

Kollektivtransportplan for Buskerud

Utvikling mot 2030

**Regional plan,
29. november 2011**

Underlag for høring med høringsfrist 1. februar 2012



Innhold

Forord	4
1 Anbefalt kollektivtransportstrategi for Buskerud	5
2 Bakgrunn	8
2.1 Om planen.....	8
2.2 Aktører for utvikling av kollektivtransporten	9
2.3 Grunnlag for planen.....	10
2.4 Tilgrensende planarbeid og igangsatte prosjekter	11
3 Dagens situasjon	12
3.1 Underliggende kostnadsvekst.....	12
3.2 Befolknings-utvikling	13
3.3 Reisevaner	14
3.4 Arbeidspendling	16
3.5 Skolekjøring	18
3.6 Dagens kollektivtransporttilbud	18
4 Utfordringer.....	21
4.1 Samfunnsmessige utfordringer.....	21
4.2 Utfordringer i kollektivtransporttilbudet.....	21
4.3 Utfordringer i kollektivtransportsystemet.....	22
5 Mål og finansiering	23
5.1 Overordnede mål fra NTP	23
5.2 Overordnet mål for kollektivtransport mot 2030	24
5.3 Kollektivtransport og miljøvirkninger.....	25
5.4 Kollektivtransport og arealbruk	26
5.5 Finansiering av kollektivtransport	27
6 Utvikling av kollektivtransporttilbudet	29
6.1 Hovedmål og strategier	29
6.2 Kollektivtransporttilbud i byer og sentrale tettsteder.....	30
6.3 Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo	32
6.4 Busstilbud lokalt i distriktene	32
6.5 Lange reiser med buss internt i Buskerud	33
6.6 Lange fylkeskryssende reiser med buss.....	33
6.7 Togtilbud.....	34
7 Utvikling av kollektivtransportsystemet	35
7.1 Hovedmål og strategier	35
7.2 Linjenett med tog og buss	36
7.3 Kortere, rettere og raskere bussbetjening.....	37
7.4 Universell utforming og kundedvennlighet.....	37
7.5 Infrastruktur	39
7.6 Bussmateriell	40
8 Fremtidbilder for utvikling av kollektivtransporten	41
Ordliste.....	47

Figur 1 Bilhold i Buskerud sammenlignet med hele landet	14
Figur 2 Daglige reiser etter transportmiddel, angitt i prosent.	15
Figur 3 Daglige reiser etter formålet med reisen, angitt i prosent.	15
Figur 4 Kollektivandelen på arbeidsreiser, angitt i prosent.	16
Figur 5 Pendlingsmønster i Buskerud	16
Figur 6 Busstilbudet i Ringeriksregionen.....	20
Figur 7 Busstilbudet i Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier.....	20
Figur 8 Antall innbyggere pr hektar (100x100meter) i Drammensdalen.....	30
Figur 9 Antall innbyggere pr hektar (100x100meter) i Ringerike og Kongsberg	31
Figur 10 Knutepunkter i Buskerud	36
Figur 11 Eksempel på "app" med sanntidsinformasjon (SIS).....	38
Figur 12 Eksempel på Aktiv signalprioritering (ASP)	39

Tabell 1 Grunnlagsdokumenter for kollektivplanen	10
Tabell 2 Arbeidspendling i Buskerud	17
Tabell 3 Oversikt over vognkm og antall reisende. 2009-tall. Tallene er usikre. Se fotnoter.	18
Tabell 4 Dagens togtilbud i Buskerud	18
Tabell 5 Forskjellige tilskudsgrader i forskjellige deler av Buskerud.....	20
Tabell 6 Antall busser i bruk, med og uten skolekjøring.	20
Tabell 7 Kollektivtransportens finansieringskilder	28
Tabell 8 Ulykker fordelt på transportmiddel, siste 10 år	40

Forord

Fylkeskommunen har som mål at Buskerud skal være et attraktivt sted for bosetting og arbeid, og at befolkningen skal gis et best mulig tjenestetilbud. I denne sammenheng er kollektivtransport viktig. Kollektivtransporttilbudet er en viktig faktor for å dekke innbyggernes transportbehov, og bidrar således til Buskerudsamfunnets utvikling og verdiskapning.

Hensikten med kollektivtransportplanen er å gi et faglig grunnlag for å kunne ta politiske valg for framtid utviklingen for kollektivtransporten i Buskerud. Planen gir føringer for hvordan fylkeskommunens innsats på området skal brukes/fordeles.

Buskerudsamfunnet er i stor utvikling. Spesielt i byområdene er det forventet betydelig vekst i årene fremover. Vegkapasiteten i disse områdene er allerede i dag i ferd med å bli sprengt, og det må tas valg for hvordan vi ønsker å løse disse transportutfordringene som vil møte oss de neste 20 åra. Vises det ikke handlekraft, vil vi om kort tid få store kapasitetsproblemer på vegnettet som vil medføre lange bilkøer. Dette er en problemstilling som angår oss alle.

Kollektivtransportplanen er en strategisk plan som viser dagens og fremtidens situasjon og utfordringer. Planen beskriver mål for kollektivtransporten og det vises ulike fremtidsbilder ut fra grad av satsing på dette området. Planen oppsummeres ved å anbefale en strategi for å nå målene.

Planen følger Buskerudbyens målsetting om at vekst i transport skal tas ved kollektivtransport, sykkel og gange. Denne målsettingen vil måtte medføre store endringer både for samfunnet og for oss som trafikanter i byområdene. De fleste av oss må endre vaner og holdninger til transport, samtidig som det vil kreve en omfattende økonomisk innsats og fremtvinge andre finansieringsformer enn i dag.

Kollektivtransportplanen tar i seg de fremtidige utfordringene vi står overfor innen transport. Den er tydelig på prioriteringer og viser løsninger som er fremtidsrettede. Den støtter også opp under fylkeskommunens mål om at Buskerud skal være et attraktivt sted for bosetting og arbeid, og at befolkningen skal gis et best mulig tjenestetilbud.



1 Anbefalt kollektivtransportstrategi for Buskerud

Visjon for kollektivtransporten
<ul style="list-style-type: none">– Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt.
Overordnet mål for kollektivtransporten
O1 Kollektivtransport i 2030 <ul style="list-style-type: none">– Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikkarter som gange, sykkel, bil og fly.– Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet.– Satsing i byer og tettbygde områder har fått økt finansiering. I distriktene utvikles kollektivtransporten innenfor tilskuddsnivået slik det var i 2012 (da planen ble vedtatt).
Strategi for å nå overordnet mål
O1.1 Kollektivtransport og miljøvirkninger <ul style="list-style-type: none">– Kollektivtransporten utvikles og tilrettelegges med et godt tilbud i tettbygde områder for å bidra til å redusere negative miljøvirkninger fra persontransport.
O1.2 Kollektivtransport og arealbruk <ul style="list-style-type: none">– Fremtidig arealbruk skal bidra til å redusere det daglige transportbehovet og styrke bruk av kollektivtransport i de områder i fylket hvor det satses sterkest.
O1.3 Finansiering av kollektivtransporten <ul style="list-style-type: none">– I tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) innføres det en tilleggsfinansiering av kollektivtransport, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompenger, vegprising, kjøprising og/ eller parkeringsrestriksjoner.– I distriktene satses det på utvikling av kollektivtransporten innenfor dagens tilskuddsnivå.– Finansiering må omfatte både et forbedret kollektivtransporttilbud og et hensiktsmessig kollektivtransportsystem.
Retningslinjer for arealplanlegging, oppfølging av Strategi O1.2
Retningslinje 1: <ul style="list-style-type: none">– I kommuneplaner og reguleringsplaner skal det i kommunene Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Ringerike og Hole legges til rette for korte reiseavstander og redusert behov for bruk av bil gjennom lokalisering av boliger, skoler, arbeidsplasser, servicetilbud og infrastrukturtiltak.
Retningslinje 2: <ul style="list-style-type: none">– I kommuneplaner og reguleringsplaner skal det i kommunene Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Ringerike og Hole tilrettelegges for betjening med kollektivtransport. I planene skal det vises en grunnstruktur for kollektivtransporten som er lett å bruke og som kan opprettholdes over tid.

Styring av arealbruken i de områder (kommuner) hvor det satses sterkest på kollektivtransport er et viktig langsiktig virkemiddel for god måloppnåelse. Konsekvenser fremgår av beskrivelsen i kapittel 8 "Fremtidsbilder for utvikling av kollektivtransporten". Planloven krever at det skal utredes konsekvenser av retningslinjer som foreslås i en regional plan.

Hovedmål for kollektivtransporttilbudet

H1 Kollektivtransporttilbudet i 2030

- Kollektivtransporttilbudet er betydelig øket i byer og sentrale tettsteder internt i fylket og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo.

Strategi for å nå hovedmålet:

H1.1 Kollektivtransporttilbud for betjening av byer og sentrale tettsteder

- For betjening av byer og sentrale tettsteder som Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg og Hønefoss skal veksten i motoriserte reiser, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.
- Tilbudet skal være godt og tilpasset lokale behov.

H1.2 Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo

- I Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg, Ringerike/Hole og Røyken, skal veksten i motoriserte reiser mot Akershus/Oslo, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.
- Tilbudet skal være godt og koordinert med Ruter sitt tilbud i Akershus/ Oslo.

H1.3 Busstilbud lokalt i distriktene

- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.
- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss primært utvikles med basis i behovet for skolekjøring. Det legges vekt på å utvikle et smart kollektivtransporttilbud som er med på å sikre innbyggerne en grunnleggende mobilitet.

H1.4 Lange reiser med buss internt i Buskerud

- Lange reiser med buss internt i Buskerud skal utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.
- Reisene skal samordnes med andre lokale busstilbud, komplettere togtilbudet og bygge opp under jernbanens hovedknutepunkt.

H1.5 Lange fylkeskryssende reiser med buss

- Lange gjennomgående reiser med buss (starter og slutter utenfor Buskerud) skal som i dag drives uten tilskudd.

H1.6 Togtilbud

- Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til å gi tilbud med lokaltog, regiontog og fjerntog som bygger opp under overordnet mål.

Satsing som beskrives i målene tilsvarer en situasjonen som beskrevet i fremtidsbilde 4 i kapittel 8 "Fremtidsbilder for utvikling av kollektivtransporten".

Hovedmål for kollektivtransportsystemet

H2 Kollektivtransportsystemet i 2030

- Kollektivtransportsystemet for buss har en robust grunnstruktur som er tilpasset jernbanelinjet.
- Grunnstrukturen er enkel, oversiktlig og lett å bruke for kunden.

Strategi for å nå hovedmålet:

H2.1 Linjenett og knutepunkter for tog og buss

- Basislinjenett og hovedknutepunkter (grunnstrukturen) skal være enkel og oversiktlig og være over tid slik at fylkeskommunens og kommunenes langsiktige planlegging understøttes.
- Tog- og busstransport samordnes for å gi et best mulig tilbud til "kundene" samlet sett. Fokus er utvikling av knutepunkter der trafikkartene korresponderer samt forenkling og samordning av billettsystemene.
- Det skal satses på muligheter for innfartsparkering (park and ride) i alle knutepunkter og andre naturlige steder der kollektivsystemet tilbyr en god frekvens hele driftsdøgnet.

H2.2 Kortere, rettere og raskere bussbetjening

- Linjenettet skal være lett å bruke og lett å forstå for de reisende.
- Et enklere linjenett skal gi økt forutsigbarhet og redusert reisetid.

H2.3 Universell utforming og kundevennlighet

- Materiell, informasjonssystem og infrastruktur skal være universell utformet.
- Pris- og sonestruktur skal være enkel og kundevennlig.
- Sanntidsinformasjon skal være tilgjengelig.
- Ruteinformasjon skal være tilgjengelig på aktuelle medier.
- God kundebehandling skal prege virksomheten.

H2.4 Infrastruktur

- Kollektivtraseene skal sikres god (behagelig) dekkekvalitet.
- Det skal være fokus på å forbedre gangrutene til og fra holdeplasser.
- I byer og sentrale tettsteder skal det legges til rette for å sikre bussene samme fremkommelighet i og utenfor rush slik at forsinkelser ikke opptrer og forutsigbarhet oppnås.
- Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til utbygging av:
 1. Sørlandsbanen mellom Drammen og Kongsberg med dobbeltspor.
 2. Ringeriksbanen
 3. Videreutvikle Spikkestadlinjen med forbedret tilbud
 4. Bedre kapasiteten i linjenettet i tråd med økende behov; særlig i Osloområdet.

H2.5 Bussmateriell

- Bussmateriell skal oppfylle alle myndighetskrav.
- Bussmateriell skal bidra til å redusere utslipp og å redusere støy.
- Det skal være sitteplass til alle grunnskoleelever ved kjøring på veg med fartsgrense over 60 km/t.

Satsing som beskrives i målene tilsvarer en situasjonen som beskrevet i fremtidsbilde 4 i kapittel 8 "Fremtidsbilder for utvikling av kollektivtransporten"

2 Bakgrunn

2.1 Om planen

Kollektivtransportplanen er en regional plan etter den Plan- og bygningsloven. Planen skal legges til grunn for fylkeskommunens og kommunenes virksomhet. Den skal bidra til strategisk styring og politikktutforming for kollektivtransport i Buskerud. Det skal vedtas overordnede mål for kollektivtransporten og strategiske tiltak som vurderes å være nødvendige for å nå målene. Planens anbefaling skal samlet vise en ønsket utvikling som er godt forankret og eiet av fylkets styrende organer.

Planarbeidet bak anbefalingen fokuserer på hvordan omgivelsene antas å endre seg og hva som driver endringene. De største endringene som antas å komme er en sterk befolkningsøkning i Oslo og Oslos nærområder, med bakgrunn i Statistisk sentralbyrå sin prognose. Dette omfatter også nedre deler av Buskerud.

Planen tilrettelegger for koordinert innsats av virkemidler fra kollektivtransportens forskjellige aktører for å møte disse utfordringene. Tilbudet av kollektivtransport er en viktig faktor for å dekke innbyggernes transportbehov og bidra positivt til Buskerudsamfunnets utvikling og verdiskapning.

Planen, som bygger på planprogram vedtatt i Fylkesutvalget 9. juni 2010, er en oppfølging av "Regional planstrategi for Buskerud 2009 – 2012", vedtatt i Fylkestinget 19.6.2008. Planstrategien sier at kollektivtransportplanen skal bygge videre på "Kollektivtransportplan for Drammensregionen". Planen skal videre koordineres med øvrige fylkeskommunale planer.

Kollektivtransportplanen skal dessuten koordineres med Areal- og transportplan for det pågående samarbeidsprosjektet "Buskerudbyen". "Buskerudbyen" er et samarbeid mellom kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket.

Etter at den strategiske kollektivtransportplanen er ferdig behandlet med vedtak i fylkestinget, vil den følges opp med et handlingsprogram.

2.2 Aktører for utvikling av kollektivtransporten

Det er mange aktører som deler ansvar for eller gir føringer for hvordan kollektivtransporten skal organiseres og drives. Her nevnes aktører som har en direkte innvirkning på kollektivtransportens lovpålagte oppgaver og finansiering.

Staten

- Stortinget fastsetter lovverk og budsjetter som gir viktige føringer og fastsetter rammer for de statlige transportetatenes, fylkeskommunenes og kommunenes virksomhet.
- Samferdselsdepartementet forvalter «Lov om Yrkestransport og tilhørende forskrifter» (lokal kollektivtransport og transportløyver) samt Vegloven som gir Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene ansvaret for riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Samferdselsdepartementet har også overordnet ansvar for tilskudd til togtrafikken (NSB).
- Kunnskaps- og forskningsdepartementet forvalter Opplæringsloven, som gir fylkeskommunene hovedansvaret for skoleskyss.
- Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) forvalter og fordeler rammeoverføringene til fylkeskommunene (og kommunene). Lokal busstransport i fylkene finansieres gjennom rammeoverføringen over KRDs budsjett.
- Statens vegvesen forvalter riksvegene på vegne av staten og fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.
- Jernbaneverket forvalter jernbaneinfrastrukturen.
- NSB AS dominerer togtrafikken på jernbanenettet i Norge, men både NSB AS og Flytoget AS eies av Staten og drives som selvstendige selskap.

Fylkeskommunen

- Ansvar for innkjøp/ tilskudd til lokal og regional busstransport.
- Ansvar for forvaltning av løyveordningen for rutetransport med buss
- Ansvar for skoleskyss til grunnskole og videregående skole
- Ansvar for fylkesveier
- Ansvaret for videregående utdanning; skolestruktur og skoleplassering.

Kommunene

- Ansvar for lokalisering av grunnskoler. Grunnskoleelever med mer enn 4 km skoleveg (2 km for 1 klasse) har krav på gratis skoleskyss. Skolestrukturen påvirker behovet for skoleskyss.
- Ansvar for kommunale veier som infrastruktur for busstransporten (inkl. holdeplasser).
- Ansvar for kommuneplanlegging og kan gi føringer for arealutvikling rundt knutepunkter og valg av kjøre traséer for busstransport i rute.
- Ansvar for lokal parkeringspolitikk.

