

Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen

Bård Norheim

Urbanet Analyse

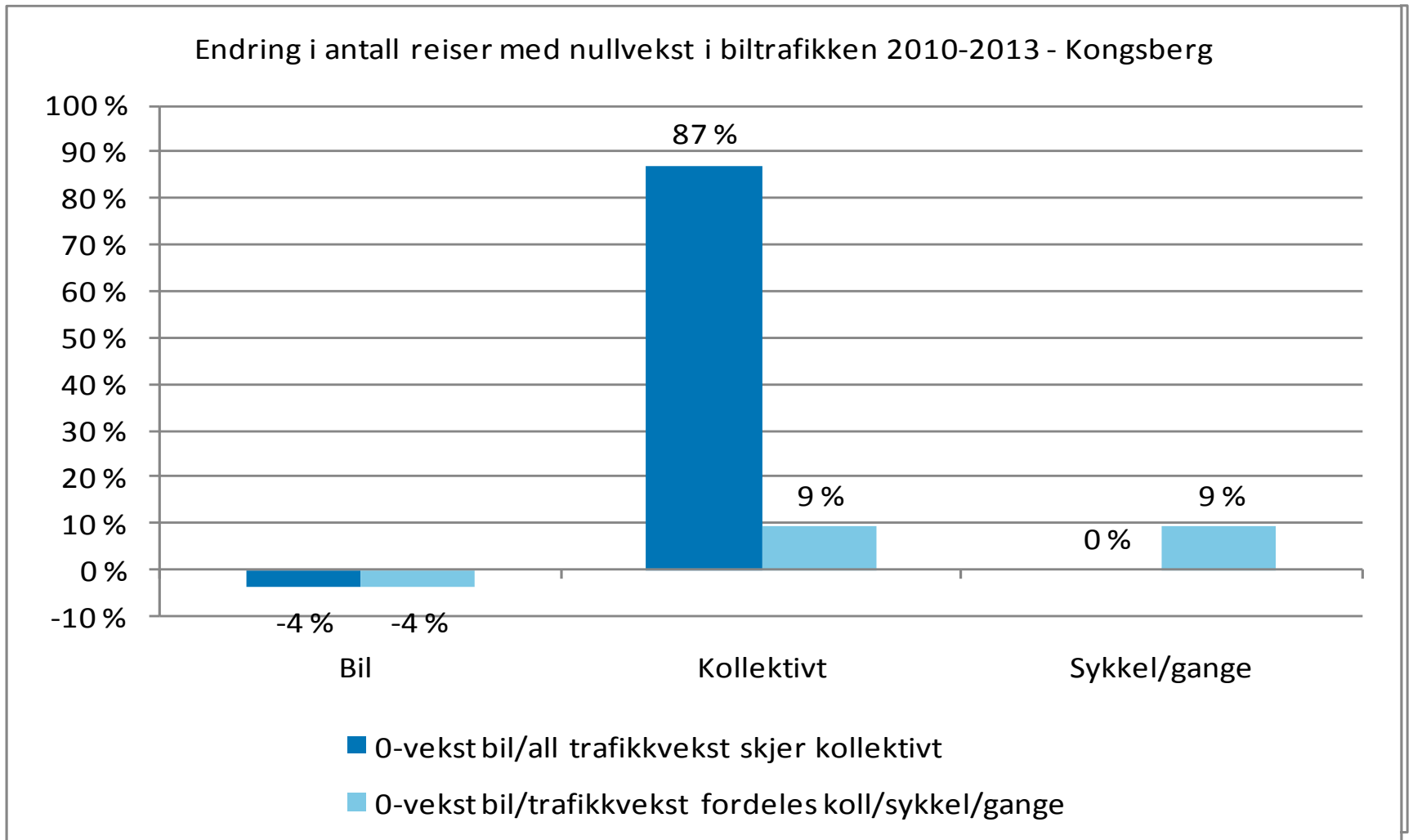
4. November 2010



Kort om presentasjonen

- Utfordringer i Buskerudregionen
- Mulige strategier for kombinert virkemiddelbruk
- Effekter på bil og kollektivtrafikk
- Kostnader ved satsingen
- Effekter på konkurranseflater mellom bil og kollektivtransport

