

Konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi for *Lier - Kongsberg*

ATM-rådsmøte i Buskerudbysamarbeidet

Trine-Marie Molander Fjeldstad

Vetle Riis Hallås

Bakgrunn

- Hvordan kan vi møte målsettinger om mindre bilbruk og grønnere reiser?
- Jernbanen har ikke privatbilens kontinuitet mellom A og B men er avhengig av - og må legge til rette for - flere ledd i en reisekjede
- Bane NOR har 19 468 innfartsparkeringsplasser ved stasjonene rundt om i landet
- 1491 av disse plassene ligger på strekningen Lier - Kongsberg
- Innfartsparkering kan bygge opp under nullvekstmålet og klimamål dersom de forvaltes og utvikles riktig, samt sees i sammenheng med andre transportformer som sikrer en grønn reisekjede



Bane NORs parkeringsstrategi

- Parkeringsstrategien peker en retning for forvaltning av innfartsparkeringsplassene for å nå følgende mål
 - Bidra til at veksten i persontransport i byområdene tas med kollektivtransport, sykkel og gange
 - Tilby tilstrekkelig innfartsparkering for å øke mobiliteten og gi flere muligheten til å reise med tog
 - Bygge opp under knutepunktutvikling
- Strategien ble revidert i 2017 med nullvekstmålet i biltrafikken som viktigste føring
- For å nå målene har parkeringsstrategien ni strategipunkter



1. Prioritering av sykkel, gange og kollektivtrafikk
2. Riktig dimensjonering, regulering og prising for å treffe målgruppen for innfartsparkering
3. Innfartsparkering skal gi nye kunder og ikke gå på bekostning av gange, sykkel eller kollektivtransport
4. God kapasitet og trygge løsninger for sykkelparkering
5. Et parkeringstilbud til både daglige pendlere og sporadiske reisende
- 6. En strekningsvis konkretisering av parkeringsstrategien**
7. Tilpasning til lokale forhold og godt samarbeid med regionale og lokale myndigheter
8. Mekanismer som legger til rette for fortetting rundt stasjonene der det er aktuelt
9. Inntekstfinansiert parkering for bil og sykkel (parkeringen skal være selvfinansierende)



FASE 1

OPPSTART

OPPSTART AV STREKNINGEN

Ved oppstart av en strekning opprettes det arbeidsgruppe, formelle arbeidsrom og en tidsplan. Sjekklister for oppstart av KPS lister opp en rekke ting som må være på plass under oppstart.

OPPSTARTSMØTER

Aktører internt i Eiendomsdivisjonen og andre interessenter kontaktes, og det bør frestribes å få til et oppstartsmøte for å avklare forventninger og andre forhold tidlig.

BESTILLING AV DATA

En rekke analyser er avhengig av gode datamaterialer som bør bestilles allerede i oppstartsfasen. I denne sammenheng kan det være lurt å tidlig få oversikt over berørte kommuner.

REVISJON

REVISJON HVERT FEMTE ÅR

I underlagrapportet til Bane NORs parkeringsstrategi legges det opp til en rulling av de strekingsvise konkretiseringene hvert femte år. Dette kan også gjøres oftere for å følge opp nye trender innen mobilitetsløsninger og parkeringsteknologi.

KARTLEGGING

STASJONSKATEGORISERING

Kategorisering av stasjoner etter kriteriene i bakgrunnsdokumentet som gir føringer for anbefalinger

TEMATISKE OVERSIKTSKART

Kartlegging av blant annet bebyggelse, bystruktur, bomsnitt og rutealternativer i stor skala gir et godt oversiktsbilde over situasjonen rundt stasjonen

AKTUELLE DOKUMENTER OG PLANER

Kartlegging planer, utredninger og andre dokumenter som får føringer for arbeidet bør gjøres tidlig, slik at disse blir tilgjengelige for analysearbeid og anbefalinger. Eksempler på dette kan være lokale reisevaneundersøkelser, kommuneplaner, avtaler med Jernbandedirektoratet osv.