2.3 Grunnlag for planen

Nasjonale føringer, fylkeskommunale vedtak samt andre signaler for planarbeidet:

Statlige lover og vedtak:	
<i>Kilde:</i>	<i>Innhold:</i>
– Rikspolitiske retningslinjer (1993)	– Samordnet areal- og transportplanlegging
– Lov om grunnskolen og den videregående opplæring (1998)	– Fylkeskommunen har ansvar for skoleskysst for elever i grunnskolen og videregående skole
– Lov om yrkestransport (2002)	– Fylkeskommunens ansvar for å gi løyve og tilskudd.
– Stortingsmelding nr. 34 (2006-2007)	– Norsk klimapolitikk
– Lov om forbud mot diskriminering pga. nedsatt funksjonsevne (2008)	– Krav om universell utforming
– Statlig planretningslinje (2009)	– Klima og energiplanlegging
– Lov om folkehelsearbeid (2011)	– Samlet innsats for befolkningens helse (1.1.2012)
– NTP 2014 – 2023, utredningsfasen	– Overordnet mål
Vedtak i Buskerud fylkeskommune:	
<i>Kilde:</i>	<i>Innhold:</i>
– Fylkestinget (2003)	– Fylkesdelplan for handel og service.
– Fylkestinget (2005)	– Klimahandlingspakke for Osloregionen.
– Fylkestinget (2008)	– Regional planstrategi
– Fylkestinget (2009)	– Reiselivsnæringens transportbehov i region sør.
– Fylkestinget (2010)	– Fylkeskommunens handlingsprogram 2011 - 2014
– Hovedutvalget for Samferdsel (2010)	– Handlingsplan for trafikksikkerhet i Buskerud
– Fylkestinget (2011)	– Handlingsprogram for fylkesveier 2012-2015
– Fylkestinget (2011)	– Regional plan for universell utforming: Buskerud mot 2025
– Fylkestinget (2011)	– Signaler gitt i fylkestinget til NTP 2014 – 2023, om utbygging av infrastruktur.
– Fylkestinget (2011, planprogram)	– Avtale (Buskerudbyen) mellom kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier samt Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen og Jernbaneverket og Kystverket om felle areal og transportplan.

Tabell 1 Grunnlagsdokumenter for kollektivplanen

2.4 Tilgrensende planarbeid og igangsatte prosjekter

Planer som kan ha innvirkning på kollektivtransporten i Buskerud:

Jernbane

- KVU for Vestfoldbanen (del av Intercitytriangelet)
- Strekningsvise utviklingsplaner for Sørlandsbanen, Bergensbanen, Drammenbanen og Spikkestadlinjen.
- Jernbaneverkets stasjonsutviklingsprosjekt
- Ringeriksbanen. Antatt oppstart i andre del av NTP-perioden
- Ny ruteplan antas iverksatt i 2014/15. Det planlegges noe forsterkning, i forhold til i dag, når nye togsett er tilgjengelig og etter at Bærumstunnelen er åpnet. Ny ruteplan (forbehold om endringer i forhold til slik den ser ut pr september 2011) innebærer 5 avganger pr time mellom Drammen og Oslo, timesfrekvens med ekstra rushinnsats på Kongsberg og Vestfold, halvtimesfrekvens på Spikkestadlinjen med lokalt stoppende tog til Lillestrøm og små forandringer på Sørlandsbanen og Bergensbanen.
- Utredning av høyhastighetstog.

Større riks- og fylkesvegprosjekter

- E. 16 Skaret - Hønefoss. Arbeidet skal samordnes med KVU for Ringeriksbanen. Samlokalisering veg og jernbane kan være aktuelt på enkeltstrekninger.
- E. 16 Sandvika - Vøyen og Bjørnum - Skaret, dvs. i forlengelsen av Skaret - Hønefoss.
- Rv. 23 Linnes - Dagslett
- Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate i Drammen
- Fv. 319 Svelvikveien Drammen - Svelvik.
- E. 134 gjennom Kongsberg.
- Rv. 35 Hokksund - Hønefoss - Jevnaker (Oppland fylke)

Annet planarbeid

- KVU for Buskerudbypakke II er startet opp. Finansieringsmuligheter for kollektivtransport vil være et sentralt tema.
- Areal- og transportplan for Buskerudbyen
- KVU Ringerikspakke
- Fylkesveistrategi 2014 - 2023; gir føringer for prioritering av fylkesvegmidler

Igang satt forbedring av overordnet veinett

- Rv. 7 Sokna - Ørgenvika som ferdigstilles i 2013

3 Dagens situasjon

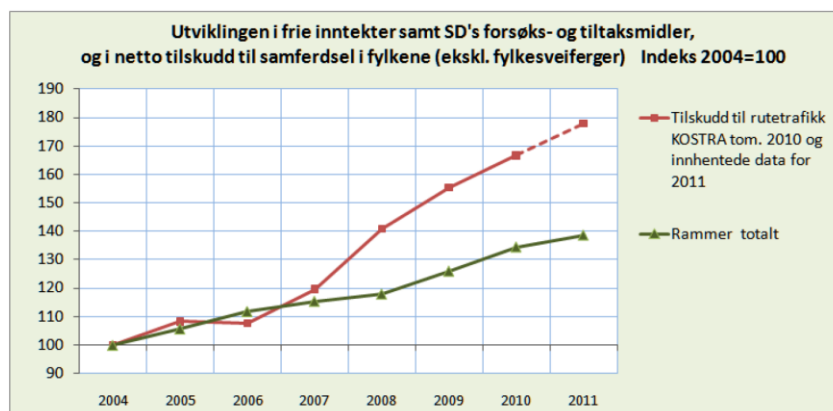
3.1 Underliggende kostnadsvekst

Kostnadsutviklingen innen kollektivtransporten er sterkere enn for øvrig i samfunnet. Det har flere årsaker:

- Det har vært fokus på lønnsloft, blant annet for å oppnå rekruttering til og statusheving av bussføreryrke.
- Krav til universell utforming har ført til dyrere materiell med færre passasjerplasser. Det har ført til økte kapital- og vedlikeholdskostnader, og i noen grad medført økt materiellbehov.
- Drivstoffprisene har økt generelt og avgiftsfritak er bortfalt uten at kostnadsøkningen er fullt ut kompensert.

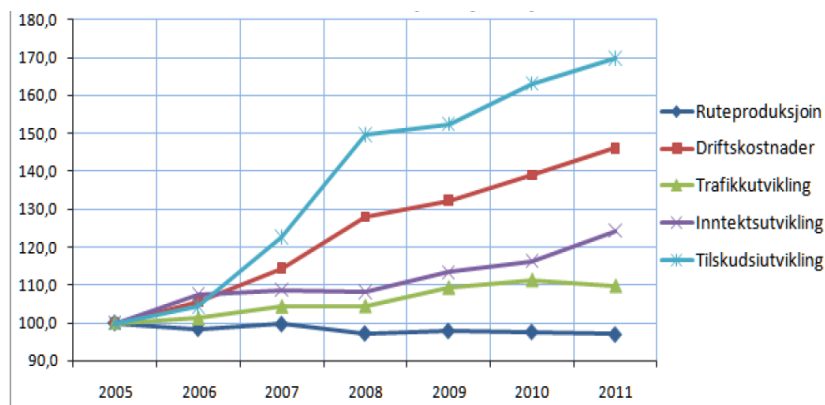
Figuren viser at fylkenes rammer totalt sett øker mindre enn tilskuddene til kollektivtransporten. (Samferdselssjefenes kontaktutvalg. (Asplan Viak mars 2011))

Figur 1: Utvikling i fylkenes fri rammer og tilskudd til kollektivtransport 2004-2011



Driftskostnader øker raskere enn inntektene. Trafikken øker noe selv med en svak nedgang i ruteproduksjonen (Samferdselssjefenes kontaktutvalg)

Figur 2: Hovedtrender for buss 2005-2011, basert på 18 fylker.



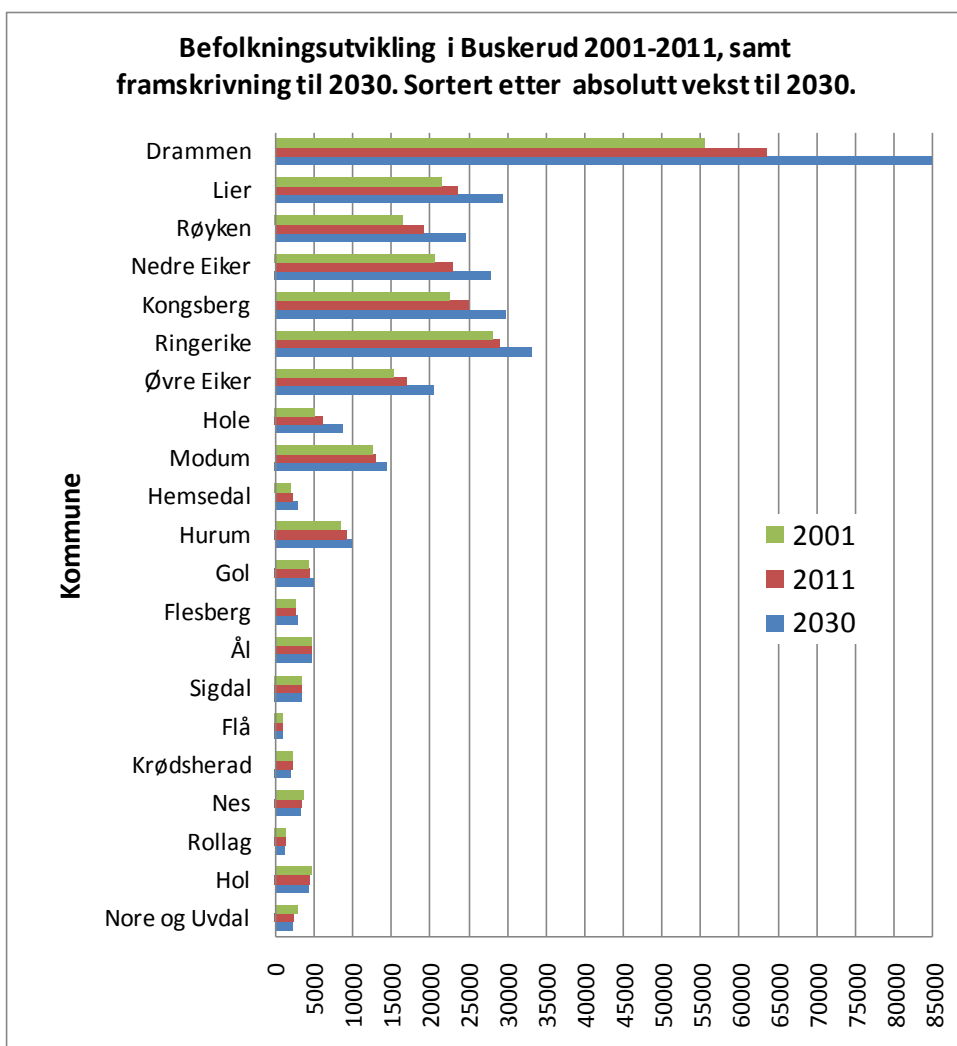
Det er en underliggende trend i kollektivtransporten, at hvis man ikke gjør noen tiltak, gir det en nedgang i antall passasjerer på 0,5-1 % pr år (kilde: Urbanet Analyse AS).

3.2 Befolknings- utvikling

SSB har, sammen med historisk statistikk, laget en fremskrivning for befolkning i 2030. Det er kommunene i og rundt "Buskerudbyen", og rundt "Buskerudbyen", og områdene inntil Akershus/Oslo som forventes å få vekst.

Den største %-vise veksten forventes i Hole (74%) og Røyken (48%) ved siden av Drammen (53%). I resten av fylket ventes ingen store endringer med unntak av noe vekst i Gol (11%) og Hemsedal (42%).

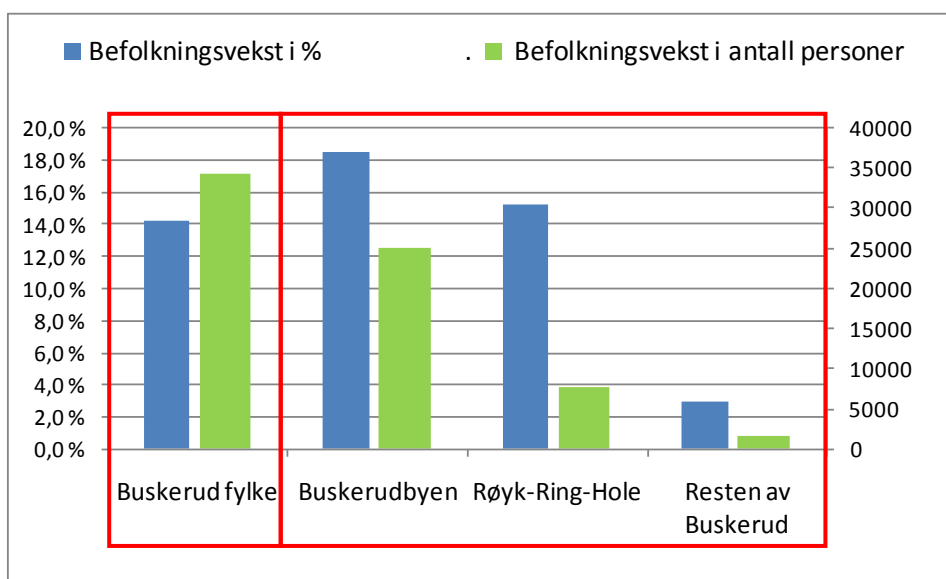
Figur 3: Befolkningsutviklingen i kommunene sortert etter størst absolutt vekst.



Figurene viser at veksten er sterkest både i prosent og i absolutt antall i "Buskerudbyområdet".

Randkommunene rundt Akershus og Oslo, Røyken, Ringerike og Hole, forventes også å ha en høy prosentvis vekst, men med et faktisk antall som er drøyt 1/3 av Buskerudbyen. Resten av fylket forventes å få en meget moderat vekst fram mot 2023 (Kilde SSB, befolkningsvekst mot 2030)

Figur 4: Befolkningsvekst i Buskerud, 2011 - 2023. Blå søyler: % (venstre akse). Grønne søyler: Absolutte antall personer (høyre akse)



3.3 Reisevaner

Generelt

I gjennomsnitt foretar alle innbyggere i Norge over 12 år 3,3 reiser pr dag. Reiser kan skje til fots, med sykkel, kollektivt (tog, buss, båt, fly), som bilfører eller som bilpassasjer. Til sammen blir dette 760 000 reise pr dag eller ca 277 millioner reiser pr år.

Av dette skjer:

- Ca. 22 % med gang og sykkel
- Ca. 6-7 % med kollektive transportmidler
- Ca. 71 % med bil, som fører eller passasjer

Buskerud skiller seg ikke ut fra landet for øvrig.

Buskerud

Reisevaner i Buskerud er beskrevet med bakgrunn i datauttak fra Statistisk sentralbyrå (SSB), reisevaneundersøkelse (RVU) 2009. Det finnes i begrenset grad tallmateriale som spesifikt beskriver Buskerud eller enkeltkommuner i Buskerud. Data fra andre deler av landet er tatt med for å vise Buskerud i forhold til landet for øvrig.

Brukt i tabeller:

- Oslo:
- Omegn til Oslo:
- Resterende seks største byer:
- Mindre byer:
- Resten av landet:

Betyr i denne planen:

- Oslo
- Røyken og Hurum (og Akershus)
- Inkluderer byområdet Drammen, Lier, Nedre og Øvre Eiker
- Kongsberg og Hønefoss inngår i denne kategorien
- Resterende kommuner i Buskerud

Følgende elementer beskriver reisevaner i Buskerud:

- Bilhold
- Daglige reiser etter transportmiddel
- Daglige reiser etter formål
- Andel arbeidsreiser med kollektive transportmidler
- Arbeidsreiser innad i kommuner/regioner og mellom kommuner/regioner

Bilhold

Buskerud har et bilhold som ligger over gjennomsnittet for landet.

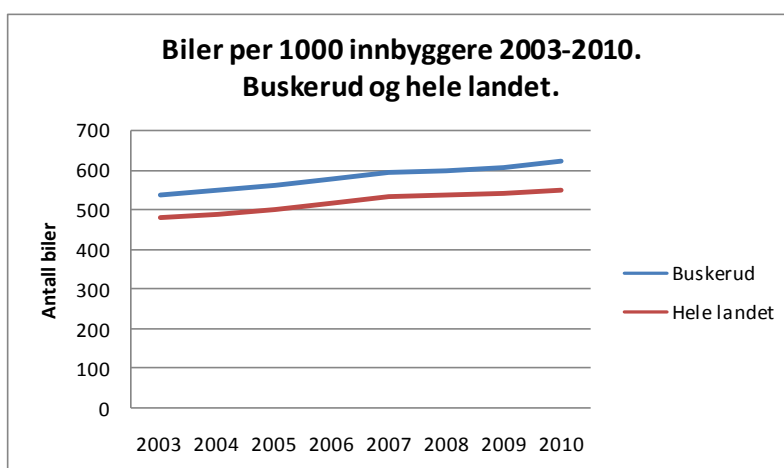
2003:

538 biler i Buskerud mot 481 i resten av landet (pr. 1000 innb.).

