

Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen 2006-2009

Forord

Drammen kommune, Regionrådet Vestfold Telemark Buskerud (BTV) ved Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Hurum, Røyken, Sande og Svelvik kommuner har samarbeidet om denne kollektivtrafikkplanen for Drammensregionen. Planen skal bidra til å se de forskjellige tiltakene i dette felles arbeids – og boligområdet i sammenheng. Planen skal gi grunnlag for å fatte beslutninger og prioriteringer med sikte på å få et attraktivt kollektivtrafikktilbud i Drammensregionen som gjør at flere innbyggerne foretrekker å reise med buss og tog fremfor bil.

Planen vil kunne brukes i den kommunale planleggingen, i fylkesplanleggingen og som et felles innspill til Nasjonal Transportplan. En kollektivtrafikkplan for Drammensregionen vil være en styrke i forbindelse med det nye regionsamarbeidet mellom Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner. Planen skal bygge opp under regiontankegangen og ta hensyn til regionale fora som Vestregionsamarbeidet, Østlandssamarbeidet og Samordningsorganet for det sentrale Østlandsområdet. Rådet for Drammensregionen har anbefalt samarbeidet om planen.

Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av

- byplansjef Arthur Wøhni, Drammen kommune (leder),
- samferdselssjef Terje Moen, BTV-samarbeidet
- seksjonsleder Per Olav Laukli, Statens vegvesen.

I arbeidsgruppen har følgende personer deltatt:

- Kirsten Vaaje (prosjektleder) og Trygve Johnsen, Drammen kommune,
- Runar Stustad og Randi Fosso, BTV-samarbeidet,
- Arne Torp, Statens vegvesen,
- Jann Ivar Brekken og Randi Larsen, Lier kommune,
- Vidar Rolfsrud, Nedre Eiker kommune,
- Vigdis Sæthre, Sande kommune,
- Arne Trønrod, Øvre Eiker kommune,
- Sverre Wittrup, Hurum kommune,
- Jan Erik Lindø, Røyken kommune og
- Tor Reiерth, Svelvik kommune.

I referansegruppen har følgende personer deltatt:

- Anders Aasbø, Vestfold kollektivtrafikk, nå Vestviken kollektivtrafikk
- Kathrine Gjerde, Jernbaneverket
- Ulf Bakke og Torry Kristiansen, NSB BA
- Ole Engebretth Haugen, Nettbuss

Planen er basert på en grunnlagsrapport utarbeidet av Gustav Nielsen og Rolf Gillebo, Civitas AS i samarbeid med arbeidsgruppen.

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag
2. Bakgrunn
3. Markedsgrunnlag
 - 3.1. Bosetting
 - 3.2. Pendling
 - 3.3. Etterspørsel og tilbud av kollektivtransport
4. Utfordringer og problemstillinger
 - 4.1. Status
 - 4.2. Fakta om reisevaner og kollektivtilbud
5. Visjon og mål
6. Strategier
 - 6.1 En konkurransedyktig kollektivtransport
 - 6.2 Prinsipp for bane- og busstilbud
 - 6.3 Hovedveinett for buss
 - 6.4 Arealbruk og knutepunkter
 - 6.5 Regulering av biltrafikk
 - 6.6 Skape gode sirkler
7. Program for gjennomføring – delprosjekter
 - 7.1 Forslag til gjennomføringsprosjekter (tabell)
 - 7.2 Organisering av arbeidet med gjennomføringen av planen

Forklaring på begreper

- Drammen tettsted: Drammen by og tettstedene langs Drammenselva og -fjorden fra Hokksund til Spikkestad (Statistisk sentralbyrås definisjon).
- Drammensområdet: Det gamle Ny Giv området med kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker.
- Drammensregionen: Området denne planen omfatter med kommunene Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Sande, Svelvik og Øvre Eiker.
- VKT: Vestviken kollektivtrafikk AS (utførende organ for BTV).

1. Sammendrag

Planen omfatter åtte kommuner i Drammensregionen med ca 150 000 innbyggere og skal gjelde i perioden 2006 - 2009. I denne perioden fullføres de viktigste vei- og jernbaneprosjektene i og rundt Drammen. Planen har et langsiktig perspektiv, og flere av tiltakene vil gjennomføres etter 2009. Planen er basert på kunnskap om kollektivtrafikktiltak som har gitt gode resultater blant annet i Ny Giv prosjektet. Dette prosjektet med deltagere fra Buskerud fylkeskommune, Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker kommuner, DOB/NSB Biltrafikk (nå Nettbuss), Jernbaneverket/NSB og Drammen Taxi ble gjennomført i perioden 1993 – 2000.

Planen bygger på eksisterende roller og ansvarsfordeling for kollektivtrafikken. Gjennomføring av planen krever en forpliktende avtale hvor partene er villige til å sette av mer ressurser til planlegging, investering og drift/vedlikehold og til å iverksette tiltak som prioriterer kollektivtransporten.

Målet er å øke kollektivandelen av det motoriserte transportarbeidet i Drammensregionen. Denne høye målsettingen vil kreve tiltak på følgende tre områder for å lykkes:

Kollektivtransport

- Bedre infrastruktur
- bedre framkommelighet og mer kollektivvennlig trafikkregulering
- mer attraktiv, markedstilpasset og effektivt linjenett
- bedre samordning mellom ulike linjer og driftsarter
- flere moderne busser
- økt satsing på moderne informasjonsteknologi
- bedre informasjon og markedsføring.

Areal- og transportpolitikk

- En felles politikk i Drammensregionen som støtter opp om målsettingen.

Bilbegrensende tiltak

- Politikk og tiltak som spesielt begrenser bruk av bil der hvor kollektivtilbudet er godt.

2. Bakgrunn

Kollektivtrafikkplan for Drammensregionen er et samarbeidsprosjekt mellom Regionrådet for Buskerud Telmark Vestfold v/Buskerud fylkeskommune (BTV), Statens vegvesen, Drammen, Hurum, Lier, Nedre Eiker, Røyken, Sande, Svelvik og Øvre Eiker kommuner. Planen bygger på overordnede føringer fra staten når det gjelder kollektivtransport, areal- og transportplanlegging og fylkesplanen for Buskerud om satsing på kollektivtrafikk i byene.

