



## Forslag til Buskerudbypakke 2

Vedlegg: Kollektivnotat

Til behandling i ATM-utvalget 25. mai 2018



# Innhold

<b>1</b>	<b>ØKT KOLLEKTIV KONKURRANSEKRAFT .....</b>	<b>4</b>
1.1	FAKTORER SOM STYRKER KOLLEKTIVTRANSPORTEN.....	4
1.2	INNSPILL MED ØNSKER OM BEDRE KOLLEKTIVTILBUD .....	5
1.3	SAMLET OVERSIKT OVER KOLLEKTIVTILTAK .....	6
<b>2</b>	<b>HOVEDELEMENTER I KOLLEKTIVSATSINGEN.....</b>	<b>8</b>
2.1	OFTERE: KRAFTIG ØKNING I ANTALL BUSSAVGANGER .....	8
2.2	RASKERE: ØKT FRAMKOMMELIGHET FOR BUSS I VEGSYSTEMET .....	10
2.3	BEDRE OG BILLIGERE: INFORMASJON, TAKSTER OG BILLETT-TYPER.....	14
2.4	MER SAMORDNET: FELLES TAKST- OG BILLETTSYSTEM MED NSB OG RUTER.....	14
2.5	ENKLERE: ATTRAKTIVE KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER OG PENDLERPARKERINGSPLASSER	15
2.6	TO TOG I TIMEN TIL MJØNDALEN OG HOKKSUND: PÅGÅENDE PLANARBEID .....	16
<b>3</b>	<b>NÆRMERE OM STYRKET TILBUD DRIFT BUSS .....</b>	<b>17</b>
3.1	STYRKET BUSSTILBUD PÅ STREKNINGER SOM KRYSSER BOMPUNKT.....	17
3.2	PRINSIPPER OG FORUTSETNINGER FOR ET STYRKET BUSSTILBUD.....	18
3.3	NYTT DRIFTSDØGN OG ØKT FREKVENNS .....	19
3.4	GENERELT OM STYRKET BUSSTILBUD .....	20
3.5	DET REGIONALE TILBUDET.....	21
3.6	DET LOKALE TILBUDET .....	22
<b>4</b>	<b>BOMPENGER TIL DRIFT AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN .....</b>	<b>41</b>
4.1	KRITERIER FOR BRUK AV BOMPENGER TIL DRIFT AV KOLLEKTIVTRAFIKK.....	41
4.2	HVORDAN OPPFYLLER BUSKERUDBYPAKKE 2 KRITERIENE?.....	42
	<b>VEDLEGG .....</b>	<b>45</b>
	LAVERE TAKSTER OG NYE BILLETT-TYPER .....	45
	BRAKARS FORELØPIGE VURDERING AV AKTUELLE PRISTILTAK .....	46

# 1 Økt kollektiv konkurransekraft

## Sentrale faktorer for å påvirke kollektivtransportens konkurransekraft i forhold til bil

- Bompenger øker kostnaden for å reise med bil og vil relativt sett styrke kollektivtransportens konkurransekraft
- Økt frekvens, framkommelighetstiltak for buss, lavere takster og bedre støttesystemer for kollektivtransport vil styrke kollektivtransportens konkurransekraft.
- Bygging av nye veier vil ofte først og fremst redusere reisetiden med bil og dermed relativt sett svekke kollektivtransportens konkurransekraft.

### 1.1 Faktorer som styrker kollektivtransporten

For å oppnå målene for Buskerudbypakke 2 må flere reise kollektivt, sykle eller gå og færre må kjøre bil. Et sentralt spørsmål er da hvordan man kan påvirke konkurranseforholdet mellom kollektivtransporten og privatbilen slik at flere faktisk vil velge å reise kollektivt.

Innføring av bompenger vil forrykke konkurranseforholdet til fordel for kollektivtransporten fordi det relativt sett da vil bli dyrere å reise med bil enn før bompenger ble innført. Samtidig vil bompengene kunne brukes til å styrke kollektivtilbudet.

Mange tiltak er mulige for å styrke kollektivtilbudet:

- Å øke frekvensen på kollektivtilbudet (da reduseres ventetiden og det vil oftere oppleves å være et konkurransedyktig tilbud til bilen).
- Å øke tilgjengeligheten til kollektivmiddelet (avgjøres av rutenettets oppbygging og utnyttelsesgraden i arealbruken).
- Å redusere reisetiden for kollektivtransporten (påvirkes av framkommelighetstiltak for kollektivtransport; for eksempel prioritering på strekninger og i kryss,

holdeplass-struktur, hvordan man tillater at passasjerer kan gå inn på bussen, billettsystem m.m.)