2010:

624 biler i Buskerud mot 549 i resten av landet (pr. 1000 innb.).

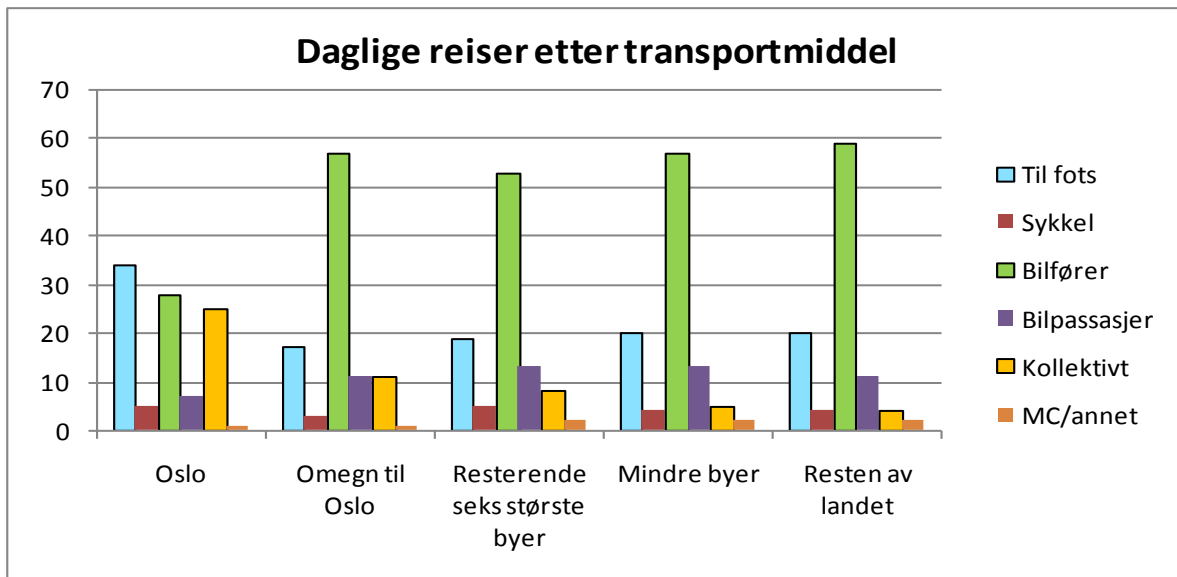
Figur 1 Bilhold i Buskerud sammenlignet med hele landet



Veksten i motoriserte personturer (bil + kollektiv + motorsykkel) vokser erfaringsmessig noe mer enn befolkningsveksten (faktor ca. 1,1) på grunn av bedret privatøkonomi. For "Buskerudbyen" betyr det at en befolkningsvekst på knapt 19 % gir en økt etterspørsel i motoriserte personreiser på 28 %.

Daglige reiser etter transportmiddel

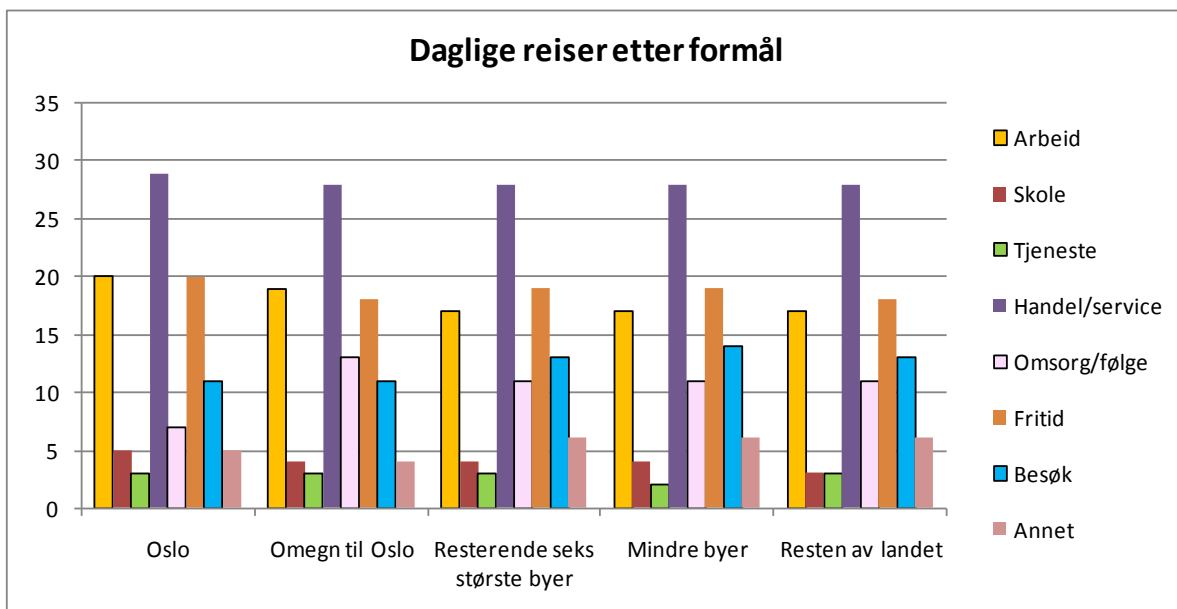
Figuren viser daglige reiser fordelt på type transportmiddel. Stolpene ("mindre byer" og "resten av landet") dekker henholdsvis Drammen og resten av Buskerud. Bilbruken er høy og antall kollektivreiser er lavt. Det er generelt de seks største byene som har høyere kollektivandeler med Oslo i en klasse for seg.



Figur 2 Daglige reiser etter transportmiddel, angitt i prosent.

Daglige reiser etter formål

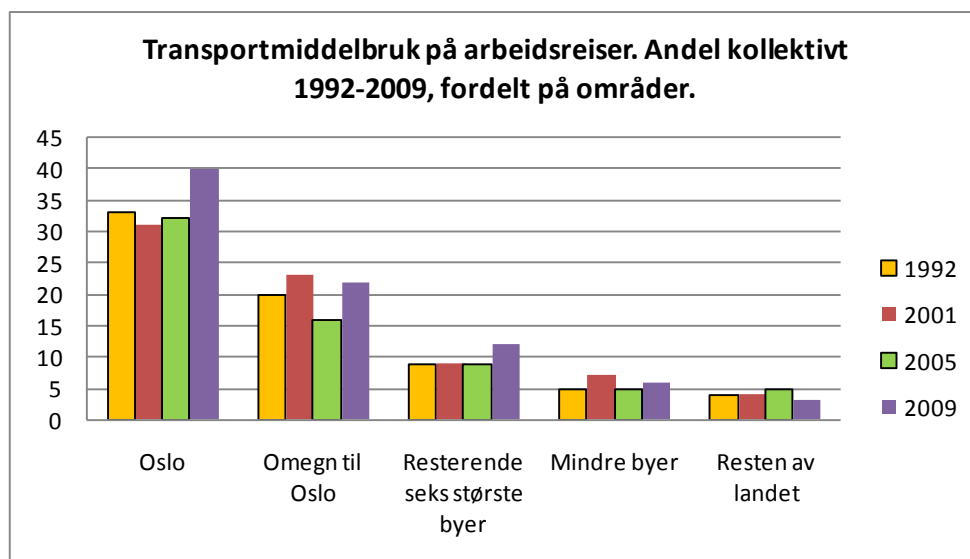
Figuren viser daglige reiser etter formålet med reisen. Det er ikke store variasjoner i reiseformål mellom de enkelte delene av Buskerud, de store byene eller Oslo



Figur 3 Daglige reiser etter formålet med reisen, angitt i prosent.

Arbeidsreiser kollektivt

Andelen som reiser kollektivt til og fra jobb har etter en bunn i 2005, økt markant i nærområdet til Oslo. Også i de resterende seks byområdene har andelen økt. I de mindre byene er tendensen relativt stabil, mens distriktene (resten av landet) viser en nedgang.

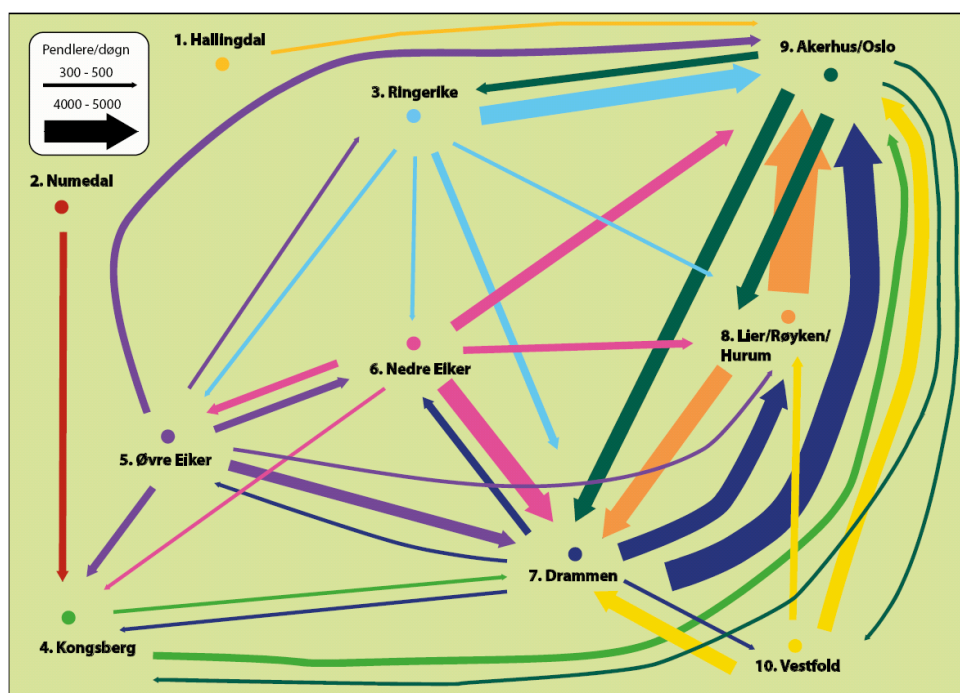


Figur 4 Kollektivandelen på arbeidsreiser, angitt i prosent.

3.4 Arbeidspendling

De tyngste pendlerstrømmene ut av fylket går fra Drammen, Lier, Røyken og Ringerike til Oslo, Bærum og Asker. Drammen har likevel netto innpendling.

Innad i fylket er det Drammen som mottar flest pendlere, men også Lier, Kongsberg og Eiker-kommunene har en del arbeidstakere fra andre kommuner. Kongsberg har netto innpendling.



Figur 5 Pendlingsmønster i Buskerud

Tabell som er grunnlag for figuren på forrige side:

		Til									
		1. Hallingdal	2. Numedal	3 Ringerike	4. Kongsberg	5 Øvre Eiker	6. Nedre Eiker	7 Drammen	8. Li/Røy/Hu	9. Oslo/Aker.	10. Vestfold
Fra	1. Hallingdal	9825	21	101	17	5	8	87	19	394	19
	2. Numedal	61	2207	30	661	17	25	54	17	101	7
	3. Ringerike	86	32	19592	260	443	321	914	325	3315	57
	4. Kongsberg	14	135	65	10926	174	86	446	89	534	46
	5. Øvre Eiker	18	21	325	841	3529	861	1476	356	622	41
	6. Nedre Eiker	14	8	162	380	699	3862	3640	880	1436	73
	7. Drammen	30	17	194	442	421	975	17526	3242	6492	432
	8. Li/Røy/Hu	28	5	88	132	110	176	3536	8120	9898	144
	9. Oslo/Aker.	9	26	550	313	102	120	2070	2001	-	469
	10. Vestfold	11	10	24	126	61	102	2193	701	2354	-

Tabell 2 Arbeidspendling i Buskerud

0 - 200
201 - 1000
1001 - 10 000



Hallingdal: Hemsedal, Ål, Gol, Hol, Nes, Flå. Av de 9825 som arbeider internt i regionen er det 1427 som pendler over én eller flere kommunegrenser.

Numedal: Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg. Av de 2207 som arbeider internt i regionen er det 201 som pendler over én eller flere kommunegrenser.

Ringerike: Ringerike, Krødsherad, Sigdal, Modum, Hole. Av de 19592 som arbeider internt i regionen er det 2055 som pendler over én eller flere kommunegrenser.

Li/ Røy/ Hu: Lier, Røyken, Hurum. Av de 8120 som arbeider internt i regionen er det 1464 som pendler over én eller flere kommunegrenser.

Oslo Aker: Oslo, Asker, Bærum

Vestfold: Sande, Svelvik, Tønsberg

3.5 Skolekjøring

Andel tilskudd til skoleskyss har de senere årene vist en økende tendens. Dette kan skyldes:

- En reduksjon av antall grunnskoler, noe som fører til lengre skoleveger og en større andel elever som har krav på skoleskyss.
- Rett til skoleskyss fra skolefritidsordninger har også medført økning i skolekjøring.
- Flere tar høyere utdanning; videregående skole og høyskole
- Flere funksjonshemmede med krav på spesialskyss
- Sentralisering av skoler

Region:	Rutebilselskap/operatør:	Vogn-kilometer:	Antall reiser:	Herav skolereiser ¹ :
Buskerudbyen	I hovedsak Nettbuss Drammen as	-	7 408 100 ²	790 000
Ringeriksregionen	Nettbuss Ringerike as	1 790 500	905 500	344 400
Røyken/Hurum ³	Nettbuss Drammen as	-	921 600	278 900
Midt-fylket ⁴	Nettbuss Drammen as	-	1 034 900	351 900
Hallingdal ⁵	Hallingdal Billag as, Fjord 1 Sogn Billag as og Nettbuss Drammen as	990 700 ⁶	442 000	329 100
Numedal	Nettbuss Drammen as	-	236 500	187 300
SUM			10 948 600	2 281 600

Tabell 3 Oversikt over vognkm. og antall reisende. 2009-tall. Tallene er usikre. Se fotnoter.

3.6 Dagens kollektivtransporttilbud

Togtilbudet:

Baner:	Strekninger:		Frekvens:	
Spikkestadbanen	Røyken – Asker – Oslo – Moss	Lokaltog	60 min, 30 min i rush hovedretning	Alle dager. Fullt driftsdøgn
Drammenbanen	Drammen – Oslo	Intercitytog Lokaltog Flytog	60 min 30 min 20 min	Alle dager. Fullt driftsdøgn
Vestfoldbanen	Drammen – Vestfoldbyene	Intercitytog	60 min	Alle dager. Fullt driftsdøgn
Sørlandsbanen	Drammen – Kongsberg – Sørlandet	Lokaltog Fjerntog	60 min 5 avg/døgn. +1 fre	Alle dager. Fullt driftsdøgn
Bergensbanen	Drammen – Hønefoss – Hallingdal – Bergen	Fjerntog	5 avg/døgn +1 fre+søn	Alle dager. Fullt driftsdøgn

Tabell 4 Dagens togtilbud i Buskerud

¹ Tallene for skolereiser er konstruert. Mange skoleelever reiser med vanlig rutebuss, og kommer ikke nødvendigvis med i tallene her.

² Tallene er eksklusive linje 10 og 101.

³ Tall for Ruter inngår ikke her.

⁴ Tallene er inklusive linje 10 og 101.

⁵ Tallene er eksklusive Hallingbussen.

⁶ Tall for vognkilometer er ekskludert buss kjørt av Nettbuss Drammen as, som står for nær ¼ av antall reiser og skolereiser i regionen.

Busstilbudet i distriktene

I distriktene er busstilbudet i stor grad basert på skolekjøring. I tillegg finnes noe lokaltrafikk. I tillegg kjøres noen ruter på langs i dalene.