INNSAMLING AV RELEVANT STATISTIKK

Bilhold i regionen, befolkningsdata, pendlerstatistikk osv er tilgjengelig fra SSB sine sider og skal samles inn og kategoriseres

BEFARING OG REGISTRERING

Hver strekning belæres, fotnoteris sammen med representanter fra driftsavdelingen, slik at man får et best mulig bilde av situasjonen. Antall parkerte biler og sykler, samt forhold på stasjonen registreres til senere analyse. Ved nummerplaterregistrering må det informeres på forhånd

ANALYSE

MARKEDSANALYSE

Analysen av befolkningskonsentrasjoner og arbeidsplassintensivitet klynger kan gi et grunnlag for å si noe om markedspotensiale ved stasjonen. I tillegg analyseres pendlerstrømmene på kommunenivå for å si noe om reisevaner. I denne fasen kartlegges også reiselattene ved hver stasjon

FREMKOMMELIGHETSANALYSE

Analysen av forhold rundt stasjonen som påvirker ulike trafikantgruppers fremkommelighet til stasjonen vurderes ut i fra et sett med faste kriterier og karakteriseres på en skala fra 1-6

NY MOBILITET

Analysen av ny mobilitet kartlegger premissgivende aktører innen dette feltet. Det drøftes også muligheter for potensial for nye mobilitetsløsninger på hver stasjon

REISEKOSTNADER

Analysen av bompenger, reiseløst, sonestruktur m.m. kartlegges og analyseres for å si noe om hvilke forhold rundt stasjonene som kan påvirke reiseadferd på en større skala

KAPASITET OG BELEGG

Tall fra registreringene legges til grunn for å vurdere hvor enkelt stasjonens kapasitet på sykkelparkering og innfallsparkering, og kartlegge steder der tiltak er nødvendig

SLUTTFØRING

ANBEFALINGER

Basert på resultatene fra analysene i forrige steg utarbeides det anbefalinger for parkering av bil og sykkel på hver stasjon. I tillegg belyses potensiale for nye mobilitetsløsninger på disse stasjonene.

TILTAKSMØTE

Det bør arrangeres et møte med stasjonsavdeling og eiendomsutvikling for gjennomgang og drøfting av første utkast av tiltakene.

FERDIGSTILLELSE

Analysene og anbefalingene, samt innledende tekst og konklusjon sys sammen i et designdokument som er utformet i tråd med Bane NORs designtype. Her blir også kartgrunnlag lagt inn.

KORREKTURLESING

Før dokumentet sendes på høring blir det gjennomgått i flere runder for korrekturlæsning

HØRINGSRUNDER

For å forankre anbefalingene blir dokumentet med anbefalinger sendt på høring i tre separate runder. Først blir det forelagt berørte avdelinger i Eiendom, før det sendes på intern høring i Bane NOR. Etter eventuelle revisjoner, sendes så dokumentet på ekstern høring til berørte og/eller involverte parter. Høringstiden varierer mellom 2-3 uker, avhengig av omfang og hæringspart.

FASE 2

OPPFØLGING OG ANSVARSFORDELING

OPPSUMMERING AV ANBEFALINGER

Når endelig dokument foreligger lages det en oppfølgingsliste med tiltak som blir foreslått, sammen med ansvar for oppfølging. Denne listen er tilgjengelig for alle med ansvar for oppfølging.

SLUTTMØTE

Når endelig dokument er ferdig og oppfølgingsliste foreligger bør det arrangeres et sluttmøte/workshop med alle involverte for å se på muligheter for å følge opp tiltak og delegere ansvar. Dette gjøres parallelt med oppfølgingslisten.

ANSVAR FOR OPPFØLGING

I denne fasen er det flere som får ansvar for oppfølging. Resultatene og anbefalingene fra dokumentet i fase 1 kan fungere som et kunnskapsgrunnlag for prioritering. Det er i denne fasen man må gjøre arealavklaringer og budsjettmessige avvinninger på tiltakene som anbefales.

