

Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen

Presentasjon av hovedresultater
November 2010

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



Buskerudbyen

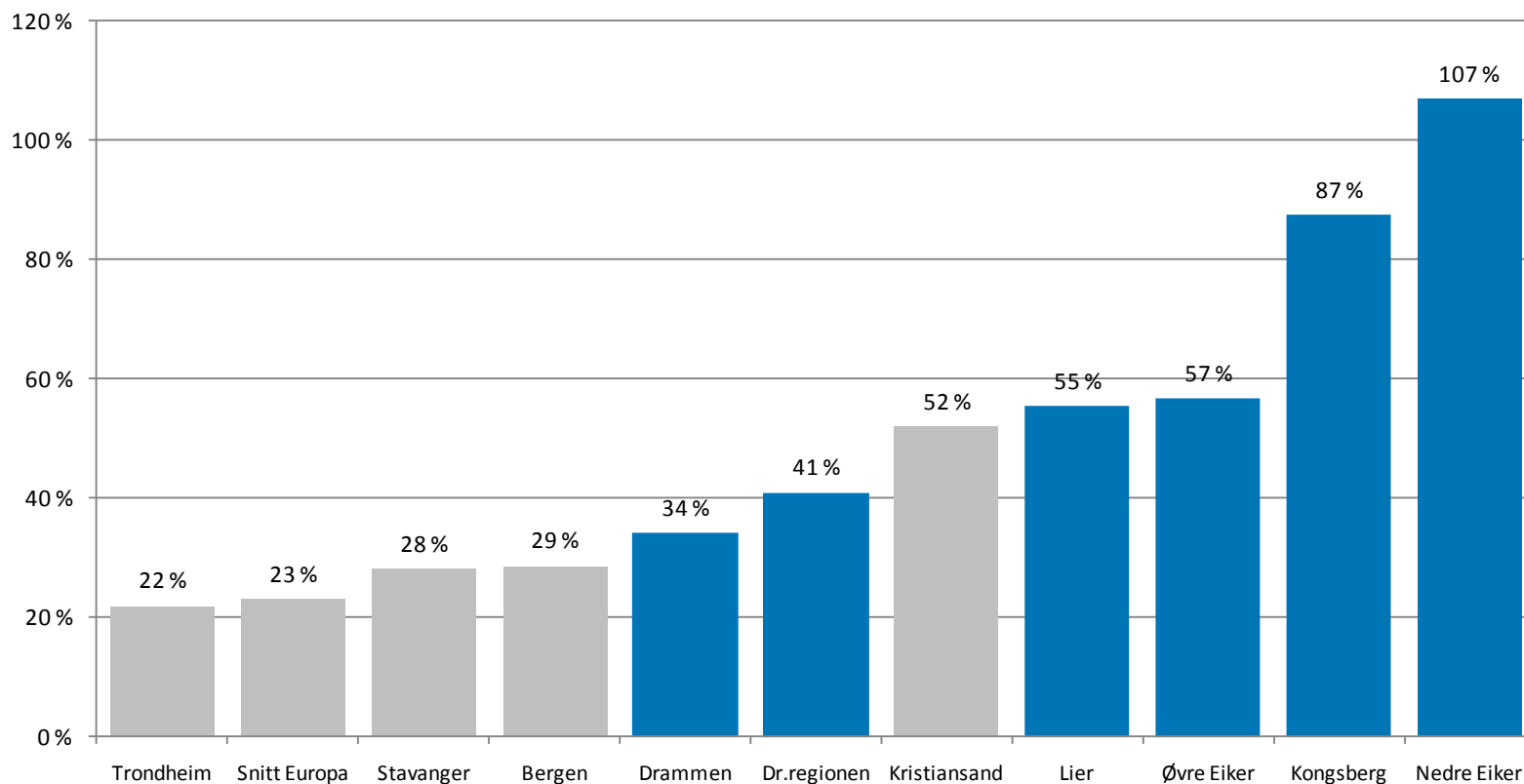
Disposisjon for presentasjonen

- Beskrivelse av utfordringer på transportområdet i Buskerudbyen
- Analyse av effekter på bil og kollektivtrafikk av ulike kombinasjoner av virkemidler – fire scenarier
- Enkel beregning av kostnader ved satsingen
- Analyser av konkurranseflatene mellom bil og kollektivtransport
- Anbefalinger