- Skoleskyss:
- Skoleskyssen til videregående skoler går ofte gjennom flere kommuner og rutene er som regel vist på papir i en rutetabell, og alle er i prinsippet åpne for alminnelig transport.
 - Skolebuss til grunnskoler har kortere ruter lokalt innen kommunen. En del av disse er ikke vist i rutetabell. Det er også store regionvise forskjeller.
 - I dalførene, samt i Hønefoss er skoleskyssen for en stor del tatt inn i rutetabeller. I Røyken/Hurum er dette i liten grad gjennomført, spesielt til grunnskole. I tillegg er det en del lokale undertransportører, både med buss og taxi. All planlegging av skoleskyss med buss er overlatt til lokal operatør (i hovedsak Nettbuss og Fjord 1 Hallingdal billag). Buskerud kollektivtransport har ansvaret for kostnadsoppfølging på vegne av fylkeskommunen.
- Midtfylket:
- Hallingbussen (Oslo-Drammen-Geilo) og Sogn og Fjordaneekspressen (Oslo/Drammen – Gol – Hemsedal – Sogn) kjører gjennom regionen og er knutepunktstoppende nord for Vikersund. Det er til sammen ca. 5 avganger per dag, og redusert tilbud i helgene. Tilbudet suppleres av lokalbuss på strekningen Vikersund-Noresund, stort sett med avganger i forbindelse med skole.
 - Drammen- Åmot-Geithus-Vikersund (- Hønefoss) har to avganger i timen. Linje 10 (TIMEkspressen) og 101 er regionale linjer, men med lokale funksjoner. Linje 101 stopper mer lokalt enn Linje 10. I sydgående retning er de taktet med ca. halvtimesfrekvens, mens de i nordgående retning går med ca. 15 og 45 minutters mellomrom. I helgene er det ca. 1 avgang i timen.
 - Notodden – Kongsberg – Drammen – Oslo, TIMEkspressen med 1 avgang i timen og hyppigere i rush.
 - Åmot-Eggedal (-Haglebu) har 8 avganger på hverdager, og redusert tilbud i helgene.
 - Sigdal-Kongsberg har sporadiske avganger, mest skole.
- Numedal:
- Kongsberg-Rødberg-Geilo er en regional rute med lokale funksjoner. Det er ca. fem avganger per dag mellom Kongsberg og Rødberg, noen færre til Geilo. Det er redusert tilbud i helgene.
 - Kongsberg-Lyngdal-Sigdal har avganger i forbindelse med skole.
- Hallingdal:
- Hallingbussen (Oslo-Drammen-Geilo) og Sogn og Fjordaneekspressen (Oslo/Drammen – Gol – Hemsedal – Sogn) kjører gjennom regionen og er knutepunktstoppende nord for Vikersund. Det er til sammen ca. 5 avganger per dag, og redusert tilbud i helgene.
 - Kongsberg-Rødberg-Geilo, se Numedal.
 - Geilo-Hagafoss-Ål-Gol har en eller flere avganger per time deler av dagen, men også "totimestilbud" innimellom. Tog supplerer busstilbudet, men avgangene tenderer til å være omtrent samtidig. Det er redusert tilbud i helgene.
 - Geilo-Ustaoset (- Haugastøl) har 4-5 avganger per dag (redusert i helgene) og ekstraavganger i ferier i vintersesongen.
 - Ål-Bergsjø har 3-4 avganger per dag, ingen tilbud søndager.
 - Gol-Hemsedal har ca. 8 avganger hverdager, og redusert tilbud i helgene. Gol tettsted har en ringrute med 5-6 avganger per dag, og redusert tilbud i helgene.

Busstilbudet i Ringeriksregionen.

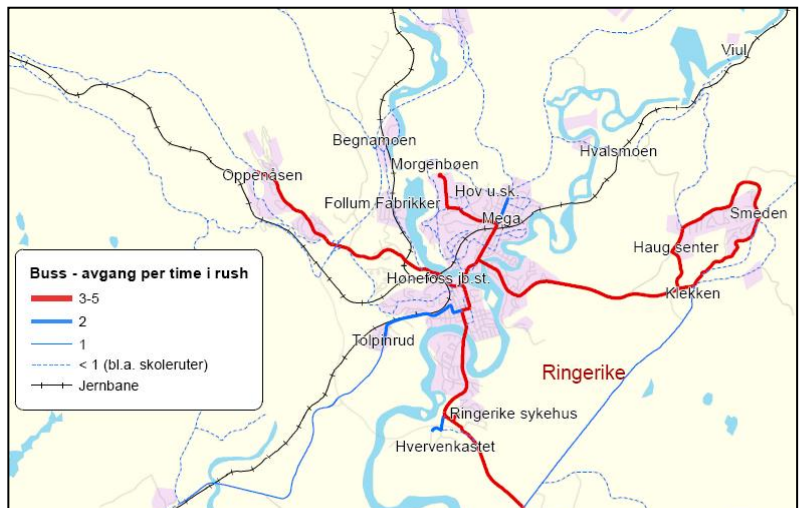
Kartet viser rutetilbudet i og rundt Hønefoss. Mot Oslo er det timesfrekvens med "Time Ekspressen" med fortetting til 15/ 20-minutt rute i rush (i rushretningen). Mot Oslo om morgenen og mot Ringerike om ettermiddagen.

Buss- og båttilbudet i Røyken/Hurum

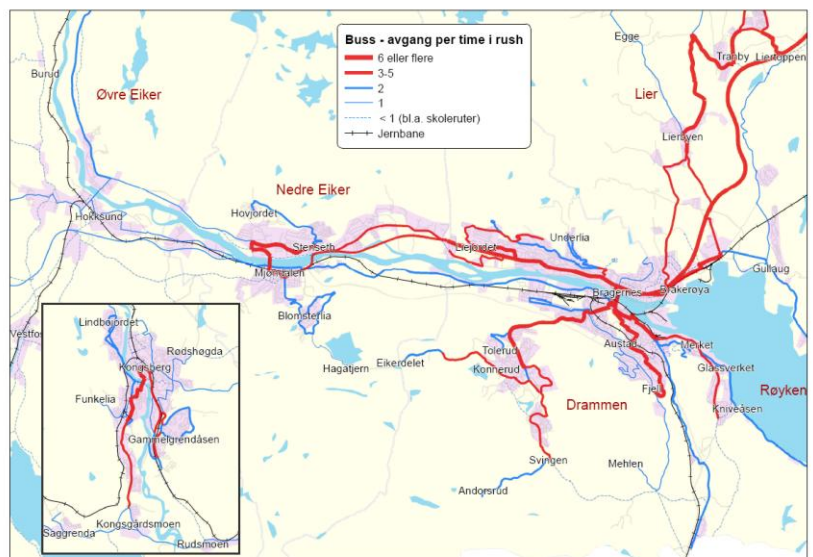
Røyken/Hurum har times frekvens med buss mot Drammen innenfor Sætre og totimesfrekvens utenfor. Mot Oslo har Midtbygda halvtimesfrekvens i rush pluss timesfrekvens/ totimesfrekvens resten av dagen. Fra Slemmestad har bussene halvtimesfrekvens med 15-minutt frekvens og ekstra direkteavganger i rush. I tillegg er det en båtrute til Oslo med 3 avganger hver veg i rushretningen.

Busstilbudet i Kongsberg, Øvre og Nedre Eiker, Drammen og Lier.

Kartet viser busstilbudet i området som omfattes av Buskeruddbyen. Tykkelsen på strekene angir antall avganger pr time et hverdagsrush



Figur 6 Busstilbudet i Ringeriksregionen



Figur 7 Busstilbudet i Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier

Tilskuddsandeler og vognbehov:

Tabellen under viser tilskuddsandeler i Buskerud, fordelt på 3 regioner og for hele fylket. Tilskuddsandelen for distriktene er basert på tall fra Hallingdal.

	Distriktene	Sentrale byer og tettsteder	Hele Buskerud
Tilskuddsgrad	>80%	40-50%	55%

Tabell 5 Forskjellige tilskuddsgrader i forskjellige deler av Buskerud

Tabellen under viser hvor mange busser som er ute i maksimaltiden, henholdsvis inklusive skolekjøring og eksklusive skolekjøring. Drøyt 100 busser er bundet opp i ren skolekjøring. I tillegg utgjør skoleelever et betydelig innslag i passasjertallet på bussene i Drammen og til dels Lier – Nedre Eiker.

	Ål/ Hemse-dal	Viker-sund	Nesbyen	Flå	Kongsberg	Hønefoss	Drammen	
Max (m/ skole)	18	49	8	3	40	32	105	266
Min (u/ skole)	6	19	2	0	18	26	78	149

Tabell 6 Antall busser i bruk, med og uten skolekjøring

4 utfordringer

Utfordringene er en summarisk oppsummering av arbeid og innspill i hele planprosessen; planprogram, rapport om nåsituasjonen, møter i styringsgruppe og arbeidsgruppe, eksterne møter med kommuneregioner og tre større samlinger/ seminarer.

4.1 Samfunnsmessige utfordringer

- Så å si all befolkningsvekst i Buskerud frem til 2030 vil komme i Buskerudbyen, Hønefoss, Hole og Røyken. Befolkningen er av SSB anslått til å øke med ca. 27 %. Hvis dagens reisevaner opprettholdes vil etterspørselen i vegsystemet overstige vegkapasiteten. Bygging av ny vegkapasitet vil bli etterspurt hvis køer og forsinkelser ikke skal bli det normale.
- Bolig- og næringsutvikling utenfor knutepunkter/ tettsteder eller korridorer med godt kollektivtilbud, initierer økt biltrafikk og bygger ikke opp under kollektivtransporttilbudet.
- Nivået på tilskudd til kollektivtransporten (samlet for 18 fylker) har økt med 70 % fra 2005 til 2011. I samme tidsrom økte driftskostnadene med 46 % mens ruteproduksjonen falt 3 %. (Kilde: Samferdselssjefenes kontaktutvalg, Kollektivtransportens rammebetingelser 2004-2011, Asplan Viak AS). Grunnen til at tilskuddet øker mer enn kostnadene er at billettinntektene ikke øker i takt med kostnadene. Billettinntektene viser en fallende andel av de totale inntektene.

4.2 utfordringer i kollektivtransporttilbudet

- Finansiering er hovedutfordringen. Et hvert ønske om forbedring av rutetilbudet gjennom for eksempel hyppigere avganger, lengre driftsdøgn etc., vil kreve høyere tilskudd til drift av kollektivsystemet.
- Dagens tilskuddsandel varierer fra ca. 50 % i byene til ca. 85 % i distriktene. Økning av rushinnsatsen er spesielt dyr fordi rushtidsvogner ofte får lav utnyttelse. Trenden over tid er at tilskuddet i kroner har vært noenlunde stabilt.
- Forenkling av linjenett og stive ruter er ønskelig fordi det gir et lettere kommuniserbart kollektivtransportprodukt til passasjerene.
- Sammenbinding av linjenettet med gode korrespondanser i et definert antall knutepunkter.
- Det er store forskjeller i befolkningstetthet mellom byer/ tettsteder og distriktene i Buskerud. Kollektivtilbud ut over lovpålagt skoleskyss kan være svært kostbart.
- Skoletider og fastsetting av ferier og planleggingsdager er ofte kostnadsdrivende for skoleskyssen på grunn av manglende samordning.
- Forenkling av pris- og sonestruktur kan gjennomføres uten at billettinntektene synker, men det svarer ikke ut en forventning om at ingen skal få dyrere reiser enn i dag.
- Behov for endringer i pris- og sonestruktur. Dagens ordning oppleves som vanskelig og det er ønskelig med samordning mot Akershus og Oslo; forenkle reisen for et betydelig

antall dagpendlere mellom Buskerud og disse områdene. Det vil sannsynligvis utgjøre en kostnad siden takstnivået generelt er lavere i Akershus og Oslo.

- Det mangler samordning av billettering mellom NSB og buss, både for tilskuddsberettiget og kommersiell transport. Det gjør at passasjerene ikke kan velge det til enhver tid mest hensiktsmessige transportmidlet der buss og tog går parallelt.
- Betaling med kontanter (penger) skal ut av bussene (avtale mellom partene i arbeidslivet). Tilrettelegging for billettsalg via agenter, mobil og internett vil ha en kostnad. Høyere reisehastighet gjennom kortere holdeplasstider vil gi en gevinst. Det er usikkert om gevinsten veier opp kostnaden.
- Tilbudet for lange regionale reiser med kollektivtransport er mangelfull.
- Bussruter som betjener flyplassene (Gardermoen og Torp) fra områder som ikke dekkes av flytoget eller NSB er noe etterspurt, men vanskelig å drive kommersielt.
- Det er mange aktører og vanskelig for kundene å forstå og få oversikt over.

4.3 utfordringer i kollektivtransportsystemet

- Antallet motoriserte reiser vil erfaringsmessig øke noe mer enn befolkningsveksten. Uten spesielle tiltak som kollektivfelt, kollektivgater og andre prioriteringstiltak vil kollektivtransporten forsinkes og tape konkurransevne i forhold til bil.
- Forskjell i fremkommelighet (reisehastighet med buss) utenfor og i rush gir uoverensstemmelse mellom ønske om enkle tidtabeller med stive ruter.
- Samme forsinkelser for buss og bil i rush gir ikke busspassasjerene noen transportmessige fortrinn og ingen incitamenter til ikke å bruke bil.
- Større generelt fokus på informasjon mot de reisende medfører ønske om sanntidsinformasjon på holdeplasser og mobiltelefoner, samt videreutvikling av web-grensesnitt med alle reisetjenester.
- Mangelfullt drift og vedlikehold av vegnettet gir slitte dekker og ukomfortabel reise med store kjøretøy (busser)
- Krav om universell utforming gir noe dyrere materiell (+5 %) og noe færre sitteplasser (-10 % i en normalbuss) og dermed høyere kostnader og lavere kapasitet.
- Krav om universell utforming gir føringer for utforming, drift og vedlikehold av holdeplasser. (Samtidig er holdeplasser med høy standard og godt vedlikehold med på å gi et positivt bilde av kollektivtransporten.)
- Skjerpede miljøkrav, generelt og til busser spesielt kan gi dyrere innkjøp og drift av materiell.
- Mange aktører, uklare ansvarsforhold, vanskelig for kundene å orientere seg om kollektivtilbudene.
- Konkurransforholdet mellom bil og buss gjør det er for lite attraktivt, tidsmessig, å bruke buss og tog.

5 Mål og finansiering

5.1 Overordnede mål fra NTP

Nedenfor er det gjengitt to utdrag fra de statlige transportetatene og Avinors hovedrapport om utredningsfasen i Nasjonal transportplan 2014 – 2023:

- "Det er rom for å endre transportmiddelfordelingen i miljøvennlig retning. For persontransport er konkurransen i dag størst i byene. Utviklingen i Oslo viser at transportmiddelfordelingen kan påvirkes mot mer miljøvennlige transportformer. Der har kollektivandelen økt de siste årene. Andelen bilreiser er 35 prosent, mot 63 prosent på landsbasis. Det er størst potensial for å overføre arbeidsreiser fra bil til kollektivtransport eller gange og sykkel".
- "Så mye som mulig av trafikkveksten i de større byregionene bør tas av kollektivtransport og gange og sykkel. Dette krever en samordnet areal- og transportplanlegging, en vesentlig utbygging av kollektivtransporten og restriksjoner mot veksten i biltrafikken. For å få til samordnede tiltakspakker i by trengs forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. I denne sammenhengen bør staten vurdere å bidra mer til utbygging og drift av høykvalitets kollektivtransportsystem i de største byregionene".

I tilsvarende delrapport for "Klima og miljø", fra de statlige transportetatene og Avinor, er det foreslått som et delmål "å redusere transportomfanget og optimalisere transportmiddelfordelingen":

- "For å redusere transportomfanget og endre transportmiddelfordelingen er det for persontransport nødvendig å benytte en kombinasjon av positive tiltak for å øke andelen kollektivtransport, sykkel og gange (investeringer, takster og tilbud) og virkemidler som begrenser bilbruken (økt drivstoffavgift, kjøprising, parkeringsrestriksjoner, styring av arealbruken og eventuelt økte billettpriser på fly). Mange av disse virkemidlene er knyttet til byene, hvor alternativene til bilbruk er størst, og flest mennesker får nytte av de lokale miljøforbedringene som følger av redusert biltrafikk".

Mål for NTP 2014-2023

"Det overordna målet for regjeringa sin transportpolitikk er å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer samfunnet sine behov for transport og fremjar regional utvikling."

"Regjeringa har i NTP lagt vekt på ein god balanse mellom dei fire hovudinnsatsområda framkome og regional utvikling, transporttryggleik, miljø og universell utforming."

Sitatene fra Stortingsproposisjon nr. 1 2010-2011

5.2 Overordnet mål for kollektivtransport mot 2030

Visjon for kollektivtransport i Buskerud

Det bør være en felles visjon for alt arbeid med kollektivtransport i Buskerud fylke. Visjonen skal vare over tid og alle aktører bør ha samme visjon. Planens visjon er derfor foreslått å være identisk med visjonen for Buskerud Kollektivtrafikk AS.

Visjon for kollektivtransporten
"Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt".

Overordnet mål for kollektivtransport i Buskerud

Bakgrunn for hovedmålet er utfordringene beskrevet i kapittel 3, mål fra NTP-arbeidet og visjonen sitert over. Hovedmålet er utviklet gjennom hele planprosessen med innspill fra arbeidsseminarer, arbeidsgruppe, styringsgruppe og i forskjellige drøftinger internt i fylkeskommunens administrasjon.

Overordnet mål for kollektivtransporten
O1 Kollektivtransport mot 2030 <ul style="list-style-type: none">– Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikkarter som gange, sykkel, bil og fly.– Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet.– Satsing i byer og tettbygde områder har fått økt finansiering. I distriktene utvikles kollektivtransporten innenfor tilskuddsnivået i 2012 (da planen ble vedtatt).
Strategi for å nå overordnet mål
O1.1 Kollektivtransport og miljøvirkninger <ul style="list-style-type: none">– Kollektivtransporten utvikles og tilrettelegges med et godt tilbud i tettbygde områder for å bidra til å redusere negative miljøvirkninger fra persontransport.
O1.2 Kollektivtransport og arealbruk <ul style="list-style-type: none">– Fremtidig arealbruk skal bidra til å redusere det daglige transportbehovet og styrke bruk av kollektivtransport i de områder i fylket hvor det satses sterkest.
O1.3 Finansiering av kollektivtransporten <ul style="list-style-type: none">– I tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) innføres det en tilleggsfinansiering av kollektivtransport, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompenger, vegprising, kjøprising og/ eller parkeringsrestriksjoner.– I distriktene satses det på utvikling av kollektivtransporten innenfor dagens tilskuddsnivå.– Finansiering må omfatte både et forbedret kollektivtransporttilbud og et hensiktsmessig kollektivtransportsystem.