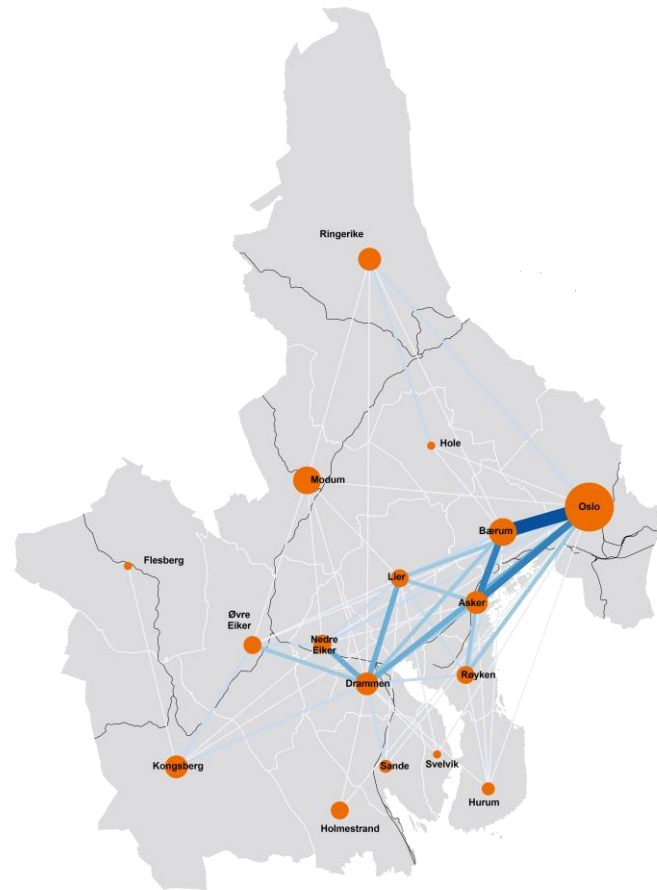
PROAKTIV ROLLE INNEN MOBILITET

I fase 1 kan det listes opp flere steder der Bane NOR bør ta en mer proaktiv rolle for å få på plass gode mobilitetsstilbud ved stasjonene. Disse stedene blir identifisert i oppfølgingslisten og bør følges opp internt i Eiendomsdivisjonen.



Befolkningsanalyser

- Befolkningsdata og virksomhetsdata på rutenettnivå gir en god pekepinn på befolkningskonsentrasjoner og hvor arbeidsintensiv næring konsentrerer seg
- I tillegg gir pendlerstatistikk og reisetall god innsikt i hva man kan anbefale av tiltak for mobilitet og parkering
- Drammen som tyngdepunkt, Kongsberg som en kompakt by, og bybåndet langs Drammenselva med stort potensial
- Kongsberg og Drammen tiltrekker seg flest interne reiser, og pendlerstrømmene fra Drammen går i all hovedsak nordover.