Planen skal

- foreslå tiltak og prioritering på området kollektivtrafikk
- sette reelle mål og ønsket standard for kollektivtrafikktilbudet
- gi innspill bilbegrensende tiltak og til transport- og arealutvikling
- fastsette hovedtraséene for kollektivtrafikken.

Kollektivtrafikkplanen skal brukes

- som innspill til kommunale, regionale og statlige planer
- til etatenes arbeid med infrastruktur, drift, vedlikehold og utvikling av tilbudet
- ved søknad om statlig støtte til infrastrukturtiltak og drift f. eks belønningsordningen
- til å endre reisevanene fra bruk av bil til bruk av kollektivtilbudet
- til å utrede lokaliseringmønstre som støtter opp om kollektivtilbudet
- ved forslag om bilbegrensende tiltak.

3. Markedsgrunnlag

3.1 Bosetting

Bosettingsmønsteret i Drammensregionen gir hovedpremisser for all transport. Vi kan skille mellom tre ulike typer bosetting med ulike typer utfordringer for kollektivtransporten:

- Det sentrale byområdet, definert som Drammen tettsted med 90 000 innbyggere
- De mange små tettstedene i regionen med 45 000 innbyggere
- De spredtbygde områdene med 15 000 innbyggere.

Drammen tettsted, det sammenhengende tettbygde området fra og med Hokksund i vest til Spikkestad i øst, har noen av "båndbyens" fordeler for kollektivtransporten. Bebyggelsen ligger i belter langs Drammenselva, samt på tvers over Lierstranda nord for Drammensfjorden, med Drammen som regionens sentrum. Mange steder er bebyggelsen så tett at det har gitt grunnlag for forholdsvis hyppige avganger med buss til og fra regionens sentrale deler.

De siste tiårenes utbygging har gjort dette bybåndet bredere med flere, separate "utløpere" opp mot marka på begge sider av Drammens- og Lierdalen. Eksempler er utbyggingen på Konnerud og Fjell i Drammen, på Tranby i Lier, på Stenseth/Hovjordet og Åsen i Nedre Eiker samt på Ormåsen i Øvre Eiker. Disse "utløperne" har medført en større økning i antall bussruter med lavere frekvens enn om utbyggingen hadde skjedd i og langs bybåndet.

De som bor i mer spredtbygde områder, kan ikke forvente et høyfrekventert rutetilbud. For de som bor langt unna hovedtraséene, må det tilrettelegges for parkering av bil og sykkel ved viktige bussholdeplasser og jernbanestasjoner.

3.2 Pendling

Det bor 77 500 sysselsatte personer i Drammensregionen.

- 35 000 har arbeidsstedet i sin egen kommune
- 19.000 pendler til arbeid i en annen kommune i Drammensregionen hvorav 10 000 til et arbeidssted i Drammen kommune.
- 18 000 pendler til Oslo, Asker eller Bærum.
- 5 500 pendler til arbeidssteder i andre kommuner.

11 000 arbeidstagere pendler inn til Drammensregionen. Antall personer bosatt i Buskerud, Vestfold eller Telemark som pendler over fylkesgrensen mot Akershus til arbeidsplasser i Osloregionen har økt med 60 prosent, fra 22.000 i 1991 til 35.000 i 2002. Dette har ført til økt press på veinettet og jernbanen vest og sør/vest for Oslo.

3.3 Etterspørsel og tilbud etter kollektivtransport

I Drammensregionen med unntak av Svelvik og Sande er det 28 000 busspassasjerer på omegns- og bybussene per virkedøgn.¹ Passasjerene fordeler seg slik:

- 25 - 30 prosent går på bussene i Drammen sentrum
- Ca 30 prosent i resten av Drammen og Nøste i Lier
- 16 - 20 prosent i Lier med unntak av Nøste og Lahell
- Ca 15 prosent i går på i Røyken, Hurum og Lahell i Lier
- Ca 10 prosent i Nedre Eiker, Øvre Eiker og Åmot i Modum

I Drammen by går de fleste bussene hvert kvarter på hverdager. Bussene mellom Drammen og Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker kjører hver halve time. Busser mellom Drammen og Røyken, Hurum, Svelvik og Sande går en gang i timen. I rushtiden er det hyppigere avganger.

Som følge av større trafikkgrunnlag tilbys det om lag tre ganger så mange avganger per døgn i Drammen som i Eiker, Røyken og Hurum. Lier ligger omtrent på regionens gjennomsnitt per holdeplass, som er 47 avganger i en retning per døgn.

NSB står i følge TØI for en tredjedel av kollektivreisene i Drammen, Lier og Nedre Eiker (RVU 2001). Fra Drammen stasjon går det på dagtid fire tog i timen til/fra Oslo i tillegg til fjerntogene. Ekspressbussene frakter en god del passasjerer i og gjennom regionen. Timeekspressen Oslo – Drammen – Notodden og Timeekspressen Oslo – Drammen – Vikersund har avganger minst en gang hver time hele eller deler av døgnet.

4. utfordringer og problemstillinger

Drammensregionen er et sammenhengende bo-, skole- og næringsområde der trafikkstrømmene krysser kommune- og fylkesgrenser. Tiltak som påvirker folks reisemiddelvalg i hver enkelt kommune, kan få store transportmessige konsekvenser for andre områder dersom ikke utviklingen sees i en helhetlig sammenheng. Det tradisjonelle mønsteret med å binde sammen boliger i forstedene med arbeidsplasser og service i sentrum er ikke lenger dekkende for reisebehovene i regionen. Et godt kollektivsystem vil aldri kunne konkurrere med bil dersom det er mye raskere å bruke bil og en rimelig parkeringsplass finnes nær reisemålene i begge ender av reisen.

Alle kommunene legger opp til vekst i innbyggertallet. Kommunene har, i varierende grad, gjennomført eller under bygging boliger og næringseiendommer som støtter opp under en samordnet areal- og transportpolitikk. Arbeidet med de siste kommuneplanene tyder på en større bevissthet til å ivareta intensjonene i retningslinjene for samordnet transport- og arealplanlegging. Denne kollektivtrafikkplanen følger opp Vestregionens strategi som blant annet satser på at Drammen skal utvikles som regionsenter og avlastningsby for Oslo.