UTFORDRINGER

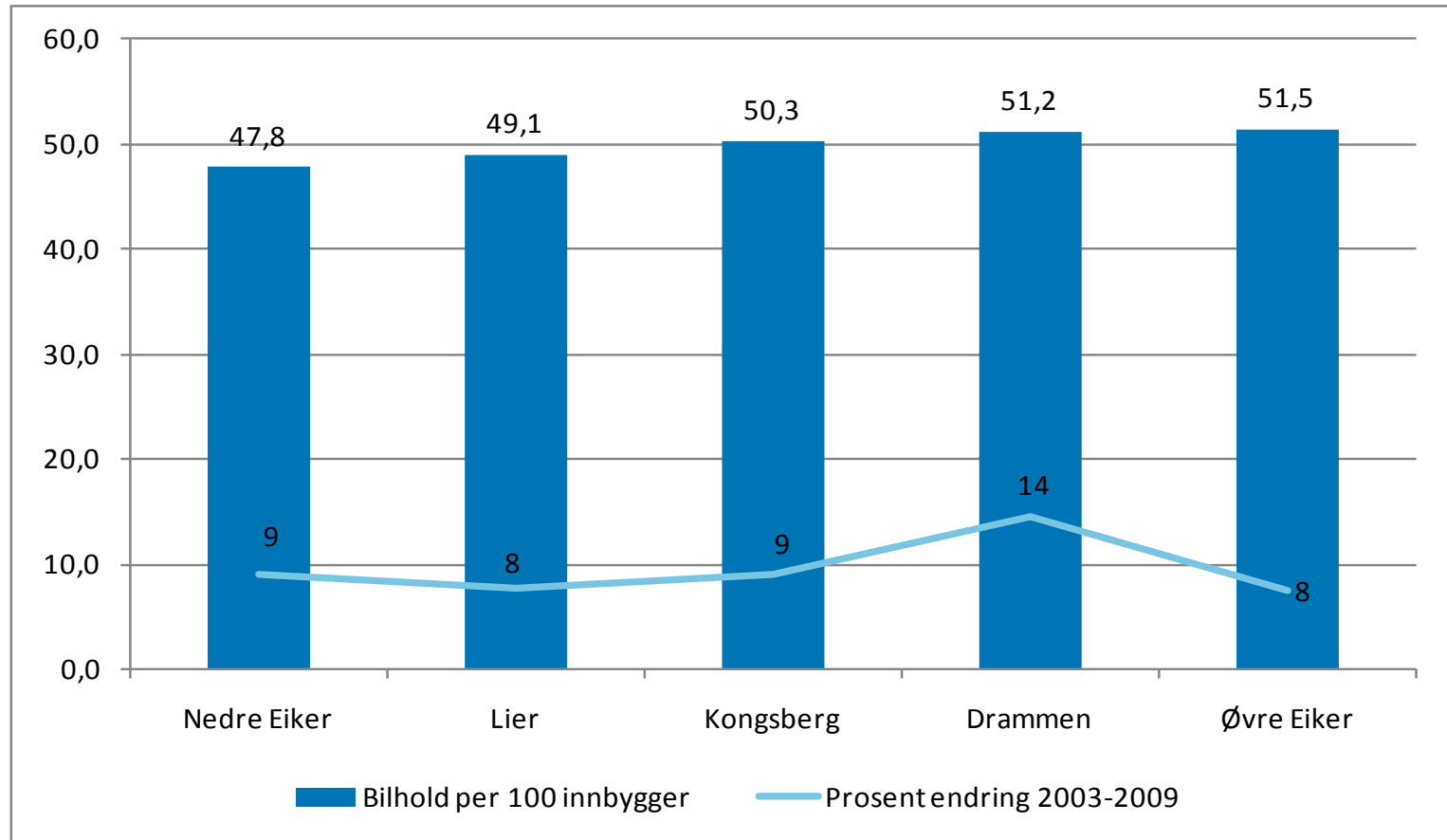


God tilgang til parkering i sentrum sammenlignet med andre byer



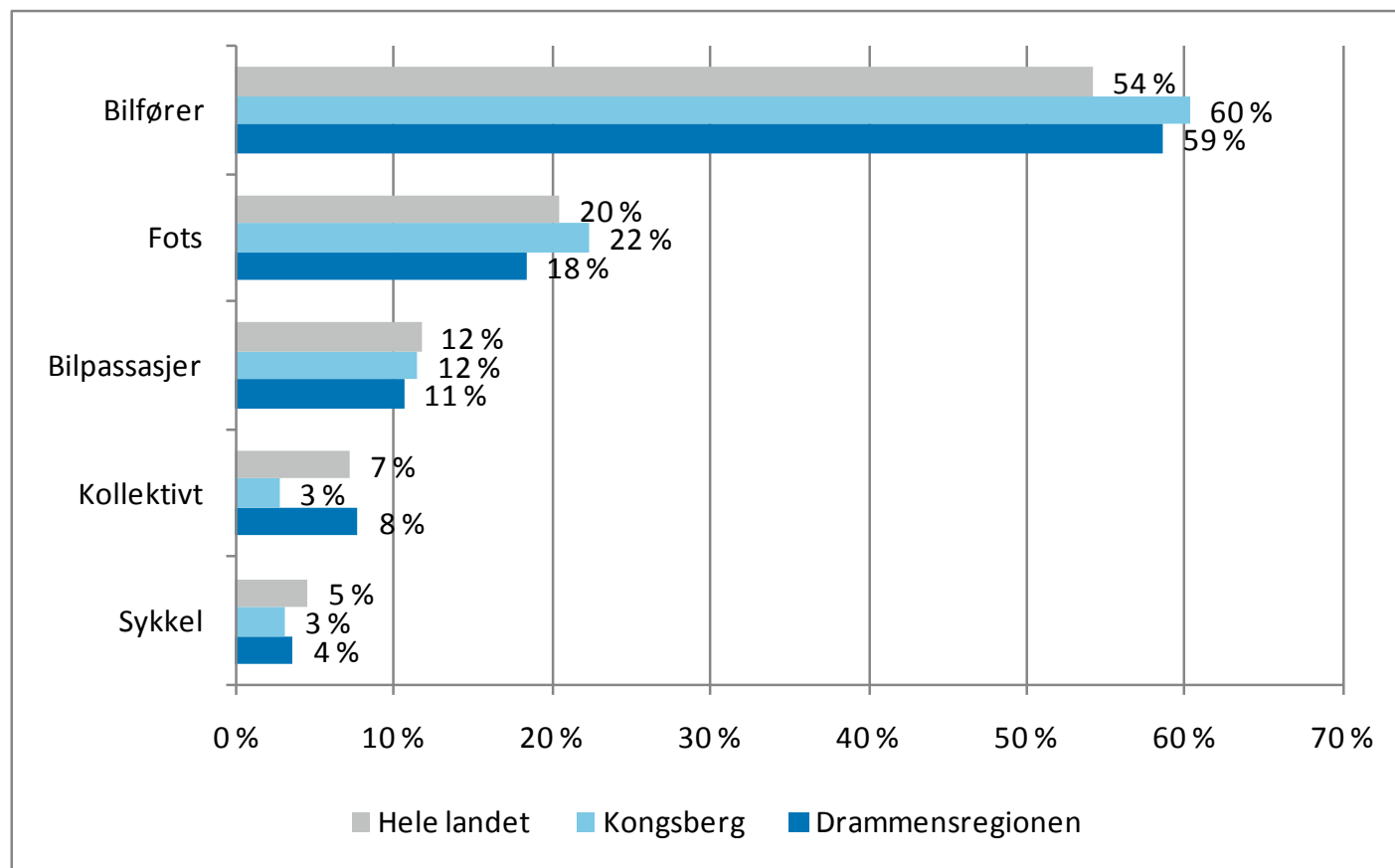
Parkeringsdekning i sentrum, målt i andel parkeringsplasser per arbeidsplass) 2001. Prosent. Tall for snitt i Europa er fra 2001 (N=44). Tall for Buskerudbyen er fra 2010, øvrige norske tall er fra 2005-2006.