LIER - MJØNDALEN

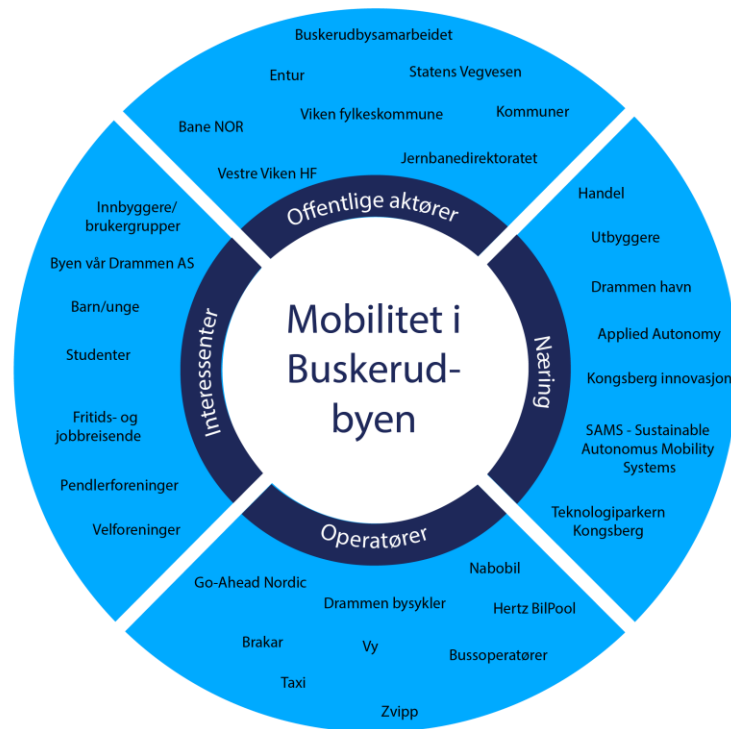
LIER				
	5	3	5	3
BRAKERØYA				
	4	2	3	4
DRAMMEN				
	2	2	1	5
GULSKOGEN				
	3	2	4	2
MJØNDALEN				
	2	3	2	3

STEINBERG - KONGSBERG

STEINBERG				
	4	4	4	3
HOKKSUND				
	3	2	3	4
VESTFOSSEN				
	3	3	4	3
DARBU				
	4	3	6	2
KONGSBERG				
	1	2	3	3

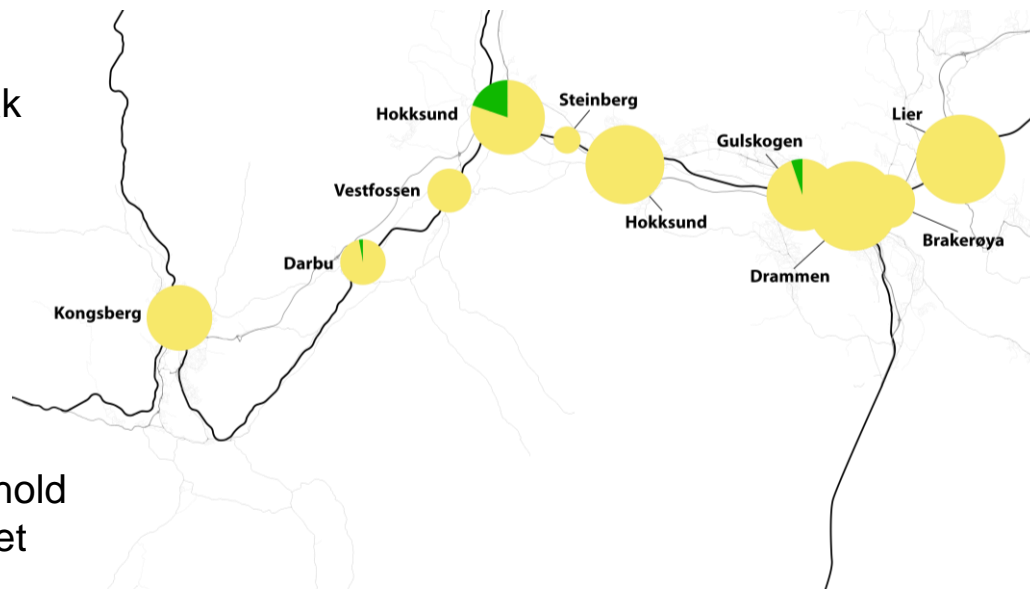
Ny mobilitet

- I denne analysen kartlegger vi premissgivende aktører for arbeid med mobilitet i regionen
- Vi drøfter også hvilket tilbud som kan være aktuelt å tilby
 - Delingssykler og el-sparkesykler
 - Mobilitetspunkt
 - Bildelingstjeneste
 - HentMeg
- Analysen er basert kriterier og resultater fra andre analyser som f.eks. fremkommelighet og markedsgrunnlag.