4.1. Status

Dagens nivå på investeringer i infrastruktur til kollektivtransporten er relativt lavt. Når det gjelder driften av kollektivtilbudet, kjøpte Vestfold Kollektivtrafikk AS og Buskerud fylkeskommune i 2003 transporttjenester (tilskudd inklusive betaling for skoleskyss) for 80-100 mill kr i Drammensregionen. Av dette brukes litt over 40 mill kr i Drammen, Lier og Nedre Eiker. I tillegg gir staten betydelige beløp i tilskudd til jernbanen. Ekspressbussene kjører uten offentlig tilskudd.

¹ Opplysninger fra Sande og Svelvik foreligger ikke.

Markedsføring og informasjon ble styrket i forbindelse med Ny Giv prosjektet. Dette området er fremdeles lavt prioritert sett i forhold til det totale tilskuddet. Det antas at ruteselskapene og det offentlige bruker 3 - 5 mill kr per år til markedsføring og informasjon.

Ressurser til planlegging og utvikling er små. Det delte ansvaret mellom trafikkselskapene, BTV/fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunene med ulike beslutningsorganer krever god koordinering og tett samarbeid, noe som gir tidkrevende og arbeidsomme prosesser.

Tyngdepunktet i regionen er Drammen by og tettstedene langs Drammenselva og -fjorden fra Hokksund til Spikkestad med nesten 60 prosent av befolkningen. Dette området har størst potensial for økning i kollektivtrafikken.

Framkommeligheten for bussene er dårlig i rushtrafikken i Drammen. Bragernes og Rundtom er områder som utpeker seg som spesielt problematiske. Forutsatt at kollektivtrafikken gis prioritet, kan situasjonen på Bragernes bli noe bedre når Kreftings gate og Øvre Sund bru er ferdige i henholdsvis 2006 og 2009. Disse prosjektene vil gi økt kapasitet på veinettet med mulighet til å lede biltrafikken rundt Drammen sentrum. Dermed åpnes muligheten for å prioritere kollektivtrafikken på bybrua.

4.2 Fakta om reisevaner og kollektivtilbud

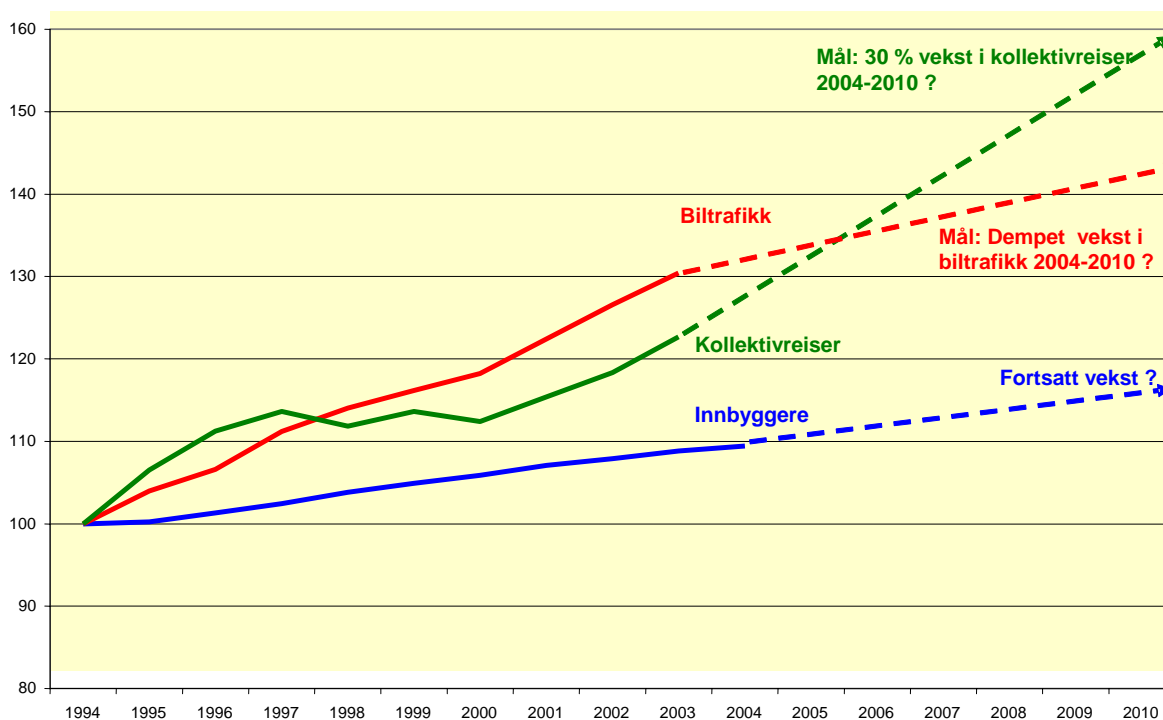
Tall for de tre største kommunene i Drammensområdet (Drammen, Lier og Nedre Eiker) fra nasjonal reisevaneundersøkelse i 2001, viser at åtte til ni prosent av innbyggernes reiser foregår med kollektive transportmidler. Kollektivandelen er ti prosent på hverdager, men kun fem prosent på helligdager. RVU 98 og 2000, tatt opp av Ny Giv prosjektet over en kortere periode enn RVU2001, viser noe høyere tall. Kollektivandelen over fylkesgrensen til Asker, Bærum og Oslo var 19 prosent. Om lag en tredjedel av kollektivreisene foregår med tog. Av disse er ca 80 prosent reiser til og fra Oslo-området.

Bil er det dominerende transportmiddelet i Drammensområdet. Om lag 70 prosent av alle reiser i foretas med bil, mens gange og sykling utgjør vel 20 prosent. Lokale undersøkelser viser at 80 prosent av veitrafikken i dette området var lokal og regional trafikk. 94 prosent av pendlerne fra Nedre Eiker, 88 prosent fra Øvre Eiker og 77 prosent fra Lier til Drammen brukte bil. Tilgang på gratis parkeringsplasser med god kapasitet gjør at de fleste som har sertifikat og disponerer bil, kjører bil til jobb.