Bilholdet har økt – mest i Drammen



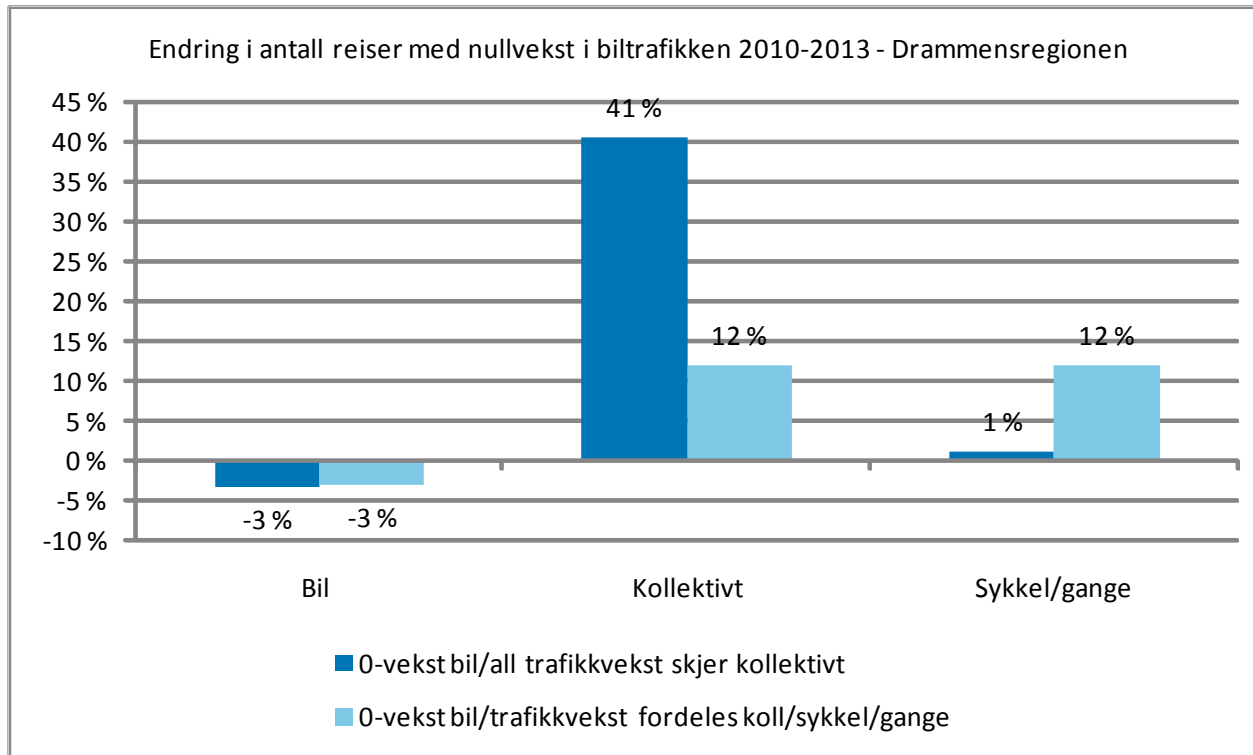
Antall biler per 100 innbyggere, og prosent endring 2003-2009. Kilde: SSB.

Høy bilandel – lav kollektivandel



Transportmiddelfordeling i Kongsberg, Drammensregionen og hele landet. Egne kjøring, RVU 2005.
Antall reiser Buskerudbyen= 1 741, antall reiser hele utvalget=58 365.

Målsetting om nullvekst i biltrafikken – Hva betyr det for Drammensregionen?



Endring i antall reiser med bil, kollektivt og sykkel/gange i Drammensregionen, gitt nullvekst i biltrafikken 2010-2013. Grovt anslag basert på transportmiddelfordeling i RVU 2005 og SSBs befolkningsfremskrivning, hovedalternativ (MMMM).

Oppsummering av utfordringer

- Biltilgangen i Buskerudbyens befolkning øker, og parkeringskapasiteten i sentrumsområdene er god
- Målet om nullvekst betyr 3-4 prosent biltrafikkreduksjon frem mot 2013
- Gode rammebetingelser for bilbruk gjør det utfordrende å nå dette målet
- Måloppnåelse krever en målbevisst bruk av virkemidler

EFFEKTER AV VIRKEMIDDELBRUK



I utredningen ser vi på fire scenarier med ulik innretning med hensyn til styrke på kollektivsatsingen og grad av restriksjoner mot bilbruk:

I *scenario 1* har vi kombinert offensiv kollektivsatsing med sterk grad av restriktive tiltak mot bilbruk.