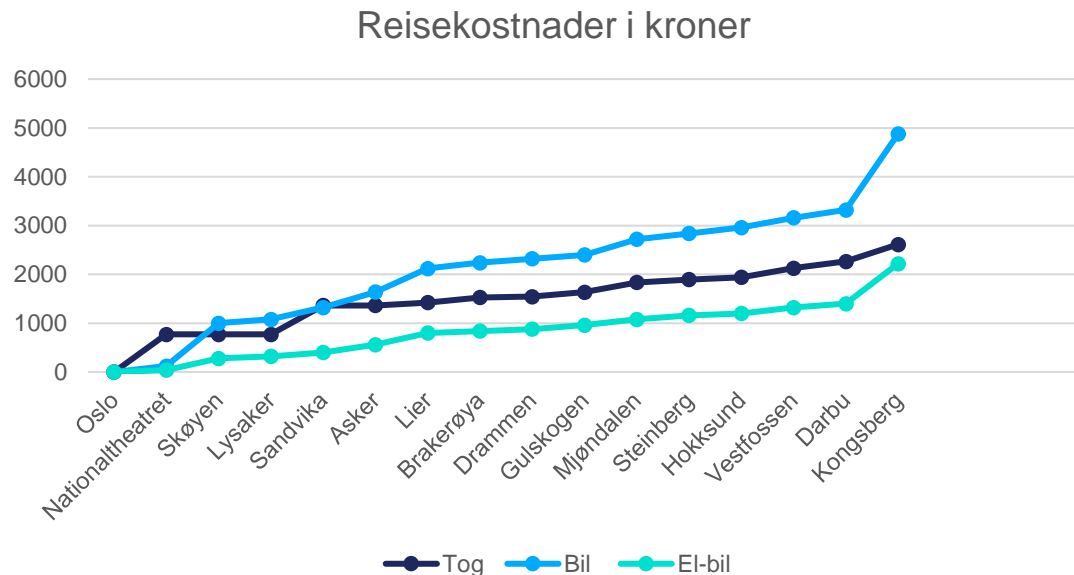
Kapasitet og belegg

- Registrering av belegg på hver stasjon kan gi et bilde av hvor tiltak bør settes inn.
- Alt over 85% registreres som fullt belegg
 - Betyr ikke nødvendigvis automatisk kapasitetsutvidelse
- Vi teller også sykkelparkeringsplasser, og i henhold til parkeringsstrategien skal tilbudet her ligge før etterspørselen
- Per juni 2020 er det ikke gjennomført tellinger pga. korona. Telling av sykkelbelegg planlagt i august.



Reisekostnader

- En rekke faktorer påvirker hva slags reisemiddel man velger til og fra stasjonen eller hele veien.
- Hensikten med dette kapittelet er å identifisere barrierer som påvirker reiseadferd.
- Vi ser på pris- og billettstruktur, reisetid og pris mellom ulike målpunkt og effekten av bomstasjoner.

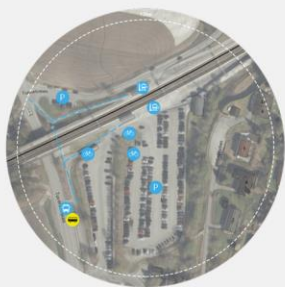




STASJONSVIS GJENNOMGANG

LIER

D | **P** 281 (100%)  33  601-800



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler på stasjonen
- Vurdere omdisponering av innfartsparkingsplasser til bildelingstjenester på sikt
- Utvide parkeringskapasiteten på stasjonen og satse på Lier som strategisk innfartsparkingsstasjon
- Vurdere nye sykkelplasser vest for stasjonen. Parkeringskapasiteten på sykkelparkering økes i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler

BRAKERØYA



C | **P** 97 (100%)  67  601-800



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkestykler på stasjonen
- Vurdere omdisponering av innfartsparkingsplasser til bildelingstjenester
- Vurdere mulighet for mobilitetspunkt i sammenheng med nytt sykehus
- Innfartsparkeringen bør opprettholdes, men prisregimet bør samordnes med sykehusets betalingsløsning slik at man forhindrer fremmedparkering.
- Sykkelparkeringen sees i sammenheng med nytt sykehus
- Sykkelparkering utvides forøvrig i takt med trafikkvekst og endrede krav til standard for nye sykler.