Kollektivtilbudet har i dag størst betydning i Drammen by. Kollektivtransportsystemet har trolig en høy andel skolebarn, ungdom og eldre brukere.

Antall kollektivreiser i Drammensområdet har vokst med 23 prosent i perioden 1994-2004. Ni prosent vekst i innbyggertallet kan forklare om lag 40 prosent av denne økningen. Resten av veksten henger sammen med en økning i antall reiser per innbygger. I samme periode, vokste biltrafikken med 30 prosent. Per innbygger var veksten i biltrafikken dobbelt så stor som veksten i kollektivreisene. Kollektivtrafikken har tapt markedsandeler i Buskerud, først og fremst rundt år 2000 da man hadde en betydelig takstøkning på lokal busstransport på 45 %.

Målet i Buskeruds fylkeskommunes kollektivtransportplan var 30 prosent vekst fra 2001 til 2004 i antall kollektivreiser i byområdene og 10 prosent mellom regionene. Resultatet ble ca 10 % vekst i byområdene og lav vekst i regionale reiser. En videreføring av planens målsatte vekst vil medføre en økning i antallet kollektivreiser på ca fem prosent per år i de neste fem til seks årene. Det er det dobbelte av den årlige veksten i perioden 1994 – 2004. Figur 1 belyser dette i forhold til faktisk utvikling.



Figur 1. Indeks for antall kollektivreiser, biltrafikk og antall innbyggere i Drammensregionen fra 1994 og fremover i tid².

5. Visjon og mål

Økt bilbruk er lite ønskelig ut i fra helse/miljø- og samfunnsøkonomiske hensyn. Et overordnet mål for kommunene i Drammensregionen er å få redusert luftforurensing og støy fra biltrafikken og gjennomføre en arealbruk som reduserer bruk av bil. Kollektivtilbudet der folk bor tett, må bli så godt at det blir det foretrukne valg i forhold til bil. Dette danner grunnlag for et felles framtidsbilde vi ønsker å realisere.

Visjon: Buss og tog foretrekkes framfor bil.

Visjonen krever innsats på alle områder som påvirker bruk av kollektivtransporttilbudet, spesielt arealbruk, transportplanlegging og bilbegrensende tiltak.

Målet for planen er å øke antall kollektivreisende i forhold til dem som bruker bil, dvs kollektivandelen må økes. RVU 2005 (TØI) som tas opp nå, skal brukes som referanse.

Mål: Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte transporten skal øke i forhold til 2005.

Denne målsettingen harmonerer godt med TØIs ”miljøscenarie” i rapport 761 (2005) der antall kollektivreiser vokser med 20 prosent i 2004 – 2015 og kollektivandelen øker med en prosent. Dette scenariet forutsetter at befolkningsveksten blir på 12 prosent fra 2004 – 2015, at ny utbygging lokaliseres til eksisterende tettbebyggelser og senterstrukturer og at slike nyetableringer i hovedsak lar seg betjene kollektivt. Samtidig forsettes en generell styrking av kollektivtilbudet, mens investeringene på veinettet er på et lavere nivå. De andre

² Biltrafikk er antall kjøretøyer per døgn (målt som gjennomsnitt for hele året, dvs ÅDT= årsdøgntrafikk) på 20 representative tellepunkter. Kollektivreisene omfatter reiser med buss i Drammensregionen, samt passasjerer med tog som går av eller på regionens jernbanestasjoner. Reiser med ekspressbuss og buss og båt i SL-systemet er ikke medregnet, men disse utgjør en liten andel av alle kollektivreiser med start eller mål i regionen. Befolkningsprognosen er SSBs fremskivning for de åtte kommunene, alternativ MMHM, som forutsetter middels nasjonal vekst og relativt høy mobilitet. Grunnlagsdata i eget regneark.

scenariene "Trend" og "Stagnasjon" vil gi reduksjon i antall kollektivtrafikanter og økt bilbruk.

6. Strategier

For å nå kollektivplanens mål om økt kollektivandel må flere av de som i dag bruker bil, reise kollektivt. Dette krever en helhetlig utvikling av tilbudet til jernbanen og bussene i og til/fra de tettbygde delene av Drammensregionen som samordnes med arealplanleggingen. Gjennom god arealplanlegging skal det skapes et marked for kollektivtransport i Drammensområdet.

Hovedtraséer for busstrafikken, knutepunkter og holdeplasser må fastlegges. Det må tas stilling til et samlet driftskonsept for busstrafikken på et prinsipielt nivå før det utarbeides detaljplaner. Bilbegrensende tiltak må iverksettes der kollektivtrafikktilbudet er godt.

For å øke kollektivandelen av den motoriserte transporten, må investeringene i kjørevei, holdeplasser og knutepunkter heves betraktelig i årene fremover. Nærmere analyser trengs for å fastlegge hvilket nivå vi bør legge oss på. Mulighetene for økt ressurstilgang og forenklinger i prosesser og organisering bør overveies i den videre behandling av denne planen.

6.1 En konkurransedyktig kollektivtransport

Kollektivtrafikken må ha en årlig forbedring av sin konkurransedyktighet på en til halvannen prosent bare for å holde stillingen i markedet (TØI). Dersom kollektivtrafikken skal ta økte markedsandeler, må tilbudet styrkes betydelig. Vi må få mest mulig kollektivtrafikk igjen for pengene som trafikantene betaler og det offentlige bruker på driften av det kollektive transportsystemet.