Målsetting om nullvekst i biltrafikken



Utfordringer og strategier

Utfordringer

- God parkeringsdekning
- Høy bilandel og øker kraftig
- Mange med relativt dårlig kollektivtilbud
- Små konkurranseflater bil/kollektivt

Strategier




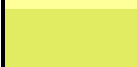


- Målrettet satsing der hvor konkurranseflatene er best
- Kollektivt
 - Hyppigere avganger
 - Bedre framkommelighet
 - Lavere takster
 - Økt standard
- Bil
 - Økte kostnader
 - Færre parkeringsplasser


Konkurransforholdet mellom kollektivtransport og bil

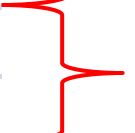
- Må satse på kollektivtransport der det gir best miljøeffekt
 - Potensialet for overgang til kollektivt er begrenset når GK koll er mer enn to ganger større enn GK bil
- Hvor er kollektivtransporten konkurransedyktig i forhold til bil?
 - Hvordan vil konkurransforholdet endres med ulike kombinasjoner av virkemidler?
- Ser på reiser til Drammen og Kongsberg

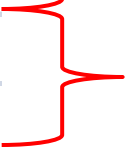
Konkurransesflater bil - kollektivt

- Rød og oransje: Bil er mer enn dobbelt så bra som kollektivt
- Grønnfarger : Kollektivt er like bra eller bedre
- Resten er det konkurranse hvor bil er noe bedre

Fargekode	
	GK koll mer enn 3 ganger høyere enn GK bil
	GK koll mellom 2,1 og 3 ganger høyere enn GK bil
	GK koll mellom 1,6 og 2 og ganger høyere enn GK bil
	GK koll mellom 1,2 og 1,5 ganger høyere enn GK bil
	GK koll mellom 1,1 og 0,9 ganger GK bil
	GK koll mindre enn 0,9 ganger GK bil

 Bil best

 Konkurranse

 Kollektivt best

Alternative strategier for å nå målet

	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4
Kollektivsatsing	Mest offensiv		Moderat	
Restriksjoner på biltrafikken	Mest restriktiv	Ingen	Moderat	Ingen
Kollektivt				
Økt frekvens	50 %	50 %	20 %	20 %
Kortere reisetid	-20 %	-20 %	-10 %	-10 %
Reduserte takster	-20 %	-20 %	-5 %	-5 %
Økt standard	10 %	10 %		
Bilbruk				
Økte kostnader for bilbruk	30 %		10 %	
Færre parkeringsplasser i sentrum	-20 %		-10 %	