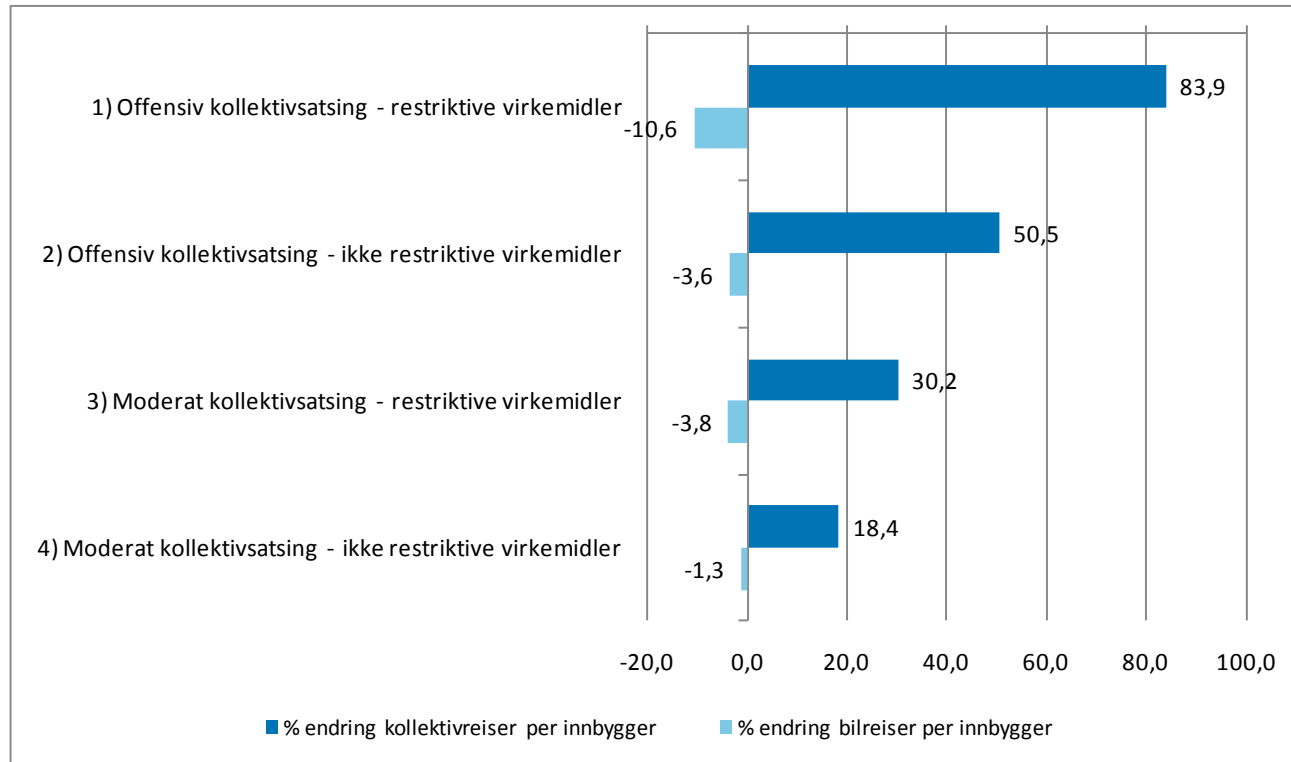
I *scenario 2* har vi sett på effekten av den samme offensive kollektivsatsingen, men uten restriktive virkemidler mot bilbruk.

I *scenario 3* har vi kombinert moderat kollektivsatsing med moderat grad av restriktive virkemidler mot bilbruk.

I *scenario 4* har vi samme moderate kollektivsatsing som i scenario 3, men uten restriktive virkemidler mot bilbruk.