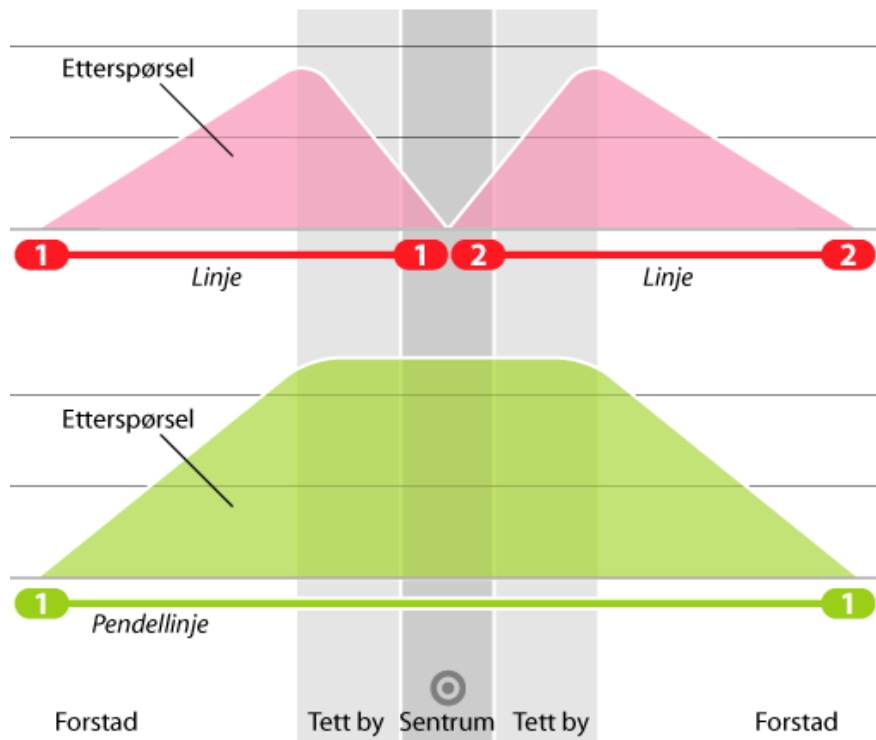
Ruteopplegget og driften av kollektivsystemet må være effektive og rasjonelle.

Rammebetingelser som veisystemet, trafikkreguleringene og arealbruken samt de økonomiske virkemidler må være gode.

Driftskostnader per km må reduseres gjennom tiltak som øker utnyttelsen av materiell og personell, i hovedsak gjennom økt rutehastighet, bedre punktlighet og mindre behov for reguleringstider i linjenettet. Antall reisende og dermed inntektene fra disse økes ved at tilbudet blir mer attraktivt, lettere å oppfatte og formidle i markedet, og ved at mer av ressursene settes inn der det er størst trafikkgrunnlag. Driftskostnadene kan bli økt dersom tilbudet forbedres i form av økt frekvens, etablering av nye tilbud og økt produksjon.

Rask og effektiv fremføring av bussene må sikres, da dette er avgjørende for kollektivtrafikkens konkurransekraft, billettinntekter og driftskostnader. Nesten alle bussene kjører over Bybrua. Derfor må forsinkelser som forplanter seg i hele linjenettet, unngås i Drammen sentrum. Bussene må sikres uhindret fremkommelighet forbi bilkøer og gjennom vei- og gatekryss. Kjøreveiens og holdeplassenes standard må heves og stoppmønsteret saneres. Bybussene må ha lavt utslipp av NO_x og partikler samt ha lavgulv og brede dører, i henhold til EU direktiv. Billetteringen må skje med minst mulig tidstap.

Den politiske og administrative viljen til å prioritere framkommelighet for kollektivtrafikken er av meget stor betydning for å oppnå planens mål. Når Øvre Sund bru er tatt i bruk, vil det være mulig å forbeholde Bybrua for kollektivtrafikk og taxi, gående, syklist og utrykningskjøretøyer. Sentrumsringen må brukes til å lede biltrafikken rundt Drammen sentrum og inn til sentrumskjernen fra ulike kanter. Parkeringsanleggene må legges i en ring i tilknytning til denne kjernen. I tillegg må en enkel og tydelig profilering av kollektivtrafikken, tiltak for økt kjørefart og innføring av høystandard pendellinjer, se figur 2, gjennomføres.



Figur 2. Illustrasjon av prinsippet med pendellinjer.

6.2 Forslag til prinsipp for bane- og busstilbud

Forslagene om nye linjeføringer og koblinger av busser og tog samt knutepunktutvikling frem mot 2010 er basert på de føringer som er nevnt ovenfor og ment som et grunnlag for debatt og nærmere utredning. Se vedleggene: "Prinsipp for by- og omegnsbusser" og "Prinsipp for jernbane og ekspressbusser". Lokale mate-, skole- og servicelinjer samt bestillingsruter "Taxi for buss" kommer i tillegg. Befolkningsgrunnlaget og tettheten av bosatte i Drammen er ikke stort nok for å etablere en bybane.

6.3 Forslag til hovedveinett for buss

De viktigste veiene for buss er delt inn i to kategorier, stamrutetraséer og øvrige viktige busstraséer. Biltrafikken bør få lavere prioritet enn bussene på disse traséene. På stamrutetraséene må bussene sikres full framkommelighet under alle kjøreforhold. På deler av dette veinettet har bussene allerede prioritet i lyskryss. På de øvrige prioriterte busstraséene må bussene sikres god framkommelighet. Se vedlegg: Hovedveinett for buss.

6.4 Arealbruk og knutepunkter

En langsiktig arealutvikling som støtter opp om kollektivnettet er nødvendig for å sikre et godt tilbud. Bolig og arbeidsplasser i hele regionen må bindes sammen. Bolig- og næringsutvikling med mange arbeidsplasser/besøkende må skje langs kollektivtraséene, fortrinnsvis i gangavstand og rundt kollektivknutepunktene. Spredning av arbeidsplasser og kjøpesentra er verre enn spredning av boliger. En felles areal- og transportpolitikk for Drammensregionen bør fastsettes. Dette kan være en oppgave for Rådet for Drammensregionen.