5.3 Kollektivtransport og miljøvirkninger

O1.1 Kollektivtransport og miljøvirkninger

- Kollektivtransporten utvikles og tilrettelegges med et godt tilbud i tettbygde områder for å bidra til å redusere negative miljøvirkninger fra persontransport.

I Norge står transportsektoren for 30 % av utslippene av klimagasser og for 65 % av NO_x-utslippene (lokal forurensning). Vegtrafikken er den største bidragsyteren. En reduksjon av utslipp fra transport er nødvendig fordi sektoren står for en såpass stor del av utslippene.

Fylkeskommunen har, gjennom vedtak i fylkestinget i 2005, sluttet seg til Oslofjordregionens mål om at kollektivtransporten skal redusere klimagassutslippene med 30 % innen 2020 og 50 % innen 2030 (referanseår 2006). Det forutsettes videre at busstrafikkens bidrag til lokal luftforurensning skal reduseres i forhold til lokale behov og i takt med teknologisk og økonomisk mulighet.

Dersom personbiltrafikken i fylkets tettbygde områder reduseres som følge av bilbegrensende tiltak, må kollektivtransporten ha et tilbud slik at den kan håndtere veksten i etterspørselen. Kollektivtransportens viktigste bidrag til reduserte klimagassutslipp er at den spiller en aktiv rolle i en politikk som begrenser bruken av privatbil.



Positive effekter kan oppnås i de delene av fylket der passasjergrunnlaget er stort. I områder med lite transport og få passasjerer, vil det være en bedre løsning å benytte privatbil og "drosje" framfor å kjøre med nesten tomme busser. Buss- og togtrafikken i Buskerud skal finne sin rolle i samspill med andre trafikkarter som gange, sykkel, bil og fly. Det er viktig at de forskjellige transportformene får et samspill slik at de supplerer hverandre og utnytter hverandres særlige fortrinn.

På lengere sikt kan teknologiforbedringer gjøre at utslipp fra transport blir redusert. En reduksjon av biltrafikken er i dag det mest effektive virkemiddelet. Ved å sette inn tiltak for å redusere bilbruken i de sentrale og tettest befolkede delene av fylket, kan dette også få andre positive effekter for samfunnet, blant annet redusert fremtidig behov for vegutbygging. Trafikksikkerhet, bymiljø, folkehelse og behov for areal til transport vil da kunne få en bedre utvikling enn uten slike tiltak.

5.4 Kollektivtransport og arealbruk

O1.2 Kollektivtransport og arealbruk

- Fremtidig arealbruk skal bidra til å redusere det daglige transportbehovet og styrke bruk av kollektivtransport i de områder i fylket hvor det satses sterkest.

En kollektivvennlig arealbruk i tettbygde kommuner i fylket er viktig for å redusere innbyggernes behov for bruk av bil. En kompakt by- og tettstedsutvikling med lokalisering av arbeidsplasskonsentrasjoner til eksisterende bysentra og knutepunkter i kollektivsystemet vil bidra til en slik utvikling. Det er vesentlig at transporttilbudene består over tid slik at lokalisering kan skje i tillit til god betjening.

Det anbefales at samlet transportbehov reduseres og reise-middelfordeling endres til fordel for kollektivtransport gjennom fylkeskommunens og kommunenes arealplanlegging og lokalisering av bolig, skole, service og næring. For å oppnå dette anbefales det å vedta retningslinjer til denne fylkeskommunale planen slik det gis anledning til i Plan- og bygningsloven.



Retningslinjer for arealplanlegging

Styring av arealbruken i de områder (kommuner) hvor det satses sterkest på kollektivtransport er et viktig langsiktig virkemiddel for god måloppnåelse. Konsekvenser fremgår av beskrivelsen i kapittel 8 "Fremtidsbilder for utvikling av kollektivtransporten". Planloven krever at det skal utredes konsekvenser av retningslinjer som foreslås i en regional plan.

Retningslinje 1:

- I kommuneplaner og reguleringsplaner skal det i kommunene Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Ringerike og Hole legges til rette for korte reiseavstander og redusert behov for bruk av bil gjennom lokalisering av boliger, skoler, arbeidsplasser, servicetilbud og infrastrukturtiltak.

Retningslinje 2:

- I kommuneplaner og reguleringsplaner skal det i kommunene Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Ringerike og Hole tilrettelegges for betjening med kollektivtransport. I planene skal det vises en grunnstruktur for kollektivtransporten som er lett å bruke og opprettholde over tid.

5.5 Finansiering av kollektivtransport

O1.3 Finansiering av kollektivtransport

- I tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) innføres det en tilleggsfinansiering av kollektivtransport, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompenger, vegprising, kjøprising og/ eller parkeringsrestriksjoner.
- I distriktene satses det på utvikling av kollektivtransporten innenfor dagens tilskuddsnivå.
- Finansiering må omfatte både et forbedret kollektivtransporttilbud og et hensiktsmessig kollektivtransportsystem.

Utvikling av kollektivtransporten er sterkt knyttet opp mot hvilken rolle og transportpolitiske betydning kollektivtransporten skal ha. Finansiering er en grunnleggende forutsetning for å lykkes i å nå målene i denne planen. Der hvor det satses sterkest er finansieringen viktig for å utvikle og forbedre kollektivtransporten. Finansiering kan komme fra offentlige kilder og/ eller trafikantbetaling. Samtidig ser trafikantbetaling ut til å være et avgjørende virkemiddel for å redusere biltrafikk i byer og andre tettbygde områder.

Forbedringer i kollektivtransporttilbudet forutsetter et behov for utvidet tilskudd til drift. Forbedret tilbud forutsetter en bedre utviklet og tilpasset infrastruktur, bedre materiell etc. Infrastruktur betyr i denne sammenhengen både kjørevei, informasjon og betalingssystem. Videre i planen er kollektivtransport som begrep delt i kollektivtransporttilbud og kollektivtransportsystem. De to delene er gjensidig avhengige av hverandre.

Finansiering er en nøkkelfaktor både for å kunne tilby et forbedret og mer frekvent kollektivtilbud og for å utvikle kollektivtransportsystemet i takt med tilbudsforbedringer.

Vurderinger som er gjort i tabellen på neste side tar utgangspunkt i at det er liten nytte av å satse på et forbedret kollektivtransporttilbud hvis bussene står i kø sammen med biltrafikken forøvrig. Det kan i prinsippet velges mellom to løsninger, eller en kombinasjon av disse, for prioritering av kollektivtransport i tettbygde områder:

1. Utvikle et effektivt kollektivtransportsystem med egen infrastruktur for bussene, som gjør at de kan kjøre uhindret mellom holdeplassene. Kollektivgater, kollektivfelt, skjerming av områder for uønsket trafikk, aktiv signalprioritering, raske betalingssystemer etc.
2. Innføre trafikantbetaling for finansiering av både kollektivtransporttilbudet og kollektivtransportsystemet med en prismekanisme som gjør at mengden biler i vegnettet til enhver tid ikke er større enn at trafikken alltid glir uten forsinkelser.

Kilde	Kollektivtilbud. Dvs forbedret frekvens, lengre driftsdøgn, forbedret materiell og økt servicenivå.	Betydning	Kollektivtransportsystem, Dvs alt fra kollektivfelt via holdeplasser og signalprioritering til informasjonssystem	Betydning
Buskerud fylkeskommune, vegbudsjett	Kan ikke bidra	Ingen	Bidrar. Størrelse på midler er avhengig av prioritering mellom rene vegtiltak og tiltak for kollektivtransporten; prioritering mellom samferdsel og andre sektorer og størrelse på rammetilskudd	Liten til stor
Buskerud fylkeskommune, kollektivbudsjett	Finansierer dagens tilskudd. Antar i beste fall økning i tråd med kostnadsutvikling	Middels	Omfordeling av midler fra drift til investering kan forekomme, men anbefales ikke	Liten
Statens vegvesen	Kan ikke bidra	Ingen	Bidrar. Størrelse på midler er avhengig av overordnede statlige prioriteringer	Middels til stor
Kommuner	Kan bidra til å få/ opprettholde/ øke tilbudet på ruter med lokal viktighet	Liten	Bidrar på kommunalt vegnett. Størrelse på midler er avhengig av lokale prioriteringer	Liten til middels
Statlige tidsbegrensede forsøksordninger	Finnes i mange varianter. Er ikke varige og forbedret tilbud må senere finansieres over ordinære bevilgninger. Utgjør oftest begrensede tillegg til ordinær finansiering. Nyttig til utprøving av nye ordninger	Liten, men kan være viktig for det enkelte forsøk	Finnes i mange varianter. Nyttig for gjennomføring av spesielle prosjekter.	Liten, men kan være viktig for det enkelte forsøk
Økte faste årlige overføringer fra staten	Ved generell økning av rammebevilgninger kan kollektivtilbudet tilgodeses mer	Antas liten, men kan bli stor hvis endret statlig-prioritering	Håndteres gjennom vegbudsjettene til fylkeskommunen og Statens vegvesen	Antas liten, men kan bli stor hvis endret statlig-prioritering
Trafikantbetaling, vegprosjekter	Kan ikke bidra	Ingen	Kan bidra når det er en integrert del av veganlegg	Potensielt stor
Trafikantbetaling, vegprising/køprising/ bomring	Kan bidra betydelig	Stor. Antas å være en grunnleggende forutsetning for betydelig tilbudsforbedring.	Kan bidra betydelig	Potensielt stor
Bidrag fra næringsliv	Kan tenkes bidrag til spesielle rutetilbud tilpasset f.eks turistnæring	Liten	Sjeldent forekommende	Liten/ingen

Tabell 7 Kollektivtransportens finansieringskilder

6 Utvikling av kollektivtransporttilbudet

Kollektivtransporttilbudet betyr hvor, og hvor ofte kollektivtransport tilbys og bestemmes av:

- Frekvens, avganger pr time, pr dag, pr uke
- Kapasitet pr. avgang
- Driftsdøgnets lengde, for eksempel 7-17, 6-24 etc.
- Driftsuke, dvs. kun 1 dag, 2 dager, mandag-fredag, mandag-lørdag eller hele uka.
- Linjennettets enkelhet og hvor godt det henger sammen i knutepunkter. (korrespondanser)

6.1 Hovedmål og strategier

Målet for kollektivtransporttilbudet i de tettest befolkede områdene er ambisiøst. Det korresponderer med målene i "samarbeidet i Buskerudbyen", utvidet til også å gjelde pendlingsområdet til Akershus og Oslo. Målene kan nåes hvis man legger til grunn fremtidsbilde 4 i kapittel 8.

Hovedmål for kollektivtransporttilbudet
H1 Kollektivtransporttilbudet i 2030 <ul style="list-style-type: none">- Kollektivtransporttilbudet er betydelig øket i byer og sentrale tettsteder og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo.
Strategi for å nå hovedmålet:
H1.1 Kollektivtransporttilbud for betjening av byer og sentrale tettsteder <ul style="list-style-type: none">- For betjening av byer og sentrale tettsteder som Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg og Hønefoss skal veksten i motoriserte reiser, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.- Tilbudet skal være godt og tilpasset lokale behov.
H1.2 Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo <ul style="list-style-type: none">- I Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg, Ringerike/Hole og Røyken, skal veksten i motoriserte reiser mot Akershus/Oslo, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.- Tilbudet skal være godt og koordinert med Ruter sitt tilbud i Akershus/ Oslo.
H1.3 Busstilbud lokalt i distriktene <ul style="list-style-type: none">- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss primært utvikles med basis i behovet for skolekjøring. Det legges vekt på å utvikle et smart kollektivtilbud som er med på å sikre innbyggerne en grunnleggende mobilitet.
H1.4 Lange reiser med buss internt i Buskerud <ul style="list-style-type: none">- Lange reiser med buss internt i Buskerud skal utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.- Reisene skal samordnes med andre lokale busstilbud, komplette togtilbudet og bygge opp under jernbanens hovedknutepunkt.
H1.5 Lange fylkeskryssende reiser med buss <ul style="list-style-type: none">- Lange gjennomgående reiser med buss (starter og slutter utenfor Buskerud) skal som i dag drives uten tilskudd.
H1.6 Togtilbud <ul style="list-style-type: none">- Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til å gi tilbud med lokaltog, regiontog og fjerntog som bygger opp under overordnet mål.

6.2 Kollektivtransporttilbud i byer og sentrale tettsteder

H1.1 Kollektivtransporttilbud for betjening av byer og sentrale tettsteder

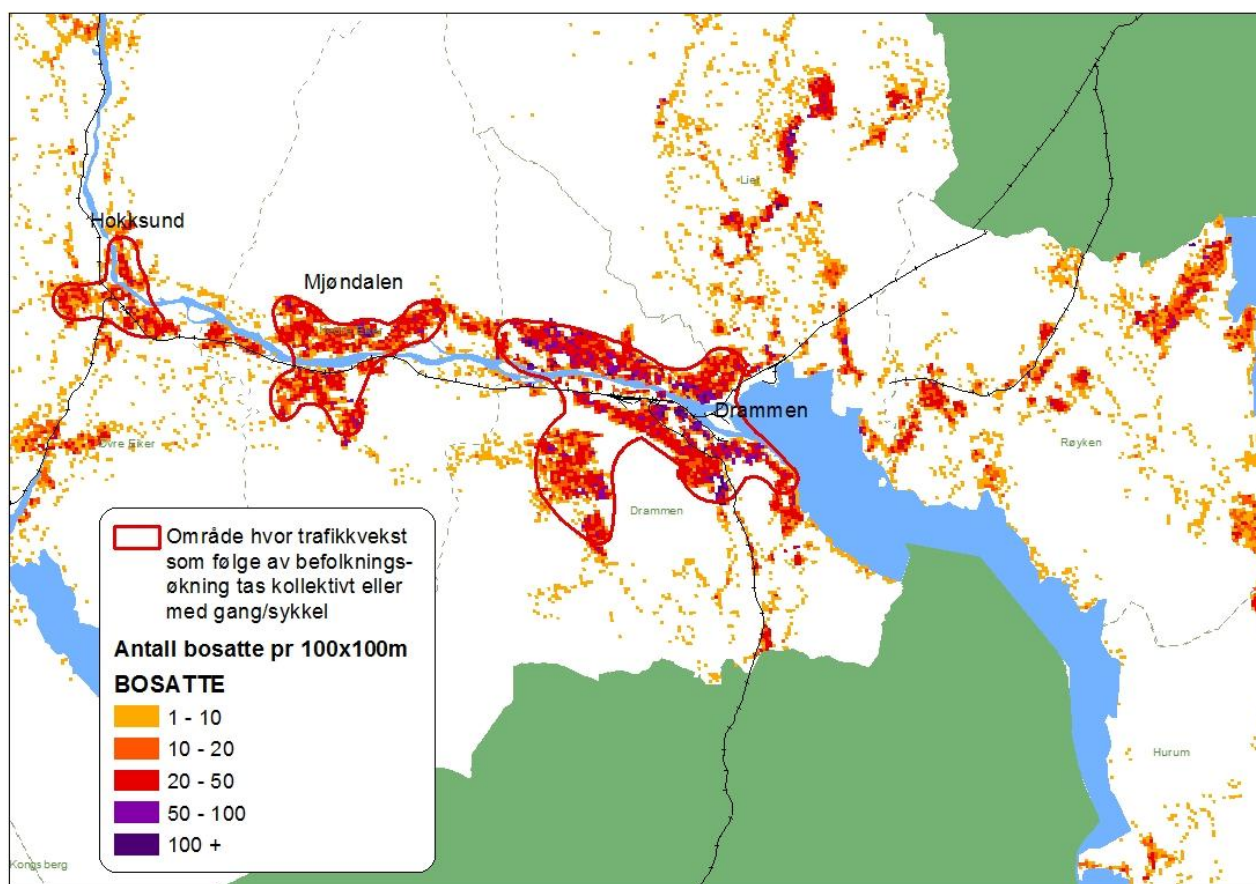
- For betjening av byer og sentrale tettsteder som Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg og Hønefoss skal veksten i motoriserte reiser, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.
- Tilbudet skal være godt og tilpasset lokale behov.

Kartene under viser befolkningstetthet i byer og sentrale tettsteder. Jo mørkere farge jo flere innbyggere og jo bedre er markedet for å kunne gi et kollektivtransporttilbud innenfor samfunnsøkonomisk akseptable rammer. Det er kun vist befolkningstetthet da de store konsentrasjonene av arbeidsplasser finnes innenfor de samme avgrensningene.