DRAMMEN

A | **P** 270 (100%)  449  8001-8200



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkestykker på stasjonen
- Drammen er en aktuell kandidat for et helhetlig mobilitetspunkt
- Avsette parkeringsplasser for bildelingsjeneste tett på stasjonen
- For innfartsparkeringen fases ut, anbefales det at en del av plassene erstattes ved Lier og Gulskogen stasjoner på sikt
- Ved stasjonen skal det tilrettelegges for plasser til av- og påstigning og det kan vurderes plasser til korttidsparkering
- Det bør tilrettelegges for nytt sykkelhotell eller sikre kapasitetsutvidelse i dagens hotell
- Sykkelparkering utvides i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler
- Kommunen og Bane NOR bør ha et tett samarbeid for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet for utendørs sykkelparkering, særlig på Strømsø torg.

GULSKOGEN



C | **P** 175 (95%)  176  801-1000



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkestyklar på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester
- Bypris bør innføres
- Nummerplaterregistrering bør også gjennomføres for å kartlegge hvem som bruker parkeringen
- Ved en eventuell utvidelse av parkeringsplassene kan man vurdere sambruk med Gulslogen senter
- Det bør etableres flere utendørs sykkelplasser under tak. Sykkelplassene må tilpasses nye typer sykler

MJØNDALEN



C | **P** 188 (100%)  54  1001-1200



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkerstykker på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester
- Bypris bør innføres
- Nummerplaterregistrering bør også gjennomføres for å kartlegge hvem som bruker parkeringen
- På sikt kan det vurderes å nedjustere antall parkeringsplasser
- Det bør etableres flere utendørs sykkelplasser under tak og sykkelhotell tilpasset nye typer sykler

STEINBERG



D | **P** 25 (100%)  33  0-200



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det foreslås ingen tiltak for nye mobilitetsløsninger basert på dagens markedsgrunnlag
- Det foreslås ingen tiltak for parkering av bil
- På kort sikt kan man øke andel sykkelparkering under tak
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst.

HOKKSUND



C | **P** 187 (80%)  97  1001-1200



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkestyklar på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester tett på stasjonen
- Kapasiteten på innfartsparkeringen bør opprettholdes
- Prisregimet for parkering bør harmoniseres med kommunen
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler

VESTFOSSEN



D | **P** 65 (100%)  30  401-600



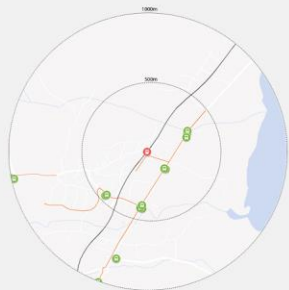
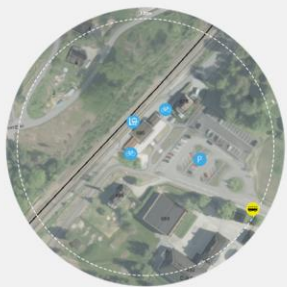
Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparestyklar på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester tett på stasjonen
- Bane NOR må i samråd med lokale myndigheter finne en løsning for kryssing av sporet
- Sykkelparkering under tak ved spor 1 dersom tog begynner å stoppe der
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst og tilpasses nye typer sykler