Integrasjon og samspill mellom kollektivsystem og arealbruk (knutepunkter) må utvikles. Knutepunktene mellom buss/bane og buss/buss skal gi et nettverk av reisemuligheter og være attraktive steder for bytte med lett tilgjengelig informasjon og service. De skal være utviklingsområder for næringsliv, by- og tettstedsutvikling med servicefunksjoner. Pendlerparkering for sykkel og bil bør utvikles ved jernbanestasjonene og ved viktige knutepunkt/stoppesteder for ekspressbussene. Som prinsipp skal alle kommunene minst ha ett knutepunkt. Følgende knutepunkter og utvalgte holdeplasser foreslås utviklet:

Drammen:	Strømsø torg/Drammen stasjon, Bragernes torg, Gulskogen stasjon, Vårveien, Bangeløkka, Brakerøya stasjon
Nedre Eiker:	Mjøndalen stasjon, Krokstad v/Rv 283
Øvre Eiker:	Hokksund stasjon, Langebru, Lerberg, Vestfossen stasjon
Lier:	Lierbyen, Amtmannsvingen, Bjørkesvingen, E18/Liertoppen
Røyken og Hurum:	Spikkestad, Røyken stasjon, Slemmestad, Sætre
Sande og Svelvik:	Sande stasjon, Svelvik fergeleie

Brakerøya stasjon fungerer ikke tilfredsstillende som knutepunkt og bør utvikles. I tilknytning til nytt kryss på E18/Rv 23 må en fremtidig løsning med busstopp for ekspressbusser, kobling mot lokale busser og eventuelt jernbanen utredes.

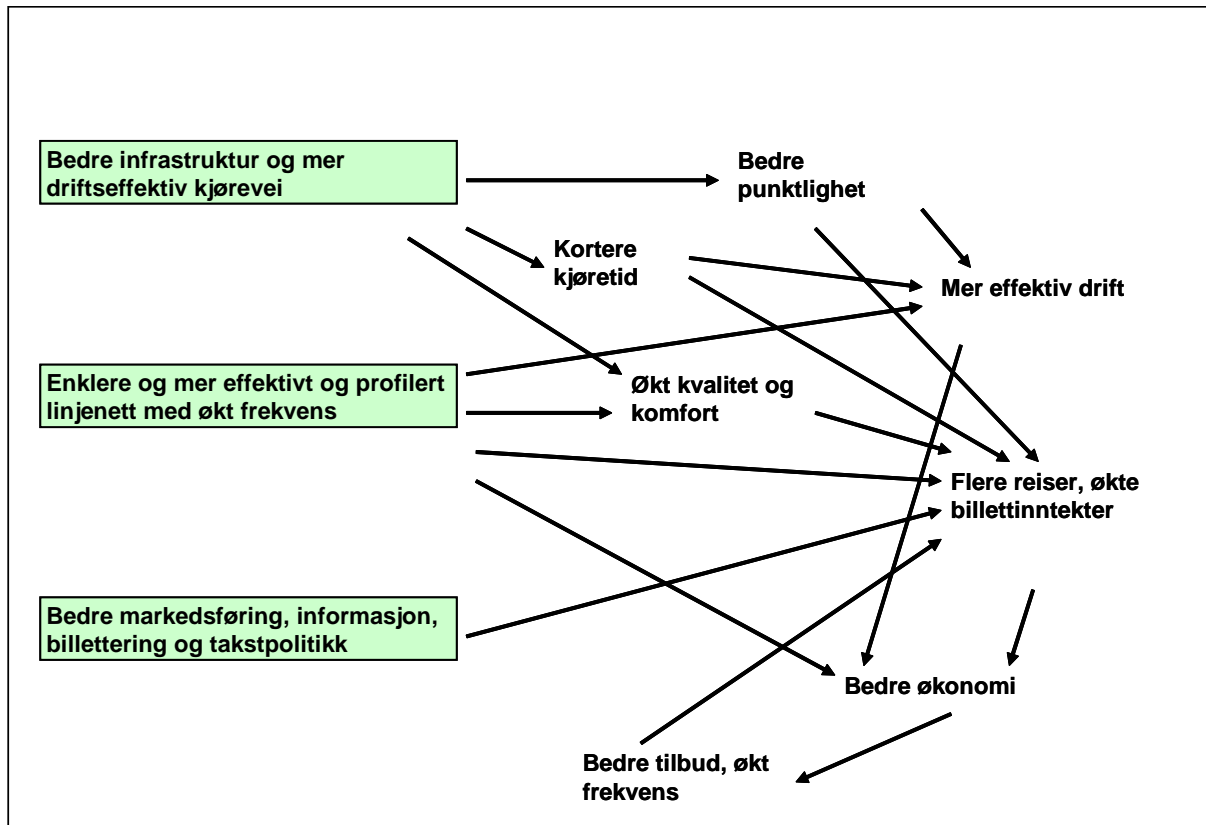
6.5 Regulering av biltrafikk

Skal vi nå målet om en økt kollektivandel, må vi kombinere en attraktiv utvikling av kollektivtilbudet med økt regulering av biltrafikk i de sentrale deler av regionen. Der er kollektivtrafikken mest konkurransedyktig og et brukbart alternativ for mange bilister.

Restriktive, trafikkregulerende tiltak overfor bilbruk er nødvendig dersom kollektivtrafikk skal ta mer av transporten. Spesielt gjelder dette i Drammen sentrum. En regional politikk bør utvikles for parkeringsregulering og parkeringsavgifter. Dette kan være en oppgave for Rådet for Drammensregionen.

6.6 Skape gode sirkler

For å lykkes, må kollektivtransporten trekke til seg eksisterende og mulige nye bilbrukere. Figur 3 oppsummerer prinsippene som forslås lagt til grunn for det videre arbeid med kollektivsystemet og resten av politikken for å realisere målet om økt kollektivandel av den motoriserte ferdsele. Forutsetning i år null i figuren kan kun oppfylles dersom det samtidig legges betydelige restriksjoner på parkering og bruk av bil i det øvrige veinettet.



Figur 3. Samlet strategi

7. Program for gjennomføring - delprosjekter

Suksess for kollektivtransporten kan bare oppnås dersom den generelle by-, region- og transportpolitikken, arealplanleggingen og byutviklingen støtter opp under visjonen og målsettingen. Det er mange tiltak som kreves for at Drammensregionen skal nå målene for utvikling av transportsystemet. For å lykkes må tiltakene gjennomføres i en rekkefølge som sikrer effektiv ressursbruk og best mulig resultat på kortest mulig tid. Følgende overordnede prioritering av tiltakene anbefales lagt til grunn.