Reiser til Drammen

0) Dagens situasjon



1) Offensiv kollektivt og mest restriktiv



Reiser til Drammen

2) Offensiv kollektiv uten restriksjoner



3) Moderat kollektivt og moderate restriksjoner



Reiser til Kongsberg

0) Dagens situasjon



1) Offensiv kollektivsatsing og restriksjoner



Reiser til Kongsberg

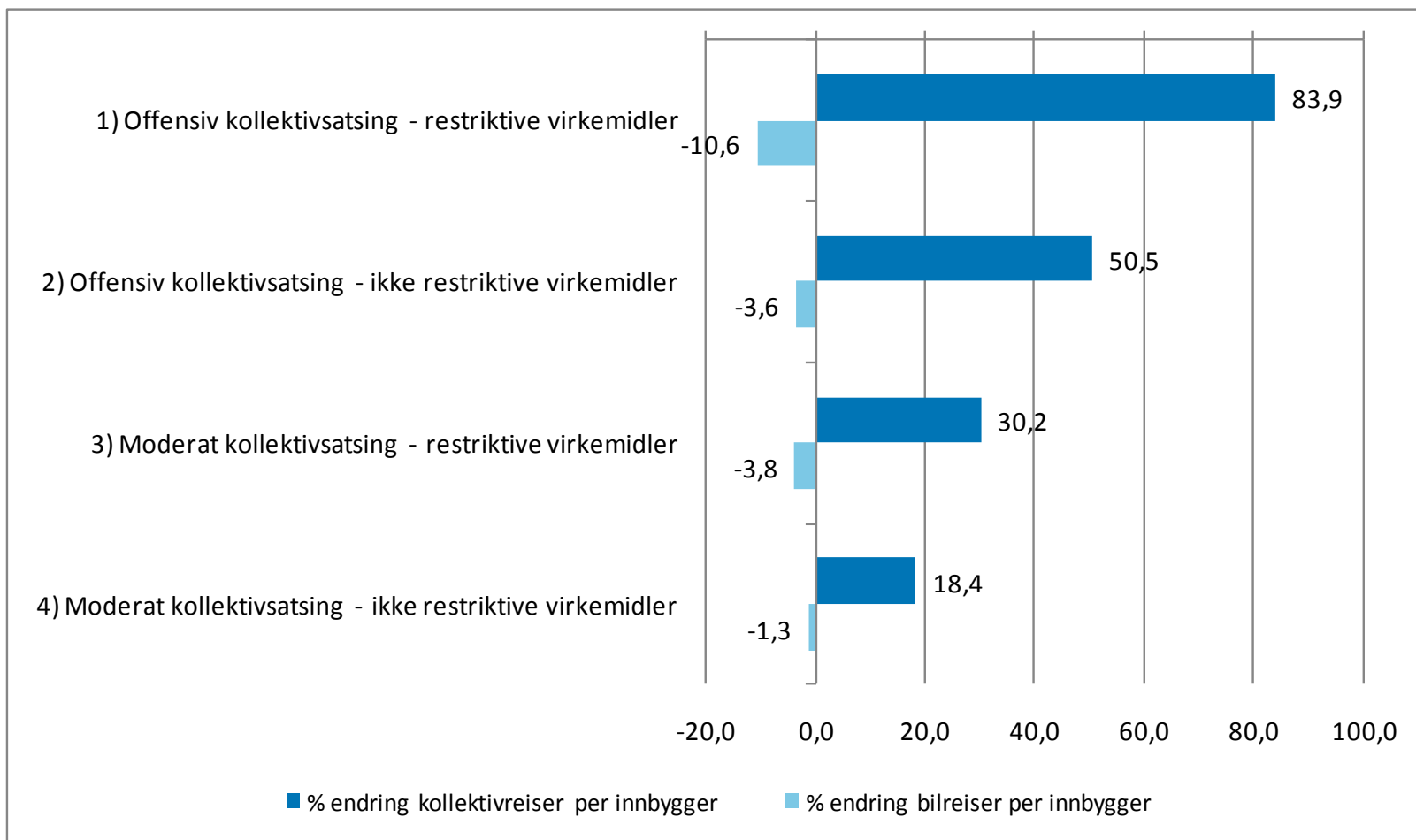
2) Offensiv kollektivsatsing uten restriksjoner