DARBU



D | **P** 70 (95%)  23  0-200

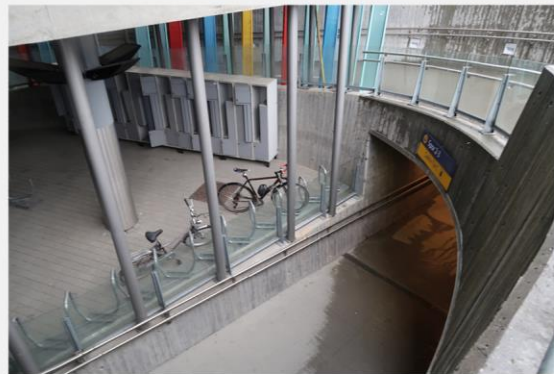
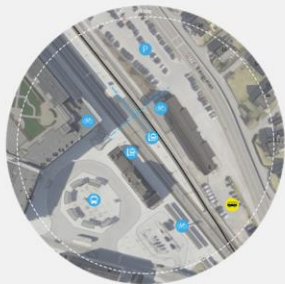


Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Det foreslås ingen tiltak for nye mobilitetsløsninger basert på dagens markedsgrunnlag
- Nummerplaterregistrering bør gjennomføres for å kartlegge brukere av parkeringsplassen
- Det kan på sikt vurderes innføring av pendlerparkering i samråd med kommunen
- Parkeringskapasiteten for sykkel økes i takt med trafikkvekst.

KONGSBERG

B | **P** 127 (100%)  207  1601-1800



Anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger

- Tilrettelegge for opplegg for delte elsykler og elsparkedykker på stasjonen
- Omdisponere parkeringsplasser for bildelingstjenester tett på stasjonen
- Vurdere om man kan etablere et mobilitetspunkt på stasjonen
- Bane NOR bør ta en proaktiv rolle for å tilknytte pilotene som omhandler nye mobilitetsløsninger i Kongsberg bedre til stasjonsområdet
- Innfartsparkeringen bør ikke utvides, men man kan vurdere forholdet mellom dagparkering og pendlerparkering
- På kort sikt må skiltingen på parkeringsplassen forbedres og tydeliggjøres
- Nummerplaterregistrering bør gjennomføres for å kartlegge brukere av parkeringsplassen
- Sykkelparkering i rondellen ved bussterminalen bør oppgraderes i samråd med kommunen som eier grunnen
- Sykkelparkeringen øst for stasjonen som Bane NOR eier bør skiltes bedre og oppgraderes for å gjøre den mer attraktiv. Generelt må sykkelparkering tilpasses nye typer sykler
- Det bør etableres lasbar sykkelparkering på stasjonen

	PRISING AV PARKERING	TILRET-TELEGGE FOR MIKROMOBILITET*	ENDRE P-PLASSER TIL BIL-DELING**	MOBILITETS-PUNKT***	NUMMER-PLATEREGISTRERING	HENTMEGTJENESTER	STRAKS-TILTAK SYKKEL****	TILTAK PARKERING
Lier	■	■	■				■	■
Brakerøya	■	■	■	■				■
Drammen		■	■	■			■	■
Gulskogen	■	■	■		■		■	■
Mjøndalen	■	■	■		■		■	■
Steinberg							■	
Hokksund		■	■					■
Vestfossen		■	■				■	
Darbu	■				■			
Kongsberg		■	■	■	■	■	■	■

* Mikromobilitet innebærer elsykkel, elsparkesykkel og andre deletjenester eller private fremkomstmidler.

** Omdisponerte parkeringsplasser skal som hovedregel tas av pendlerparkeringsplasser dersom kapasiteten tillater det

*** Mobilitetspunkt i denne sammenhengen er beskrevet nærmere i bakgrunnsdokumentet.

**** Innebærer tiltak som kan gjøres på kort sikt, f.eks. øke antall sykkelplasser under tak ved en stasjon.

Oppsummering av anbefalte tiltak for hver stasjon



Takk for oppmerksomheten

Kontakt

Vetle Riis Hallås – halvet@banenor.no

Trine-Marie Fjeldstad – moltri@banenor.no