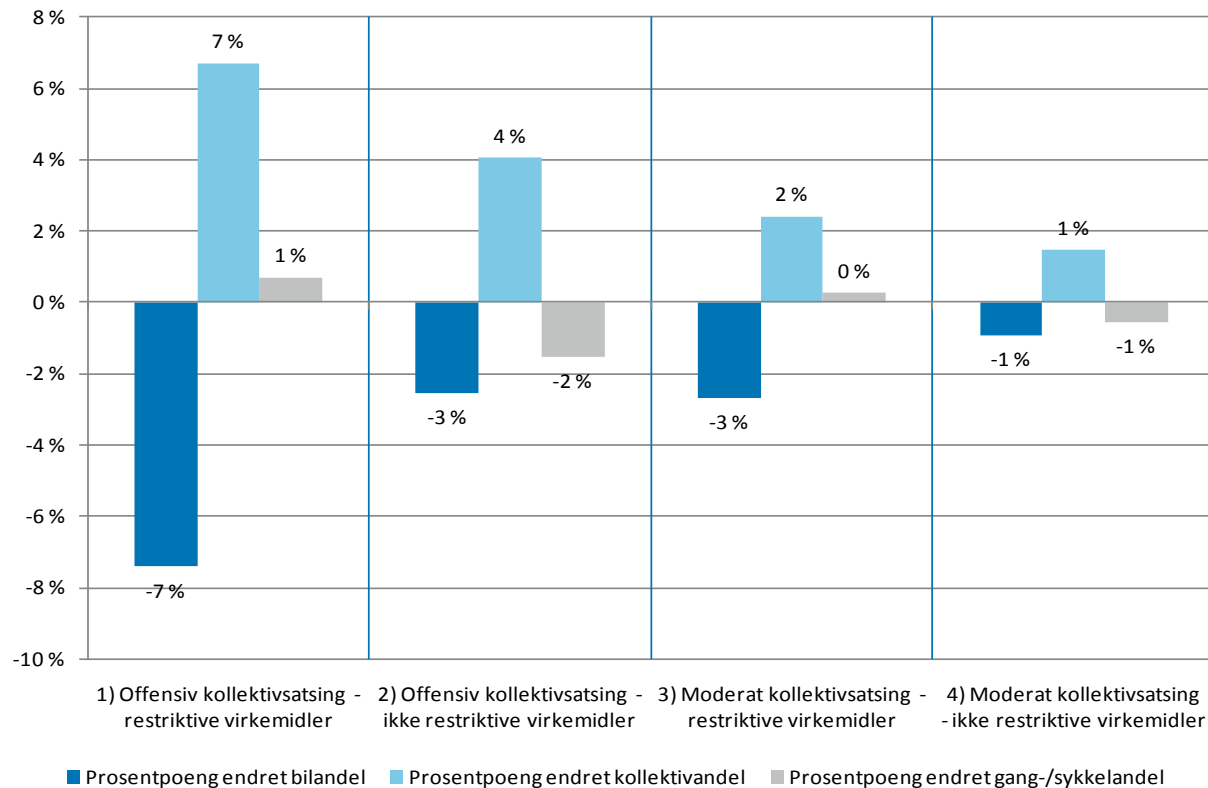
	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Tilbudsforbedringer (% endring)				
Frekvens	+50%	+50%	+20%	+20%
Fremkommelighet	+20%	+20%	+10%	+10%
Takst	-20%	-20%	-5%	-5%
Standardheving/komfort	+10%	+10%	-	-
Bilrestriktive tiltak (% endring)				
Bilkostnader (f eks p-avgifter)	+30%	-	+10%	-
Parkeringstilgjengelighet i bykjernen	-20%	-	-10%	-