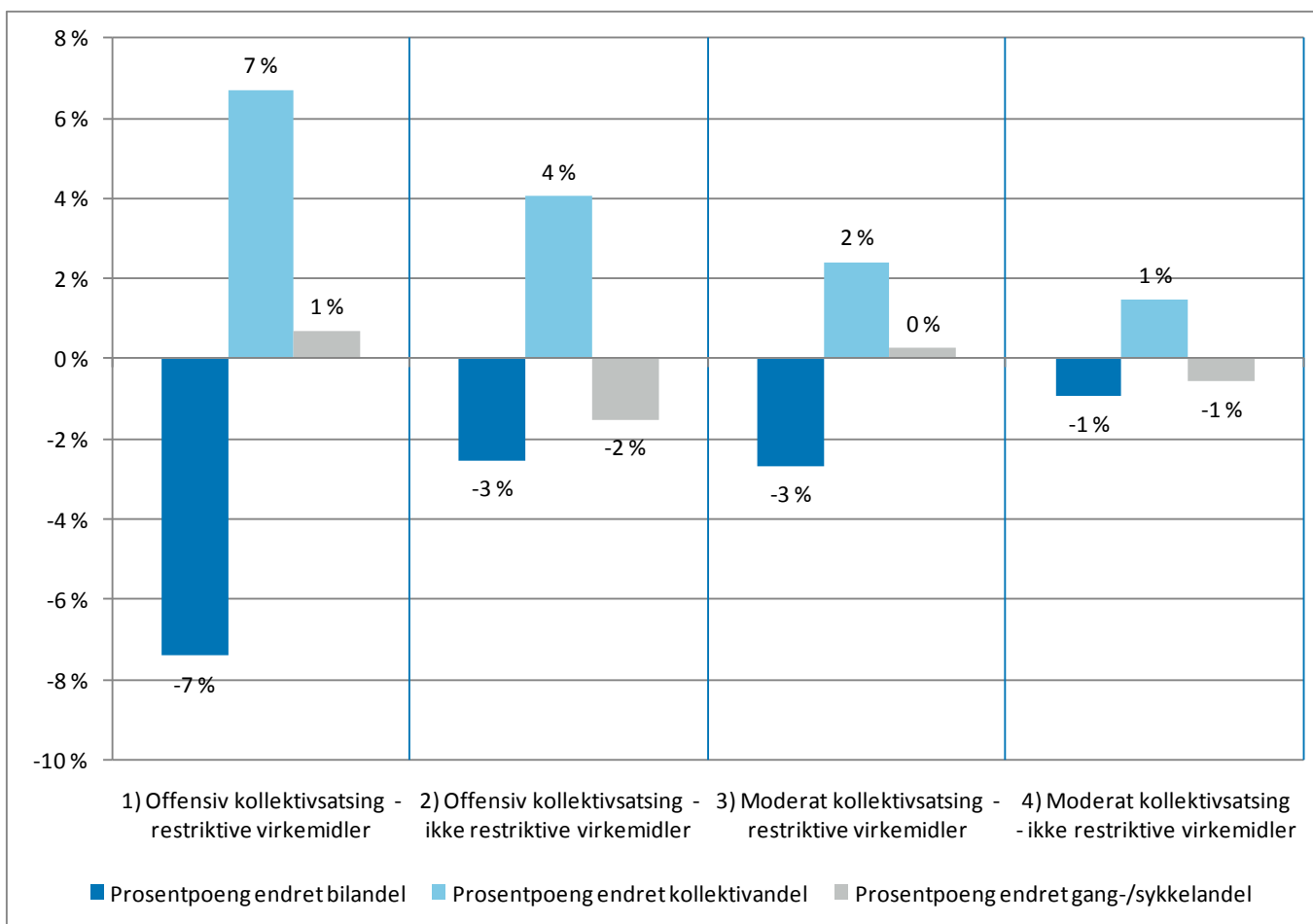
3) Moderat kollektivsatsing og moderate restriksjoner