Byer og sentrale tettsteder

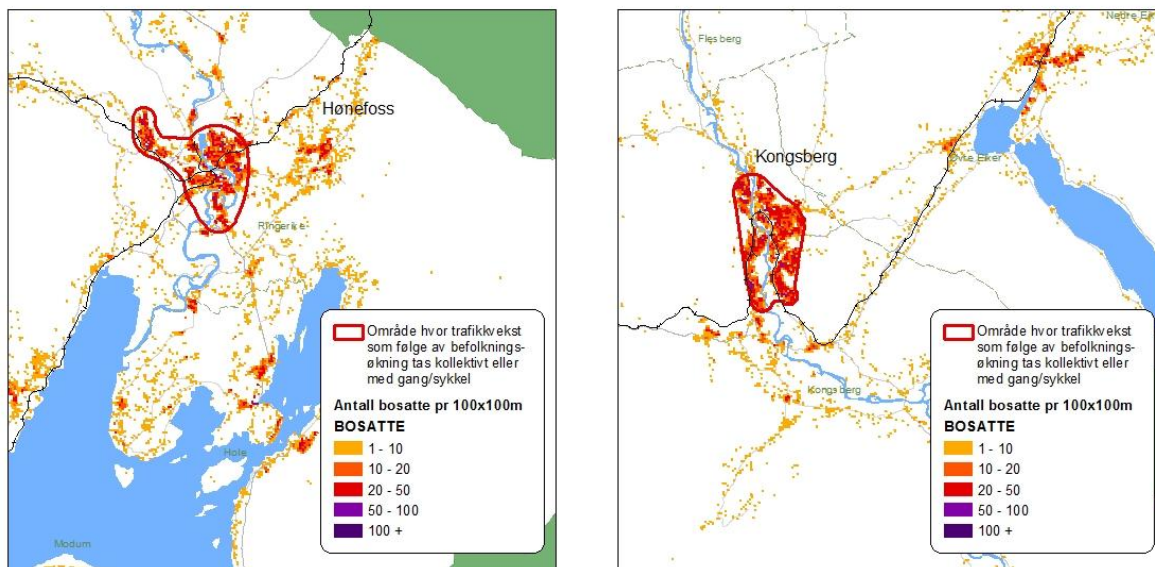
Innenfor innringede områder i Øvre Eiker, Nedre Eiker og Drammen/ Lier er det flere steder over 20 innbyggere pr hektar (eneboligområder). I Drammen sentrum er det dessuten flere steder med en befolkningstetthet på over 50 innbyggere pr hektar og noen med tilsvarende tetthet på mer enn 100 innbyggere (rekkehus og blokkbebyggelse).

Utenfor områdene som er ringet inn finnes det også relativt tett bebygde områder, hovedsakelig i Lier og Røyken, men disse er mindre i omfang og ligger mer spredt.



Figur 8 Antall innbyggere pr hektar (100x100meter) i Drammensdalen

Kongsberg og Hønefoss har noen få områder med 50-100 innbyggere pr hektar



Figur 9 Antall innbyggere pr hektar (100x100meter) i Ringerike og Kongsberg

Pendling til og mellom byer og sentrale tettsteder

I tillegg til trafikk innen de viste byer og sentrale tettsteder skjer det en omfattende pendling fra befolkningstette nærområder til arbeidsplasser i Drammensdalen (Hokksund – Drammen), Kongsberg og Ringerike. Dette er persontransport, som når den betjenes med kollektivtransport, må få en tett samordning med den interne kollektivtransporten i de tettbygde områdene.

Et godt busstransporttilbud for betjening av byer og sentrale tettsteder

Innenfor de innringede områdene skal det gis et godt tilbud av kollektivtransport. For å kunne forstå hva dette betyr er det under gitt eksempler på tilbud som anses som godt:

- Viktige bylinjer i Drammen: 5-10-minutt frekvens mandag-fredag f.o.m morgenrush t.o.m. ettermiddagsrush og deler av lørdag. 10-20-minutt frekvens utenom disse tidene.
- Andre bylinjer i Drammen: 10-15-minutt frekvens mandag-fredag f.o.m morgenrush t.o.m. ettermiddagsrush og deler av lørdag. 20-30-minutt frekvens utenom disse tidene.
- Linjer i Nedre Eiker og Lier Kongsberg, Hønefoss, Øvre Eiker.: 10-15 min frekvens i rush, 20-30 minutt frekvens utenom rush og timesfrekvens i lavtrafikk. Som et minimum bør frekvens være tilpasset korrespondanse med alle gjennomgående buss-/togavganger morgen og ettermiddag – i viktigste reise retning.
- I pendlingsomlandet til byer og sentrale tettsteder (for eksempel Svelvik/Sande, Jevnaker, Notodden): 15-30 min frekvens i rush, 30-60 minutt frekvens utenom rush og timesfrekvens i lavtrafikk.

6.3 Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo

H1.2 Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo

- I Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg, Ringerike/Hole og Røyken skal veksten i motoriserte reiser mot Akershus/ Oslo, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.
- Tilbudet skal være godt og koordinert med Ruter sitt tilbud i Akershus/ Oslo.

Reisetilbudet mot Akershus og Oslo har flere forskjellige operatører med varierende finansiering. Kongsberg, Drammensdalen (Hokksund – Drammen/ Lier) og Røyken har togforbindelser med statlige tilskudd (NSB). Lier og Røyken har bussforbindelser med fylkeskommunale tilskudd. Ringerike og Drammen/Eiker/Kongsberg har kommersielle busstilbud (TIMEkspressen). Vikersund har busstilbud med fylkeskommunale tilskudd (TIMEkspressen).

Utfordringen er å se dette som et helhetlig satsingsområde. Tilbudet skal være godt og koordinert med Ruter sitt tilbud i Akershus/ Oslo. Nedre del av Buskerud har et felles bo- og arbeidsmarked med deler av Akershus/ Oslo. Buss- og togtilbud må samordnes best mulig slik at de gir en gjensidig forsterkning av hverandres tilbud. En samordning, spesielt med hensyn til felles pris- og sonestruktur har en kostnadmessig konsekvens fordi prisene innen Ruter sitt område (Akershus og Oslo) er lavere, til dels betydelig lavere enn for reiser som starter/ender i Buskerud.

Tog, se kapittel 5.5

6.4 Busstilbud lokalt i distriktene

H1.3 Busstilbud lokalt i distriktene

- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå
- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss primært utvikles med basis i behovet for skolekjøring. Det legges vekt på å utvikle et smart kollektivtransporttilbud som er med på å sikre innbyggerne en grunnleggende mobilitet.

Tilbudet i distriktene bygges opp omkring skoleskyss og eventuelt bestillingstransport. I distriktene skal kollektivtransporten primært gi et reisetilbud som er med på å sikre innbyggerne en grunnleggende mobilitet.

Kollektivtransporten skal gi mulighet for t/r forbindelser fra bosted til kommunesenter og regionalt knutepunkt. Tilbudet kan være:

- **Lokale distriktslinjer** i forbindelse med skolestart og skoleslutt basert på behovet for skolekjøring. Linjene er åpne for alle reisende.
- **Distriktslinjer** tilpasset avganger med lange regionale linjer (tog-/ ekspressbuss-/ TIMEkspressen). Tilbudet antas hovedsakelig å være bestillingstransport.

Kollektivtransporttilbudet i distriktene er likt i alle fremtidsbilder, kapittel 8. Tilskudd til skolekjøring styres av lovpålagte oppgaver. Tilskudd til øvrig kollektivtransport i distriktene skal være tilsvarende dagens nivå. Kommuner og lokalt næringsliv, kan gjennom egne tilskudd heve nivået på tilbudet lokalt.

Buskerud fylkeskommune og kommunene kan i samarbeid tilby fleksible kollektivtransporttilbud i distriktene. Forsøk med bestillingstransport i forskjellige varianter tilpasset lokale behov er en mulig vei å gå. En annen modell er kombinerte tilbud i samarbeid med TT-transport.

6.5 Lange reiser med buss internt i Buskerud

H1.4 Lange reiser med buss internt i Buskerud

- Lange reiser med buss i distriktene skal utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.
- Reisene skal samordnes med andre lokale busstilbud, komplettere togtilbudet og bygge opp under jernbanens hovedknutepunkt.

Lange reiser er reiser som i hovedsak skjer relativt sjelden, altså ikke daglige pendlingsreiser. Dagens lange bussruter er for eksempel Hallingbussen, Numedalsbussen og delvis TIMEkspressene Hønefoss – Vikersund – Drammen - Oslo og Notodden – Kongsberg – Drammen - Oslo. Lange reiser med buss tilbys av både kommersielle operatører og operatører med offentlig kjøp av transporttjenester.

Kollektivtilbudet for lange reiser er spesielt viktig for reiselivet i regionen, men også for arbeidslivets transporter, både for pendlere og for tjenestereiser. Avganger bør derfor i første rekke tilbys morgen/ettermiddag og i forbindelse med helgeut-/innfart.

Tilbudet av lange regionale reiser og jernbanenettets viktigste knutepunkter legger hovedstrukturen for kollektivtransporten. Lokale reiser og korte regionale reiser er ofte knyttet opp mot de lange regionale reisene, med omstigningspunkter og korrespondanser som legger premisser for det øvrige kollektivtilbudet.

6.6 Lange fylkeskryssende reiser med buss

H1.5 Lange fylkeskryssende reiser med buss

- Lange gjennomgående reiser med buss (starter og slutter utenfor Buskerud) skal som i dag drives uten tilskudd.

Lange reiser vil fortsatt være betjent av kommersielle operatører, som må ha konsesjon for å kjøre. Ved å stille krav til konsesjonssøker, kan fylkeskommune til en viss grad styre tilbudet slik at det aktivt supplerer det øvrige kollektivtilbudet. Det bør vurderes om det skal stilles krav ved konsesjonssøknad/fornyelse av konsesjon, om at operatør skal benytte BKs pris- og sonesystem for å kunne ta med reisende innen Buskerud.

Målet er at det tilbys avganger på relasjoner og tidspunkt som dekker markedet for lange regionale reiser. Til Hallingdal bør det tilbys reisemuligheter fra Oslo og Drammen som aktivt kompletterer toget. Til Numedal skal det tilbys reisemuligheter som korresponderer med toget i Kongsberg (eller Drammen). Samarbeide med lokalt næringsliv, turoperatører, hoteller om felles tilkjøring/utkjøring til de store markedene i Akershus/ Oslo bør initieres.

Gardermoen flyplass betjenes av flytoget fra Drammen og lokaltog fra Kongsberg og Drammensdalen Hokksund - Drammen. Eventuelle direkte bussruter til flyplasser (Gardermoen, Torp) skal baseres på kommersielle ruter.

Kollektivtilbudet for lange reiser vil være likt i alle fremtidsbilder.

6.7 Togtilbud

H1.5 Togtilbudet

- Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til å gi tilbud med lokaltog, regiontog og fjerntog som bygger opp under overordnet mål.

I Buskerud er dette reiser med Kongsberg – Eidsvollpendelen, Bergensbanen (regiontog Oslo-Bergen), Sørlandsbanen (regiontog Oslo-Kristiansand/Stavanger), Vestfoldbanen (IC-tog Lillehammer-Skien) og flytoget Gardermoen-Drammen.

Det antas at det i første del av planperioden gjennomføres et forbedret togtilbud mellom Drammen og Akershus/Oslo. NSB planlegger 5 avganger pr time fra 2014. Videre at flytoget opprettholdes med 3 avganger pr time til Gardermoen.

Målsetting for togtilbudet er 30 minutt frekvens mellom Drammen og Kongsberg på kort sikt og forbedring av tilbudet på Spikkestadlinjen med lengre perioder med 30-min frekvens i rushtidene. På lengre sikt bør Drammen – Kongsberg ha 15-minuttfrekvens.

Fylkeskommunen skal gjennom samarbeidet i Buskerudbyen, påvirke NSB og Samferdselsdepartementet til å tilby et forsterket togtilbud.

Utrede fordeler og ulemper ved at kjøp av lokaltogtjenester gjøres lokalt/regionalt, i stedet for som i dag, av Samferdselsdepartementet.

Buskerud fylkeskommune har ikke et direkte ansvar eller myndighet over togtilbudet i Buskerud, men har et hovedansvar i rollen som påvirker.

7 Utvikling av kollektivtransportsystemet

Kollektivtransportsystemet omfatter all infrastruktur knyttet til kollektivtransport. Det er:

- Knutepunkter og vegnett; spesielt kollektivgater, kollektivfelt og holdeplasser for buss
- Informasjon på holdeplass (papir og sanntid), på nett, på mobil, søkemotorer etc.
- Buss- og togmateriellet

7.1 Hovedmål og strategier

Målene kan nåes hvis man legger til grunn fremtidsbilde 4 i kapittel 8.

Hovedmål for kollektivtransportsystemet
H 2 Kollektivtransportsystemet i 2030 <ul style="list-style-type: none">– Kollektivtransportsystemet for buss har en robust grunnstruktur som er tilpasset jernbanelinjenettet.– Grunnstrukturen er enkel, oversiktlig og lett å bruke for kunden.
Strategi for å nå hovedmålet:
H2.1 Linjenett for tog og buss <ul style="list-style-type: none">– Basislinjenett og hovedknutepunkter (grunnstrukturen) skal være enkel og oversiktlig og vare over tid slik at fylkeskommunens og kommunenes langsiktige planlegging understøttes.– Tog- og busstransport samordnes for å gi et best mulig tilbud til "kundene" samlet sett. Fokus er utvikling av knutepunkter der trafikkartene korresponderer samt forenkling og samordning av billettsystemene.– Det skal satses på muligheter for innfartsparkering (park and ride) i alle knutepunkter og andre naturlige steder der kollektivsystemet tilbyr en god frekvens hele driftsdøgnet.
H2.2 Kortere, rettere og raskere bussbetjening <ul style="list-style-type: none">– Linjenettet skal være lett å bruke og lett å forstå for de reisende.– Et enklere linjenett skal gi økt forutsigbarhet og redusert reisetid.
H2.3 Universell utforming og kundevennlighet <ul style="list-style-type: none">– Materieell, informasjonssystem og infrastruktur skal være universell utformet.– Pris- og sonestruktur skal være enkel og kundevennlig.– Sanntidsinformasjon skal være tilgjengelig.– Ruteinformasjon skal være tilgjengelig på aktuelle medier.– God kundebehandling skal prege virksomheten
H2.4 Infrastruktur <ul style="list-style-type: none">– Kollektivtraseene skal sikres god (behagelig) dekkekvalitet.– Det skal være fokus på å forbedre gangrutene til og fra holdeplasser.– I byer og sentrale tettsteder skal det legges til rette for å sikre bussene samme fremkommelighet i og utenfor rush slik at forsinkelser ikke opptrer og forutsigbarhet oppnås.– Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til utbygging av:<ol style="list-style-type: none">1. Sørlandsbanen mellom Drammen og Kongsberg med dobbeltspor.2. Ringeriksbanen3. Videreutvikle Spikkestadlinjen med forbedret tilbud4. Bedre kapasiteten i linjenettet i tråd med økende behov; særlig i Osloområdet.
H2.5 Bussmaterieell <ul style="list-style-type: none">– Bussmaterieell skal oppfylle alle myndighetskrav.– Bussmateriellet skal bidra til reduserte utslipp og redusert støy.– Det skal være sitteplass til alle grunnskoleelever ved kjøring på veg med fartsgrense over 60 km/t.

7.2 Linjenett med tog og buss

H2.1 Linjenett med tog og buss

- Basislinjenett og hovedknutepunkter (grunnstrukturen) skal være enkel og oversiktlig og vare over tid slik at fylkeskommunens og kommunenes langsiktige planlegging understøttes.
- Tog- og busstransport samordnes for å gi et best mulig tilbud til "kundene" samlet sett. Fokus er utvikling av knutepunkter der trafikk artene korresponderer samt forenkling og samordning av billettsystemene.
- Det skal satses på muligheter for innfartsparkering (park and ride) i alle knutepunkter og andre naturlige steder der kollektivsystemet tilbyr en god frekvens hele driftsdøgnet.