Resultater (1): Endring i antall bil og kollektivreiser



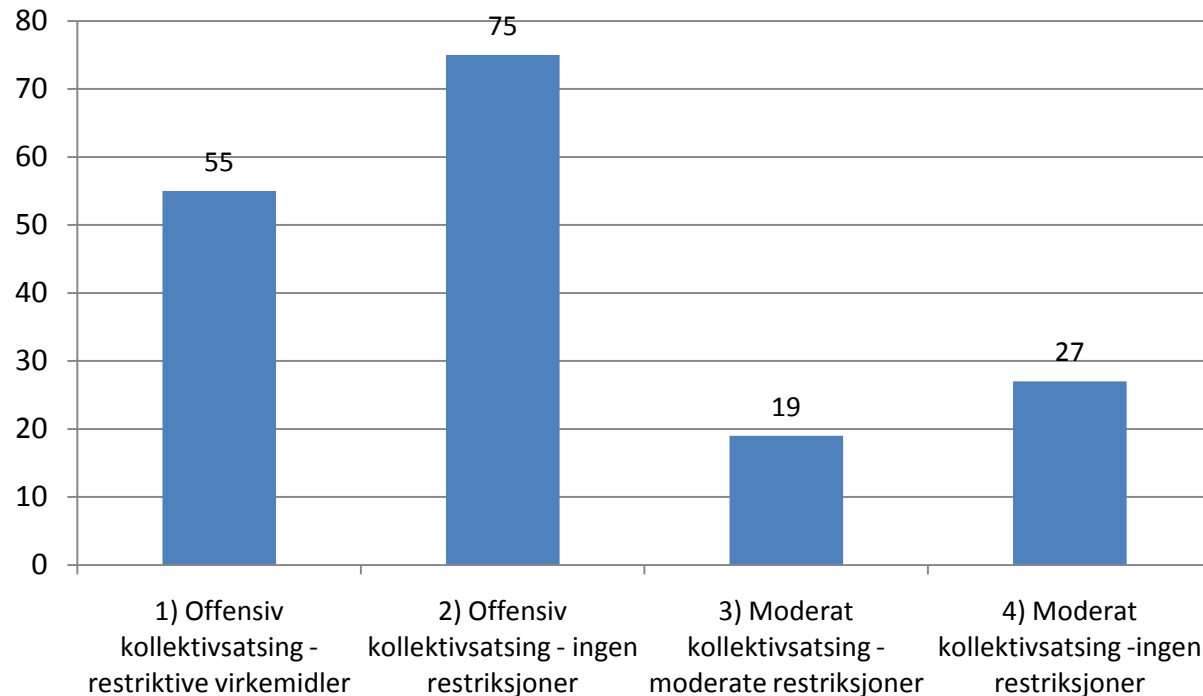
Prosent endring i antall kollektiv- og bilreiser med ulike scenarier for virkemiddelbruk i Buskerudbyen.

Resultater (2): Endret transportmiddelfordeling



Endringer i transportmiddelfordeling med ulike scenarier for virkemiddelbruk i Buskerudbyen (gitt at RVU 2005 gjenspeiler dagens transportmiddelfordeling)

Behov for tilskuddsøkning til kollektivtransporten



*Økt tilskuddsbehov til kollektivtransporten som følge av scenariene i analysene.
Mill kr/år.*

Analyser av konkurranseforholdet 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 konkurranseforholdet endres med ulike kombinasjoner av virkemidler?
- Vi har sett på reiser til Drammen og Kongsberg

Resultater - konkurranseflater (1)

- Kollektivtransporten konkurrerer dårlig mot bil på de korte, interne sentrumsreisene. Men her er det viktigere å satse på gang- og sykkeltiltak.
- 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.

Resultater - konkurranseflater (2)

- Det er viktig å legge til rette for lokale sentrumsrettede kollektivreiser fra de store de boligkonsentrasjonene rundt Drammen sentrum
- Ved å kombinere kollektivtiltak med tiltak mot bilbruk, vil man få et bedre konkurranseforhold på lokale reiser enn ved positive virkemidler alene.
- Scenario 3 vil dermed kunne gi en mer målrettet effekt enn scenario 2.

ANBEFALINGER



Scenario 3 anbefales

- Effekten på biltrafikken i scenario 2 og 3 er nærmest målet om nullvekst i biltrafikken.
- En strategi uten restriktive virkemidler, som scenario 2, krever en offensiv kollektivsatsing som både er kostnadskrevenende 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.
- Denne satsingen vil kreve ca 19 millioner kroner i økt tilskuddsbehov til kollektivtransporten årlig, i tillegg til fremkommelighetstiltak som ikke inkludert i kostnadsberegningen.

Hovedstrategier

1. Rendyrke et regionalt stamlinjenett for Buskerudbyen, og videreutvikle by-stamlinjenettet i Drammen
2. Målrette takstreduksjon mot kollektivtrafikanter som reiser av og til
3. Begrense parkeringstilgjengeligheten