1. Effektiv fremkommelighet og pålitelig fremføring for buss

Høyest prioritet må gis til de investeringene som gir bedre rammeforutsetninger for driften. Disse legger grunnlaget for å skape et mer attraktivt og konkurransedyktig tilbud og for å få en mer effektiv drift av bussene. Best mulig fremkommelighet, effektivisert stoppmønster og helt pålitelig framføring er nøkkelen til alt det øvrige som må gjøres. Best mulig tilpasning mellom moderne busser og holdeplasser er en del av en slik satsing. De viktigste delprosjektene bør være gjort før en realiserer mye av det neste punktet.

2. Utvikling av linjenett og kollektivtilbud - markedsføring

Når de viktigste fremkommelighetstiltakene er konsekvent gjennomført, vil en få bedre økonomiske forutsetninger for å styrke tilbudet. Dette anbefales gjort ved å utvikle linjenettet og tilbudet med flere pendellinjer, økt frekvens på de beste linjene samt bedre samspill mellom lokalbusser, ekspressbusser og tog. Det nye linjenettet og de konkrete tilbudene må markedsføres mer intensivt, og informasjonen om tilbudet må gjøres lettere tilgjengelig også for de som ikke reiser kollektivt i dag. Prisene må tilpasses markedet og den faktiske

kostnadsstrukturen i kollektivsystemet ved hjelp av nytt elektronisk billettsystem som er samordnet med systemene i Oslo og Akershus via Østlandssamarbeidet.

3. Utvikling av knutepunkter og arealbruk

Tredje trinn i satsingen er tiltak som det tar lenger tid å realisere og få effekter av. De krever mer tid for planlegging og finansiering. Planleggingen må starte med en gang hvis en skal oppnå resultater. Knutepunkter og annen tung infrastruktur utvikles videre for bedre integrasjon og mindre ulempe ved bytte mellom busslinjer, buss - tog, bil - kollektivt og sykkel - kollektivt. Dette må skje samordnet med utbygging og arealplanlegging for fortetting av bebyggelsen innen gangavstand fra knutepunktene og langs kollektivtraséene med det beste tilbudet. Kollektivsystemets faste infrastruktur og hovedlinjer må innarbeides i kommunenes arealplaner.

4. Trafikksanering og regulering av biltrafikk

Veisystem og trafikkreguleringer for bil må tilpasses kollektivsatsingen med blant annet trafikksanering i sentrum når Øvre Sund bru med mer er på plass. Dette bør gi full buss-, gang- og sykkelprioritering på Bybrua. Parkeringspolitikken og -avgiftene må strammes til etter hvert som alternative reisemåter blir forbedret. Hvor sterke de restriktive virkemidlene overfor biltrafikken behøver å være, vil avhenge av hvor godt en lykkes med de øvrige tiltakene, og hvor strenge krav en vil sette til måloppnåelse og biltrafikkmengder i de sentrale deler av regionen.

7.1 Forslag til gjennomføringsprosjekter

Tabellen nedenfor gir oversikt over de delprosjekter arbeidsgruppen anbefaler å arbeide videre med. Tabellen er prioritert i overordnet rekkefølge etter de fire satsingsområdene. Disse er igjen prioritert i underordnede delprosjekter i anbefalt rekkefølge. Ressursbehovet er grovt anslått. Der kostnadene ikke har kunnet beregnes, har vi angitt dette med ?. Samlet ressursbehov 2005-2010 har derfor ikke blitt beregnet. Planleggingsbehov er ikke anslått.

Forkortelser: BTV Regionsamarbeidet Buskerud, Telemark, Vestfold
 JBV Jernbaneverket
 NSB Norges statsbaner
 RDR Rådet for Drammensregionen

Nr	Type	Satsingsområde, trinn Prosjektnavn Type: Planlegging, Investering, Drift, Annet	Ressursbehov 2005 – 2010 mill kr per år			
			VKT	Statens vegvesen	Kommunene	Andre
1		Effektiv fremkommelighet og pålitelig fremføring for buss				
1.1	P	Samlet holdeplasstruktur for ekspressbussene i regionen	?	Planl.	?	
1.2	P	Samlet plan for holdeplassers plassering, avstand for lokalbusser (stoppmønster), tilgjengelighet og utformingsstandard (Unibusstandard, informasjon m.m.)	Planl.	Planl.	Planl.	
1.3	P	Samlet plan for fremkommelighet for buss i regionen (strekninger, punkter og tiltakstyper inkl. bedre samspill buss/holdeplass)	Planl.	Planl.	Planl.	
1.4	I, D	Signalprioritering i kryss og sendere i bussene (hele regionen)		1, 5 i Drammen	?	
1.5	I	Fremkommelighet i Drammen (Rundtom, kryssing av Telthusgata, Smedberget, vurdering av prinsipløsning for Bybrua og andre tiltak)		?	5 – 30	
1.6	I	Bussholdeplass Drammen stasjon		?	?	JBV