Samordning skjer ut fra trafikantenes (kundernes) og transportselskapenes behov. Samordning henger sammen med kapittel 7.3 Kortere, rettere, raskere bussbetjening. Samordning skjer i knutepunkter der kollektivmidlene møtes og korresponderer. Målsettingen er integrerte ruteplaner der det sikres at de forskjellige kollektivmidlene og linjetypene alltid korresponderer der de møtes. I denne prosessen må det defineres et antall knutepunkt med forskjellig viktighetsgrad (hierarki). Tre nivå på knutepunkter anses som hensiktsmessig i denne planen:

Nivå 1:

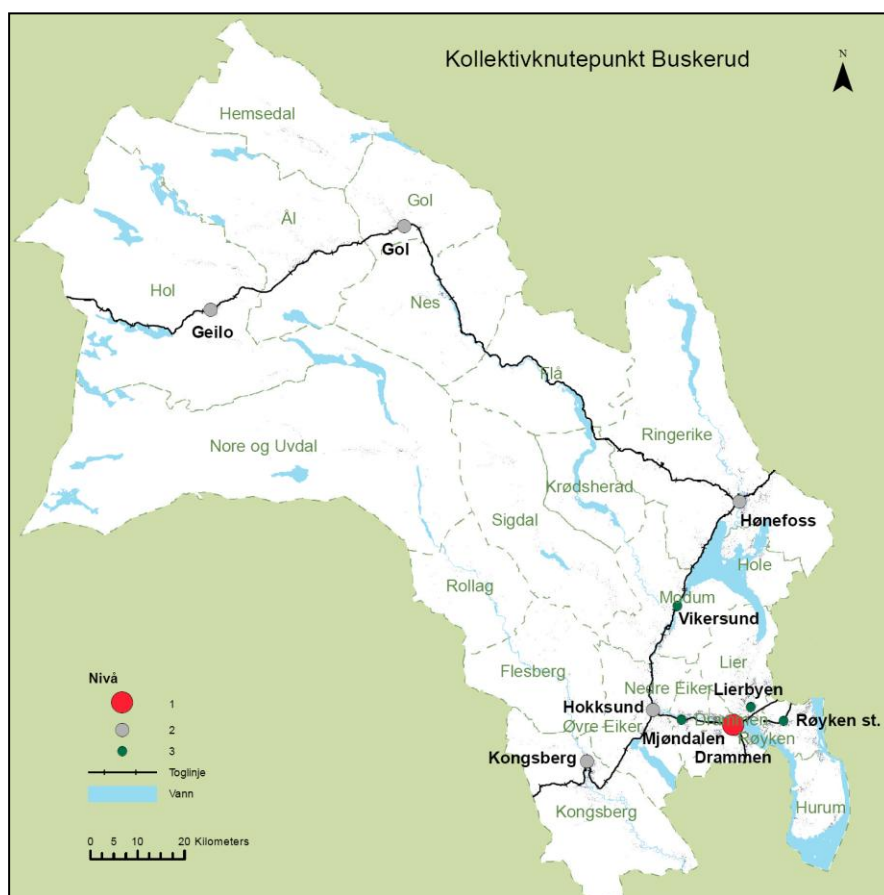
Drammen. Har alle driftsarter. Lokaltog, Regiontog, fjerntog og Flytog, kommersielle bussruter og busslinjer med offentlig kjøp av transporttjenester)

Nivå 2:

Hokksund, Kongsberg, Hønefoss, Gol, Geilo. Knutepunkter med jernbanestasjoner og sentral beliggenhet i forhold regionale korrespondanser.

Nivå 3:

Røyken stasjon, Lierbyen, Mjøndalen stasjon, Vikersund stasjon. Lokale knutepunkter med matning til gjennomgående regionale kollektivtilbud som kan være både tog og buss.



Figur 10 Knutepunkter i Buskerud

7.3 Kortere, rettere og raskere bussbetjening

H2.2 Kortere, rettere og raskere bussbetjening

- Linjenettet skal være for lett å bruke og lett å forstå for de reisende.
- Et enklere linjenett skal gi økt forutsigbarhet og redusert reisetid.

Linjenettet i Buskerud er i dag dels basert på stive ruter med faste avgangstider (hver time, hver halvtime, osv), noe som gjør det enkelt for passasjerene å vite når bussene går uten å måtte lese i rutetabell hver gang. Fremdeles er det mange linjer som har varierende avgangstider i løpet av dagen, kjører forskjellige traseer på forskjellige tidspunkt på dagen eller forskjellige ukedager etc. Videre kjøres en del avstikkere for å betjene et begrenset marked, noe som er tidkrevende og som forlenger reisetidene for "alle de andre" på bussen. Det er en målsetting å rydde opp og forenkle linjestrukturen så langt som mulig innenfor gjeldende geografi og vegsystem.

Gevinsten vil være et system som er lettere kommuniserbart til passasjerene, lettere å huske og med større forutsigbarhet. Ulempen kan være at enkeltområder kan få lengre gangavstander fordi man sløyfer avstikkere. Innsparing i utkjørte kilometer bør brukes til øke antall avganger. Passasjerer som får en høyere frekvens aksepterer normalt lengre gangavstander. En del av forenklingen er ofte at det defineres knutepunkter der det er sikres korrespondanse.

7.4 Universell utforming og kundevennlighet

H2.3 Universell utforming og kundevennlighet

- Materiell, informasjonssystem og infrastruktur skal være universell utformet.
- Pris- og sonestruktur skal være kundevennlig.
- Sanntidsinformasjon skal være tilgjengelig på holdeplasser
- Ruteinformasjon skal være tilgjengelig på aktuelle medier.
- God kundebehandling skal prege virksomheten.

Universell utforming

Universell utforming er nødvendig for noen og nyttig for alle. Generelt blir befolkningen eldre. Dette tilsier at andelen i befolkningen som har direkte nytte av universell utforming øker.

Eksempler på tiltak:

- Universell utforming av materiell. Det letter inn/utstigning for de som har redusert bevegelse og gjør det raskere for alle andre. For busser gir det ca. 5 % økning i innkjøpskostnader og drift og vedlikehold og ca. 10 % færre sitteplasser.
- Universell utforming av ny infrastruktur i kollektivsystemet, særlig holdeplasser og terminaler. Tiltaket virker spesielt positivt sammen med universell utforming av materiellet. Ansvar ligger på vegholder og terminalutbygger.

Informasjon

Informasjon skal være lett tilgjengelig, enkel og forståelig, for alle aldersgrupper. Informasjonen skal formidles gjennom hensiktsmessige kanaler. Reiseinformasjon for samordning av alle trafikkarter med tog, buss og taxi skal være tilgjengelig på viktige knutepunkt i Buskerud.

Sanntidsinformasjonssystem (SIS) er den delen av informasjon til passasjerene som verdsettes høyest. Når det oppstår en forsinkelse er det mye bedre å bli informert om det enn ikke å vite. SIS er i aktiv bruk i Oslo og Akershus.



Figur 11 Eksempel på "app" med sanntidsinformasjon (SIS)

Pris- og sonestruktur

Det skal arbeides for å forenkle dagens pris- og sonestruktur i Buskerud. Det er en målsetting at pris- og sonestruktur også skal omfatte tog. En enklere pris- og sonestruktur skal gjøre det enklere for kundene å vite hva billettprisen er, hvilke billettyper som finnes og hvor man kan få kjøpt billetter best tilpasset eget behov.

Et stort antall av Buskeruds innbyggere bor nært Akershus/Oslo og reiser daglig til og fra "Ruter" sitt trafikkområde. Det er et mål at Buskerud skal tilby gjennomgående billettering koordinert med Ruter sitt system. Ruter har nettopp innført en betydelig forenklet pris- og sonestruktur. Gjennomgående er lange reiser blitt rimeligere enn i dag. Det gir utfordringer for samordning mot Buskerud, som allerede før forenklingen i Ruter sitt system har hatt takster som har ligget høyere i pris.

Billettsalg

Billettsalg (og pengehåndtering) skal i utgangspunktet ut av bussene innen 2014. Det er lite ønskelig fra et sikkerhetssynspunkt at sjåførene har kontanter. Alternative distribusjonskanaler betyr erfaringsmessig et påslag på 5-12 % av billettprisen. Hvis man velger å beholde muligheten for kontant billettsalg, bør man gjøre som mange andre steder, bruke prismekanismen til påvirke folk til å kjøpe billett andre steder enn på bussen. Dvs at det er billigere å forhåndskjøpe billett enn å kjøpe på bussen.

7.5 Infrastruktur

H2.4 Infrastruktur

- Kollektivtraseenes skal sikres god (behagelig) dekkekvalitet.
- Det skal være fokus på å forbedre gangrutene til og fra holdeplasser
- I byer og sentrale tettsteder skal det legges til rette for å sikre bussene samme fremkommelighet i og utenfor rush slik at forsinkelser ikke opptrer og forutsigbarhet oppnås.
- Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til utbygging av:
 1. Sørlandsbanen mellom Drammen og Kongsberg med dobbeltspor.
 2. Ringeriksbanen
 3. Spikkestadlinjen (videreutvikling med forbedret tilbud)
 4. Bedre kapasiteten i linjenettet i tråd med økende behov; særlig i Osloområdet.

Kollektivtransportens infrastruktur skal utvikles slik at:

- Bussene sikres forutsigbar og like god fremkommelighet i hele linjenettet i og utenom rushtidene. Sikring av fremkommelighet gjøres først og fremst ved å etablere egne kollektivfelt og/eller kollektivgater, enten ved nybygging eller omregulering av gater.
- Aktiv signalprioritering i lyskryss (ASP) kan være en effektiv faktor. Enkelte sanntidsinformasjonssystemer (SIS) kan også benyttes til ASP av bussene i lyskryss, fordi bussen vet sin egen posisjon og kan "anrope" lyskrysset og be om grønt. Den hvite dioden til høyre på lyshodet viser fører at bussen er registrert og får grønt lys så raskt som fasevekslingen tillater
- Trafikksikkerhetsfokus for kollektivtransporten bør være å sikre gangveiene til og fra holdeplasser. Dette er vegholders ansvar.
- Sikring av god dekkekvalitet i kollektivtraseene er vesentlig for at kundene skal få en komfortabel reise.
- Jernbaneverket påvirkes til utbygging av Sørlandsbanen med dobbeltspor mellom Drammen/ Kongsberg og Ringeriksbanen mellom Sandvika/ Hønefoss samt å gjennomføre utbedring av Spikkestadlinjen og å planlegge Ringeriksbanen slik at det bygges opp under et sentrumsknutepunkt i Hønefoss.



Figur 12 Eksempel på Aktiv signalprioritering (ASP)

7.6 Bussmateriell

H2.5 Bussmateriell

- Bussmateriell skal oppfylle alle myndighetskrav
- Bussmaterialet skal bidra til å reduserte utslipp og redusert støy.
- Det skal være sitteplass til alle grunnskoleelever ved kjøring på veg med fartsgrense over 60 km/t.

Reduserte utslipp og redusert støy

Både for å redusere utslipp av klimagasser og for å redusere lokal forurensning er det viktig at det brukes bussmateriell med moderne teknologi og lavest mulig utslipp. Alternativer til dagens bruk av fossile drivstoffkilder er drivstoff produsert av fornybare energikilder.

Trafikksikkerhet

Reiser i kollektive transportmidler er en av de sikreste reisemåtene vi har. Statistikk viser følgende om ulykkene i Norge de siste 10 årene. (Kilde: SSB):

Type trafikk	%
Bilfører	47,6 %
Passasjerer i bil	20,6 %
Motorsykkel og moped	14,4 %
Sykkel	3,5 %
Fotgjengere	12,0 %
Akende	0,3 %
Andre (inkl. passasjerer med kollektivtransport)	1,5 %
SUM	99,9 %

Tabell 8 Ulykker fordelt på transportmiddel, siste 10 år

Ulykkesandelen er svært lav når det tas i betraktning at nærmere 10 % (inkl. tog og fly) av transportene på landsbasis skjer kollektivt, (RVU 2009). Trafikksikkerhetsutfordringene for kollektivreisende er mer knyttet til gangvei og kryssing av vei i forbindelse med holdeplass. Likevel settes det fokus på å gjøre bussreisene enda tryggere. Frykten for større bussulykker er stor, og det rettes spesiell fokus på skoleskyss og ekspressbuss.

Krav om sikkerhetstiltak under busstransporten skal inngå i konkurransegrunnlag for anbud i kollektivtransporten. Minstekravene må være at bussmateriell skal oppfylle kravene i kjøretøyforskriftene og at det i tillegg skal det være sitteplass for alle grunnskolebarn på ruter der det kjøres i høyere hastighet enn 60 km/t.

8 Fremtidsbilder for utvikling av kollektivtransporten

Nedenfor er det beskrevet fremtidsbilder for en sannsynlig utvikling av kollektivtransporten i Buskerud avhengig av hvilken rolle den skal spille i fremtiden. Bildene er ment å være en bakgrunn for å drøfte politikk/ strategi for Buskerud.

Finansieringsmuligheten av kollektivtransporttilbudet er den viktigste faktoren for måloppnåelsene som er beskrevet i fremtidsbildene.

Fremtidsbildene har fått betegnelsene:

1. **Fallende kollektivandel.**

Fremtidsbildet er basert på dagens tilskuddsnivå fra Buskerud fylkeskommune. Kollektivtransporten vil stå for en fallende andel av motoriserte reiser. Biltrafikken vil øke noe sterkere enn antatt befolkningsvekst tilsier. Kollektivtransporten vil ikke spille noen viktig rolle i å dekke Buskerud fylke sine transportbehov.

2. **Forsvare forholdet bil – kollektiv.**

Det betinger en økning av dagens tilskuddsnivå med 20 – 40 %. Økningen antas å måtte komme fra Buskerud fylkeskommune og eventuelt kommunale midler. Kollektivtransporten antas å ha samme betydning som i dag i forhold til reiser med bil. Biltrafikken vil øke i takt med befolkningsveksten.

3. **Dobling av kollektivtransporten.**

I tråd med Østlandssamarbeidets innspill til rullering av NTP 2014-2023. Veksten i biltrafikken vil bli lavere enn antatt vekst i befolkning. Det betinger ca. en dobling av dagens tilskuddsnivå. Det antas at dette i tillegg til dagens tilskuddsnivå fra Buskerud fylkeskommune, betinger en form for trafikantbetaling og eventuelt noen ekstra midler fra kommuner/stat og næringsliv.

4. **Kollektivtransporten tar hele veksten i motoriserte reiser.**

Det betinger opp mot en tredobling av dagens tilskuddsnivå. Biltrafikken antas å holde seg på dagens nivå selv med en betydelig befolkningsvekst. Det antas at dette i tillegg til dagens tilskuddsnivå fra Buskerud fylkeskommune, betinger en form for trafikantbetaling og eventuelt noen ekstra midler fra kommuner/stat og næringsliv.

For alle fremtidsbildene er det vesentlig å sikre god fremkommelighet for kollektivtransporten. Det finnes et sett av virkemidler som dels sikrer fremkommelighet for bussene og/eller legger restriksjoner på biltrafikken:

- Nybygde kollektivfelt eller omdisponering av eksisterende gategrunn til kollektivfelt.
- Aktiv signalprioritering.
- Aktiv prioritering av busser gjennom planlagt bruk av bygater.
- Restriktiv parkeringspolitikk.
- Trafikantbetaling hvor deler av innkrevde midler brukes til å styrke kollektivtransporten.

I beskrivelsene av fremtidsbildene på de neste sidene er måloppnåelsen i tillegg til en verbal beskrivelse gitt en tallkarakter.

- 0: Ingen måloppnåelse
- 1: Delvis måloppnåelse
- 2: Full måloppnåelse

Fremtidsbilde 4

Dette fremtidsbildet har fått betegnelsen "Kollektivtransporten tar hele veksten i motoriserte reiser" og er et spleiselag mellom staten, trafikantene, fylket og evt. kommuner og næringsliv. Det forutsettes klare og virkningsfulle restriktive tiltak på biltrafikk.

Oppfylging av **fremtidsbilde 4** er utgangspunktet for målsettingene i denne planen og gir full måloppnåelse.

