak for å forbedre bussfremkommeligheten. Samtidig er det viktig å se den kortsiktige måloppnåelsen i et lengre perspektiv. Selv om det ikke nødvendigvis er realistisk fullt ut å nå målet om nullvekst i det korte tidsperspektivet frem mot 2013, er grepene som er foreslått i utredningen de mest effektive for på noe lengre sikt å endre transportmiddelfordelingen og redusere biltrafikken i Buskerudbyen.