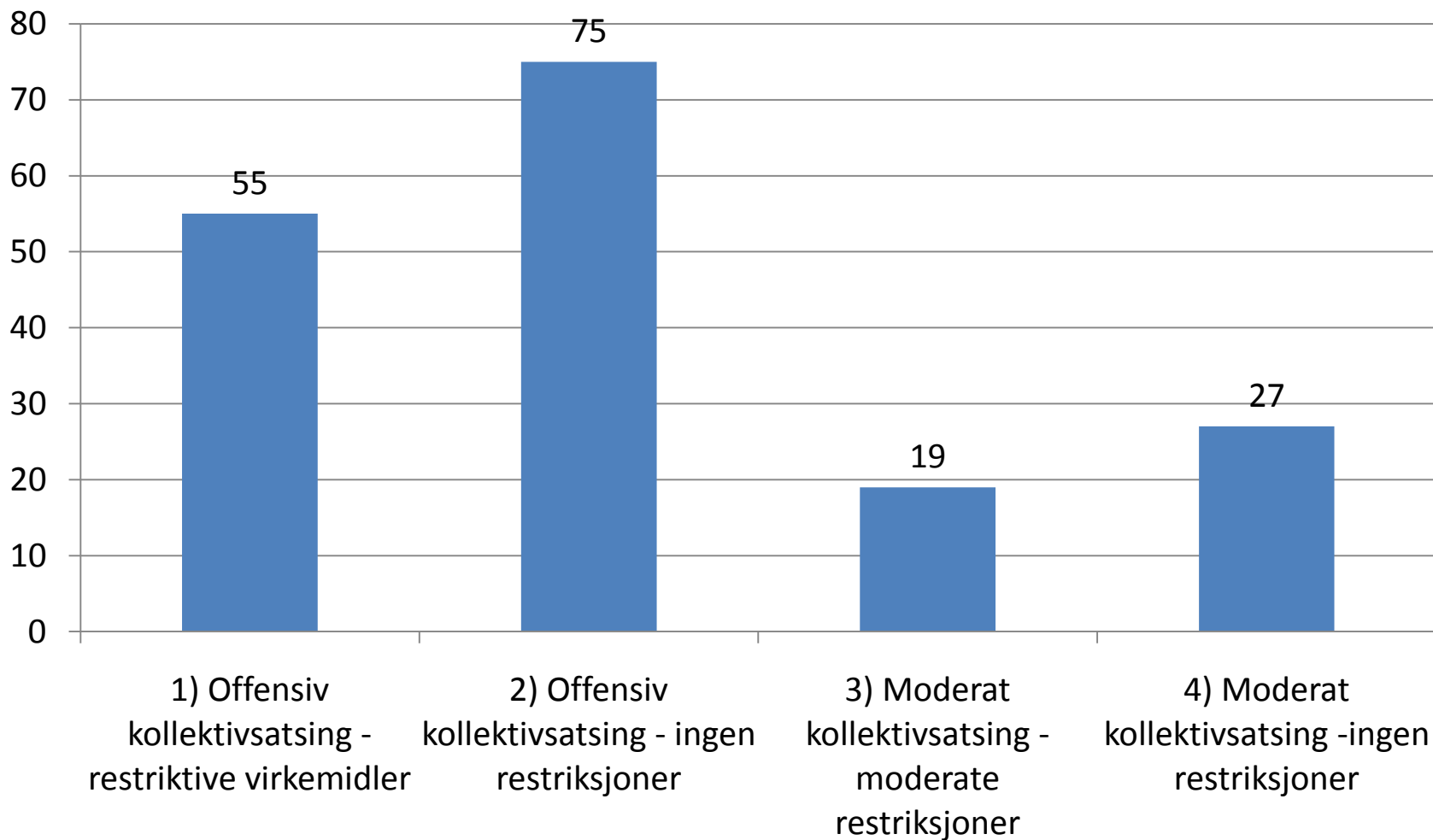
Endring i bil og kollektivtrafikk



Endret reisemiddelfordeling



Økt tilskuddsbehov (mill kr/år)



Hovedstrategier

1. Mer konkurransedyktig kollektivtransport
 - på utvalgte hovedstrekninger
2. Begrense parkeringstilgjengeligheten
 - i sentrumsområdene
3. Kollektivsystemet som en del av den langsiktige byutviklingen

1) Mer konkurransedyktig kollektivtransport

- Fremkommelighetstiltak
 - Redusere reisetiden på bekostning av bilenes fremkommelighet
 - Redusere oppholdstiden på holdeplassen
- Tilbudsforbedring
 - Redusere den "skjulte ventetiden" ved å øke frekvensen.
- Optimalisere holdeplasstrukturen

3) Kollektivsystemet som en del av den langsiktige byutviklingen

- En sterkere samordning mellom bystrukturen og kollektivsystemets stamnett
- En større del av byveksten konsentreres rundt knutepunktene

Takk for oppmerksomheten

www.urbanet.no