Overordnet mål/ Kollektivtransport i 2030: Kollektivtransporten (tog og buss) i Buskerud har en sentral rolle i å dekke befolkningens ulike behov for persontransport, gjennom et velfungerende samspill med andre trafikkarter som gange, sykkel, bil og fly. Kollektivtransporten er tilrettelagt for å redusere negative miljøvirkninger fra samferdsel ved at tilbudet er best i tettbygde områder, mens tilbudet i distriktene primært sikrer befolkningens grunnleggende mobilitet. Satsing i byer og tettbygde områder har fått økt finansiering. I distriktene utvikles kollektivtransporten innenfor tilskuddsnivået slik det var i 2012 (da planen ble vedtatt). Skala for måloppnåelse: 0 = Ingen, 1 = delvis, 2 = full	Fremtidsbilde 1 Fallende kollektivandel Måloppnåelse	Fremtidsbilde 2 Forsvare forholdet bil – kollektiv Måloppnåelse	Fremtidsbilde 3 Dobling av kollektivtransporten Måloppnåelse	Fremtidsbilde 4 Kollektivtransporten tar hele veksten i motoriserte reiser Måloppnåelse
O1.1 Miljøvirkninger Trafikkutvikling for kollektivtransporten Byer og sentrale tettsteder: Kollektivtransporten skal ta opp i seg økningen i antall motoriserte reiser pga befolkningsvekst Distriktene: Kollektivtransporten skal spille samme rolle som i dag Trafikkutvikling for bil Byer og sentrale tettsteder: Ingen økning i biltrafikken i takt med befolkningsøkningen. 5 % nedgang i rushturer Distriktene: Biltrafikken følger befolkningsutviklingen.	Kollektivtransporten vil over tid få en <u>svakt nedadgående</u> utvikling og mindre rolle. Skolekjøring: Konstant eller noe økende. 0 Biltrafikken <u>øker noe raskere</u> enn befolkningsutviklingen fordi kollektivtransporten taper andeler. Økende køer, redusert fremkommelighet for bil og buss i befolkningstette områder. Behov for vegutbygging. 0	Kollektivtransporten vil øke <u>i takt med</u> befolkningsøkningen (+ 30 %) og spille samme rolle som i dag. Skolekjøring: Konstant / noe økende. 0 Biltrafikken <u>øker i takt</u> med befolkningsutviklingen. Økende køer går ut over fremkommelighet for bil og buss i befolkningstette områder. Behov for vegutbygging. 0	Kollektivtransporten <u>øker raskere</u> enn befolkningsutviklingen. Ca en dobling av kollektivtransporten. Skolekjøring: Konstant / noe økende.. 1 Biltrafikken <u>øker, men betydelig mindre</u> enn i fremtidsbilde 2. Køene øker noe over tid. Det påvirker fremkommelighet for bil og buss noe negativt. Behov for noe vegutbygging. 1	Kollektivtransporten <u>øker raskere</u> enn befolkningsutviklingen, <u>opp mot tredobling</u> av antall passasjerer. Skolekjøring: Konstant / noe økende. 2 Biltrafikken <u>øker ikke</u> , Køene ikke. Fremkommelighet for bil og buss som i dag. Lite behov for vegutbygging. 2
O1.2 Arealbruk Fremtidig arealbruk skal bidra til redusert daglig transportbehov i de områder hvor det satses sterkest på kollektivtransport.	Avhengig av gjennomslag i kommunene 2	Avhengig av gjennomslag i kommunene 2	Avhengig av gjennomslag i kommunene 2	Avhengig av gjennomslag i kommunene 2
O 1.3 Finansiering Tilstrekkelig satsing til å oppnå overordnet mål og hovedmål. Finansieringskilder: Fylkeskommunen. Eventuelt tilleggsfinansiering fra kommuner, stat, næringsliv og trafikantbetaling.	Tilskudd fra fylkeskommunen. Samme nivå som i dag. Tilskudd fra samarbeidet i Buskerudbyen faller bort 0	Tilskudd fra fylkeskommunen. 30% økt nivå + kompensasjon for kostnadsøkning. Tilskudd fra samarbeidet i Buskerudbyen faller bort 0	Tilskudd fra fylkeskommunen som i dag. Skolekjøring som i dag. Distriktene som i dag. By- og tettsteder 50-100 % økning. Tilskudd fra trafikantbetaling, Økte tilskudd fra staten og evt kommuner 1	Tilskudd fra fylkeskommunen som i dag. Skolekjøring som i dag. Distriktene som i dag. By- og tettsteder 100-120 % økning gjennom tilskudd fra trafikantbetaling, Økte tilskudd fra staten og evt. kommuner 2

Hovedmål/ Kollektivtransporttilbudet i 2030: Kollektivtransporttilbudet er betydelig øket i byer og sentrale tettsteder internt i fylket og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo. Skala for måloppnåelse: 0 = Ingen, 1 = delvis, 2 = full	Fremtidsbilde 1 Måloppnåelse	Fremtidsbilde 2 Måloppnåelse	Fremtidsbilde 3 Måloppnåelse	Fremtidsbilde 4 Måloppnåelse
1.1 Kollektivtransporttilbud i byer og sentrale tettsteder Tunge bylinjer (buss): 5 -10-min frekvens man-fre 06-18, 10 - 20-min frekvens ellers. Andre bylinjer (buss): 10 - 15-min frekvens man-fre 06-18, 20 - 30-min frekvens ellers. Tettstedene (buss): 10-/15-/20-/30-min ruter med korrespondanse i knutepunktene og sikre overganger til gjennomgående regionale linjer. Tilpasses lokale forhold.	Som i dag. Dvs et betydelig dårligere enn målsettingen. 0	Noe økning fra i dag, men dårligere enn målsettingen. 0	Gjennomføre 15 hhv 20 min frekvens, dvs 7,5 hhv 10 min frekvens på fellesstrekninger med 2 linjer 1	Gjennomføres 2 Gjennomføres tilpasset en gjennomgang av linjennettet med sikte på kortere, rettere, raskere. Noe frekvensøkning 2
1.2 .Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo Minimum 30-minfrekvens (buss) i rush og 60-min frekvens ellers. Gjennomgående billettering og tilpassing til Ruter sin pris og sonestruktur.	Som i dag. 1 Gjennomføres ikke 0	Som i dag. 1 Gjennomføres ikke 0	Som i dag. 1 Målsetting om gjennomføring. Henger sammen med 1.6 tredje punkt 1	Som i dag. 1 Gjennomføres for både buss (Ringerike, Vikersund, Kongsberg, Lier). Henger sammen med 1.6 tredje punkt 2
1.3 Busstilbud lokalt i distriktene Skolekjøring pluss et bestillingsbasert tilbud med mulighet for forbindelse til kommunesenter og gjennomgående regionale linjer 1-2 ganger pr uke	Nødvendig skolekjøring utføres. For øvrig hovedsakelig bestillingsbaserte ruter. 2	Nødvendig skolekjøring utføres. For øvrig hovedsakelig bestillingsbaserte ruter. 2	Nødvendig skolekjøring utføres. For øvrig hovedsakelig bestillingsbaserte ruter. 2	Nødvendig skolekjøring utføres. For øvrig hovedsakelig bestillingsbaserte ruter. 2

	Fremtidsbilde 1	Fremtidsbilde 2	Fremtidsbilde 3	Fremtidsbilde 4
Skala for måloppnåelse: 0 = Ingen, 1 = delvis, 2 = full	Måloppnåelse	Måloppnåelse	Måloppnåelse	Måloppnåelse
1.4 Lange reiser med buss internt i Buskerud				
Baseres på eksisterende kommersielle busslinjer og togavganger. Målsetting om å opprettholde dagens tilbud Hønefoss – Drammen, i Numedal, Hemsedal og Sigdal	Som i dag. Basis er togtilbudet og kommersielle ruter samt ruter i Sigdal og Numedal	Som i dag. Basis er togtilbudet og kommersielle ruter samt ruter i Sigdal og Numedal	Som i dag. Basis er togtilbudet og kommersielle ruter samt ruter i Sigdal og Numedal	Som i dag. Basis er togtilbudet og kommersielle ruter samt ruter i Sigdal og Numedal
	2	2	2	2
Systematisk satsing på utvikling av knutepunkter i et logisk hierarki.	Gjennomføres	Gjennomføres	Gjennomføres	Gjennomføres. Ekstra midler tilføres utvikling av knutepunkter
	1	1	1	2
Integrerte ruteplaner der lokal og regionale linjer alltid korresponderer.	Delvis gjennomføring, men med begrenset frekvens.	Delvis gjennomføring, men med begrenset frekvens.	Delvis gjennomføring, med noe bedring i frekvens.	Delvis gjennomføring, med noe bedring i frekvens.
	1	1	1	1
Samordning av billettering tog - buss	Gjennomføres ikke	Gjennomføres ikke	Målsetting om gjennomføring	Gjennomføres
	0	0	1	2
1.5 Lange fylkeskryssende reiser med buss				
Lange fylkeskryssende ruter med buss skal være kommersielle. BFK kan kjøpe transporttjenester, for eksempel skolekjøring.	Som i dag.	Som i dag.	Som i dag.	Som i dag.
	2	2	2	2
1.6 Togtilbud				
30-min frekvens i rushtiden mellom Kongsberg og Drammen. 15-min frekvens på lengre sikt	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering
	-	-	-	-
Utvidete rushperioder med 30-min frekvens på Spikkestadlinjen.	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering
	-	-	-	-

Hovedmål/ Kollektivtransportsystemet i 2030: Kollektivtransportsystemet for buss har en robust grunnstruktur som er tilpasset jernbanenettet. Grunnstrukturen er enkel, oversiktlig og lett å bruke for kunden	Fremtidsbilde 1	Fremtidsbilde 2	Fremtidsbilde 3	Fremtidsbilde 4
Skala for måloppnåelse: 0 = Ingen, 1 = delvis, 2 = full	Måloppnåelse	Måloppnåelse	Måloppnåelse	Måloppnåelse
2.1 Linjenett og knutepunkter				
Basislinjenettet m/knutepunkter skal være enkelt, oversiktlig og vare over tid.	Gjennomføres innenfor rammen av dagens tilskudd 1	Gjennomføres innenfor rammen av noe økt tilskudd 1	Gjennomføres innenfor noe økte rammer for tilskudd 1	Gjennomføres innenfor noe økte rammer for tilskudd 1
Systematisk satsing på utvikling av knutepunkter i et logisk hierarki.	Gjennomføres 1	Gjennomføres 1	Gjennomføres 1	Gjennomføres. Ekstra midler tilføres utvikling av knutepunkter 2
2.2 Kortere, rettere, raskere bussbetjening				
Forenkling og systematisering av linjenettet. Målsettingen er at kundene ikke skal trenge tidtabell for å finne ut når og hvor bussene kjører.	Gjennomføres innenfor rammen av dagens tilskudd. Færre avganger enn ønskelig 1	Gjennomføres innenfor rammen av dagens tilskudd. Færre avganger enn ønskelig 1	Gjennomføres. Litt færre avganger enn ønskelig 1	Gjennomføres. Klar forbedring av frekvens rundt knutepunktene 2
2.3 Universell utforming og kundevennlighet				
Universelt utformet materiell. Konsekvensen er ca 5% dyrere materiell med ca 10 % færre sitteplasser.	Gjennomføres. 1	Gjennomføres. 1	Gjennomføres, raskere 2	Gjennomføres, raskere 2
Universelt utformet infrastruktur. Dette er vegholder sitt ansvar. Fylkeskommunen er en stor vegholder.	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 1	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 1	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 2	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 2
Universelt utformet informasjonssystem.	Gjennomføres ikke 0	Gjennomføres ikke 0	Gjennomføres 2	Gjennomføres 2
Pris- og sonestruktur skal være kundevennlig, dvs enkel å forstå og uten mange spesialvarianter.	Gjennomføres uten inntektsreduksjon. Noen får prisreduksjon andre får økning. 1	Gjennomføres. Noen flere får prisreduksjon, mens færre får prisøkning. 1	Gjennomføres. Målsetting at ingen får økt billettpris og noen får redusert. 2	Gjennomføres. Målsetting at ingen får økt billettpris. 2
Sanntidsinformasjonssystem på de store holdeplassene.	Gjennomføres ikke 0	Gjennomføres ikke 0	Gjennomføres på de største 2	Gjennomføres på de største 2
Ruteinformasjon tilgjengelig på dagens aktuelle medier.	Gjennomføres ikke 0	Gjennomføres ikke 0	Gjennomføres 2	Gjennomføres 2
Billettsalg ut av bussene. Gir kortere holdeplasstider og raskere fremføring. Har en distribusjonskostnad. Totaleffekt usikker.	Intensjon om gjennomføring. Avhengig av statlig finansiering. 1	Intensjon om gjennomføring. Avhengig av statlig finansiering. 1	Skal gjennomføres 2	Skal gjennomføres 2

	Fremtidsbilde 1	Fremtidsbilde 2	Fremtidsbilde 3	Fremtidsbilde 4
Skala for måloppnåelse: 0 = Ingen, 1 = delvis, 2 = full	Måloppnåelse	Måloppnåelse	Måloppnåelse	Måloppnåelse
2.4 Infrastruktur				
Det skal sikres god (behagelig) dekkekvalitet i kollektivtraseer. Fylket prioriterer dette på egne vegger og påvirker Statens vegvesen og kommunene til det samme.	Kan gjennomføres innenfor vegholders eksisterende rammer. 1	Kan gjennomføres innenfor vegholders eksisterende rammer. 1	Noe ekstra midler i forhold til vegholders eksisterende rammer. 1	Noe ekstra midler i forhold til vegholders eksisterende rammer. 1
Vegholder skal ha fokus på å forbedre gangruter til/fra holdeplasser, på riks-, fylkes- og kommunale vegger	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 1	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 1	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 1	Gjennomføres ihht tilgjengelige midler hos vegholder. 1
Sikre bussene samme fremkommelighet i og utenfor rush. (Kollektivfelt, kollektivgater, tilfartskontroll, aktiv signalprioritering (ASP), skjerming av kollektivtraseer)	Få/ingen nybygde kollektivfelt. Omdisponering av veggrunn kan gjøres. Skjerming kan gjennomføres 1	Få/ingen nybygde kollektivfelt. Omdisponering av veggrunn kan gjøres. Skjerming kan gjennomføres 1	Noen nybygde kollektivfelt. Omdisponering av veggrunn. ASP gjennomføres. Skjerming kan gjennomføres 2	Noen nybygde kollektivfelt. Omdisponering av veggrunn. ASP gjennomføres. Skjerming kan gjennomføres 2
Dobbeltspor Drammen - Kongsberg.	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -
Gjennomføring av Ringeriksbanen.	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -
Bedre tilbud på Spikkestadlinjen	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -	Forutsetter statlig finansiering -
2.5 Bussmateriell				
Materiell skal oppfylle alle myndighetskrav.	Gjennomføres for nytt materiell 2	Gjennomføres for nytt materiell 2	Gjennomføres for nytt materiell 2	Gjennomføres for nytt materiell 2
Bussmateriellet skal bidra til reduserte utslipp og redusert støy	Gjennomføres for nytt materiell 2	Gjennomføres for nytt materiell 2	Gjennomføres for nytt materiell 2	Gjennomføres for nytt materiell 2
Det skal være sitteplass til alle skoleelever ved kjøring på veg med fartsgrense over 60 km/t.	Gjennomføres for skolebusser for grunnskolen. 1	Gjennomføres hvis det kommer som myndighetskrav. Ellers ikke. 1	Gjennomføres hvis det kommer som myndighetskrav. 1	Gjennomføres 2

Ordliste

Den kan kompletteres

Aktiv signalprioritering	ASP. Lyskryss og busser har utstyr som varsler krysset om ankommende buss. Fasene i krysset stiller seg slik at bussene får grønt lys uten, eller med et minimum av ventetid.
Bestillingstransport	Busstilbud som har faste avganger, en eller flere ganger pr dag eller uke. Men ruten kjøres kun hvis en eller flere passasjer har sagt ifra at hun/han ønsker å reise. Bestilling må skje senest en viss tid før avgang. Bestillingstiden kan variere fra 1 time før avgang til kvelden/dagen før for eksempel tidlige morgenvanganger. Bestillingsruter kjøres vanligvis med minibusser eller taxi. Taksten kan være vanlig billettpris eller noe dyrere.
Fremtidsbilde	En beskrivelse av hvilken trafikkutvikling man kan oppnå på bil og kollektiv gitt varierende mulighet for å finansiere økte tilskudd til kollektivtransport, blant annet gjennom trafikantbetaling.
Infrastruktur	Veier og gater som busser kjører på. Holdeplasser med faste installasjoner.
Kollektivfelt	Reservert kjørefelt for buss (og eventuelt taxi)
Kollektivgate	Reservert gate for buss (og eventuelt taxi). Kjøring til eiendommer kan være tillatt.
Kollektivtransporttilbudet	Omfatter: Frekvens, avganger pr time, pr dag, pr uke. Kapasitet pr. avgang. Driftsdøgnets lengde, for eksempel 7-17, 6-24 etc. Driftsuke, dvs. kun 1 dag, 2 dager, mandag-fredag, mandag-lørdag eller hele uka. Linjenettets enkelhet og hvor godt det henger sammen i knutepunkter. (korrespondanser)
Kollektivtransportsystemet	Omfatter: Knutepunkter, Vegnettet; spesielt kollektivgater, kollektivfelt og holdeplasser for buss. Informasjonskanaler. Inkluderer informasjon på holdeplass (papir og sanntid), informasjon på nett, informasjon på mobil, søkemotorer etc. Buss- og togmateriellet
Linjenett	Nettverket av busslinjer (de vegene der bussene kjører), oftest fremstilt skjematisk eller på et kart.
Sanntidsinformasjon	SIS. System som varsler om antall min til bussen ankommer. Varsling kan skje til skilt på holdeplass, smarttelefoner, lesebrett eller PC-er
Stive ruter	Avgangstidene gjentar seg på samme minuttall. Eksempel: 0713, 0813, 0913, 1013 osv. gjentakelsen kan også skje flere ganger pr time. Eksempel: 0913, 23, 33, 43, 53, 1013, 23, 33, 43, 53, 1113, osv Det er lett å huske for kunden
Tilskudd, tilskuddsandel	Den delen av kostnadene ved drift av kollektivtransport som ikke dekkes av billettinntektene. Tilskudd kan komme fra mange kilder. Hovedkilden i dag er fylkeskommunens budsjett.
Trafikantbetaling	Lokal avgift for bruk av bil. Kan innkreves ved passering av en ring rundt et tettsted/by eller for bruk av en spesiell vegstrekning. Kan kreves inn ved passering én veg eller begge veger. Avgiften kan variere med flere trinn over døgnet. Det normale er at den er høyest i rushtidene og lavest eller null, om natten