Nr	Type	Satsingsområde, trinn Prosjektnavn Type: Planlegging, Investering, Drift, Annet	Ressursbehov 2005 – 2010 mill kr per år			
			VKT	Statens vegvesen	Kommunene	Andre
1.7	I	Fremkommelighet i de øvrige tettsteder i regionen		?	?	
1.8	I	Opprusting av holdeplasser på riks- og fylkesvei	?	8 mill kr		
1.9	I	Opprusting av holdeplasser på kommunal vei			?	
1.10	D	Bedre drift og vedlikehold av veier og holdeplasser/knutepunkter etter ansvarsområde		?	?	
2		Utvikling av linjenett, kollektivtilbud - markedsføring				
2.1	P	Optimaliseringsanalyse av linjenett 2010 basert på forbedret fremkommelighet og prinsipper for nytt bussnett i samspill med jernbanen, inkl. konkretisering av krav til jernbanetilbudet (til SD, JBV, NSB)	Planl.	Planl.	Planl.	JBV
2.2	P	Planlegging av strategi for lokal flatedekning og servicelinjer mm. som kompletterer hovednettet.	Planl.		Planl.	
2.3	D	10 min frekvens på de mest brukte linjene i Drammen	8 mill kr/år			
2.4	D	Linjenettforbedringer i de sentrale deler av regionen	?			
2.5	D	Linjenettforbedringer i Øvre og Nedre Eiker	?			
2.6	D	Linjenettforbedringer i Lier, Røyken, Hurum (og Asker)	?			
2.7	D	Linjenettforbedringer i Svelvik og Sande	?			
2.8	D	Tilpasning av rutetider til arbeids- og åpningstider på store arbeidsplasser (f. eks sykehus og skoler), i butikker og kulturinstitusjoner med mer.	?			
2.9	P	Utredning av konkrete løsninger for et markedstilpasset og kostnadsorientert takstsystem for regionen som del av Østlandssamarbeidet	Planl.			
2.10	I	Innføring av felles billetteringsystem med Østlandssamarbeidet	10 mill kr			
2.11	P	Plan og produktutvikling for kollektivtrafikkens informasjonsdesign (linjenettkart, tidtabellutforming, områdekart, destinasjonssetting, linjenummer, holdeplass- og knutepunktinformasjon, passasjerinfo. i busser, teknologi- og medievalg, intermodalitet etc.)	Planl.			
2.12	I, D	Sanntidsinformasjon på holdeplasser, displayer, mobiler, på nett, etc.	?			
2.13	D	Informasjon og markedsføring av endringer i tilbudet, inkl. mobilitetsrådgivning og person- og grupperettet tilbudsinformasjon, samt eventuelt kjøp av infotjenester hos Trafikanten mfl.	?			
2.14	P, D	Etablering og drift av billett- og informasjonskontor ved Bragernes torg	Drift 0,5 mill kr/år ³		?	NSB
3		Utvikling av knutepunkter og arealbruk				
3.1	P	Plan for knutepunktstruktur Drammen og Lier, inklusive eventuelt nytt knutepunkt på Lierstranda; E18-jernbane-Rv23 på Lierstranda i 2015?	Planl.	Planl.	Planl.	JBV
3.2	I	Knutepunkter i Drammen (Bragernes torg og Strømsø torg opprustes, Bangløkka)	5 mill kr	?	10 mill kr	
3.3	I	Knutepunkt i Lier (Amtmannsvingen opprustes, Liertoppen/Kjenner)	?	?	?	
3.4	I	Knutepunkt Røyken stasjon (planlegging igangsatt)		?	?	?JBV
3.5	I	Knutepunkt Mjøndalen stasjon (bedre forhold for og snuplass for buss) og Krokstadelva/Rv283		?	?	
3.6	I	Knutepunkter i Øvre Eiker (Langerbru, Hokksund opprustes)		Finans!	?	?JBV
3.7	P	ABC plan for Drammensregionen som støtter opp om kollektivtilbudet	BTV		0,5 mill kr	0,5 mill kr RDR

³ Kostnader i 2005 til ruteopplysninger (177)

Nr	Type	Satsingsområde, trinn Prosjektnavn Type: Planlegging, Investering, Drift, Annet	Ressursbehov 2005 – 2010 mill kr per år			
			VKT	Statens vegvesen	Kommunene	Andre
3.8	P	Vurdere kommunale arealplaner - i hvilken grad støtter de opp om kollektivtilbudet?	BTV		Planl.	
3.9	P	Nye arealplaner som støtter opp under kollektivtilbudet	BTV		Planl.	
3.10	P	Eventuelt nytt knutepunkt på Lierstranda i 2015 (?), tilrettelegging for utbygging			Planl.	
3.11	P, D	Samarbeid om kollektivtransport, kombinert mobilitet, bildeling og restriktiv parkeringspolitikk i sentrale utbyggingsområder i Drammen			Planl.	
4		Trafikksanering og regulering av biltrafikk				
4.1	P	Regional parkeringspolitikk (bolig-, nærings- og besøksparkering, tid og avgifter)			Planl.	RDR
4.2	P	Tiltak som begrenser gjennomkjøring av biler i større sentra, knutepunkter og holdeplassområder			Planl.	
4.3	P	Gjennomgang av muligheter for å begrense biltrafikk i Drammen by, f. eks bilfri bybru			Planl.	
4.4	P	Andre tiltak for begrenning av biltrafikk i Drammen sentrum			Planl.	
SUM		Anslag over samlet ressursbehov 2005-2010				
		Planlegging, årsverk per år				
		Investeringer, sum for alle 6 år				
		Endringer i driftskostnader per år i 2010, sammenliknet med 2040; samlet buss-system				
		Derav finansieres ved økte billettinntekter				

7.2 Organisering av arbeidet med gjennomføring av planen

I forslaget til program for gjennomføring er prosjektene satt i prioritert rekkefølge slik at de understøtter hverandre. Programmet krever at partene setter av mer ressurser både til planlegging, investering og drift/vedlikehold.

Partene må inngå en forpliktende avtale. Arbeidet videre forelås organisert på samme måte som arbeidet med denne planen. En styringsgruppe med de mest sentrale partene og en arbeidsgruppe med alle parter opprettes. En av partene får hovedansvar (sekretariatsfunksjon) for oppfølging av planen.

På lengre sikt bør vi vurdere å lage en Drammenspakke 2, der både veiprising/parkeringsavgifter og differensierte kollektivtakster inngår i et samlet program som gir mer penger til både investeringer og drift av kollektivtransporten i regionen.

Trykt vedlegg:

- Figur A Drammensregionen oversiktskart
- Figur C Prinsipp for by- og omegnsbusser 2010
- Figur E Prinsipp for omegnsbusser 2010
- Figur G Prinsipp for jernbane og ekspressbusser 2010
- Figur J Hovedveinett for bil og buss 2010

Utrykt vedlegg:

Grunnlagsrapport: Civitas 2005

Reisevaneundersøkelser: RVU98 og 2000 Ny Giv prosjektet, RVU2001 (TØI)

Nasjonal reisevaneundersøkelse: N. Vibe, Ø. Engebretsen og N. Fearnley: Persontransport i norske byområder. Utviklingstrekk, drivkrefter og rammebetingelser. Transportøkonomisk institutt, Oslo. TØI-rapport 761, 2005.