- Å redusere kollektivtakstene og innføre nye billett-konsepter (vil kunne redusere kostnaden for noen passasjergrupper).
- Å forbedre komforten på reisen (for eksempel ved moderne og komfortable busser, universell utforming m.m.)
- Å forbedre andre støttesystemer for kollektivtransporten (f.eks. bygge videre ut sanntidsinformasjon på holdeplasser, informasjon til kunder gjennom "app" m.m., kundevennlige billettsystemer og koordinering mellom ulike kollektivmidler med sømløs billettering på lengre reiser m.m.)

Å etablere bedre gangforbindelser, pendlerparkeringsplasser for bil eller sykkel ved holdeplasser, utvikle mer attraktive kollektivknutepunkter, kompakt by- og tettstedsutvikling, andre former for restriksjoner på bilbruk (f.eks. parkeringsregulering, parkeringsavgifter, regulering av gater m.m.) vil også kunne styrke kollektivtransportens konkurransekraft.

Ny teknologi vil i fremtiden kunne gjøre kollektivtransporten mer individuell og dermed gi økt konkurransekraft. I tillegg vil ny teknologi kunne gjøre kollektivtransporten mer miljøvennlig.

Bygging av nye veier vil kunne ha motsatt effekt, altså svekke kollektivtransportens konkurransevilkår fordi nye veier resulterer oftest i kortere reisetid med bil. Det gjør bilkjøring billigere, enten direkte i kroner og øre og/eller i form av lavere tidskostnader. (Kilde: TØI-rapport 1002/2009).

## 1.2 Innspill med ønsker om bedre kollektivtilbud

### Mange innspill med ønsker om et bedre kollektivtilbud

I den gjennomførte innspillperioden høsten 2017 har det kommet mange forslag til hvordan kollektivsystemet kan bli mer attraktivt og få flere til å velge miljøvennlige løsninger i hverdagen. Godt over 60 innspill handlet om ønsker om hyppigere avganger, større kapasitet i rush, flere avganger om kvelden og i helgene, reduksjon i pris, samordning av billetter med Ruter og NSB, bedre korrespondanse mellom buss og tog og bedre fremkommelighet for bussen samt pendlerbusser, togstasjoner og kollektivknutepunkt.

### Mer attraktive kollektivknutepunkter og flere pendlerparkeringsplasser

Mange innspill går også på den vanskelige situasjonen som oppleves ved å få parkert ved jernbanestasjonene. Innspillene går særlig på Mjøndalen stasjon og Lier stasjon. Flere innspill foreslår også etablering av innfartsparkeringer for overgang til buss.

### 1.3 Samlet oversikt over kollektivtiltak

I Buskerudbypakke 2 satses det bredt på tiltak for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Både økt frekvens, bedre framkommelighet, lavere pris / nye billettkonsept og bedre støttesystemer inngår i satsingen. I tillegg inngår tiltak for gående, syklende, pendlerparkering og mer attraktive kollektivknutepunkter.

De tiltak som det er satt av mest ressurser til i Buskerudbypakke 2 er økt frekvens og bedre framkommelighet for buss i vegsystemet. Andre ting er også prioritert høyt, f eks å få felles takst- og billettsystem med NSB og Ruter, men dette krever ikke like store ressurser å få realisert.

Alle ovennevnte tiltak vil reelt sett vil gi et bedre kollektivtilbud. Når bompenger innføres vurderes det som helt nødvendig å kunne tilby et godt alternativ til privatbil – også på kveldstid og i helger. Et styrket kollektivtilbud inngår derfor i alle fire forslag til tiltakspakker.

Det er satt av noe ressurser også til lavere takster / nye billettkonsepter.

I tabellen under fremgår det hvilke tiltak som er foreslått prioritert i Buskerudbypakke 2, dvs tiltakspakke 4 (fra forslaget som var på høring) med den endring at midlene til prosjektet Solumstrand-Rundtom i stedet benyttes til ekstrasatsing for lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens.

**Tabell 1.1: Kollektivtiltak i forslag til Buskerudbypakke 2 (alle tall i mill kr).**

Prioriterte kollektivtiltak (mill. 2018-kr)	Tiltakstype	Kostnad
Bidrag til Bakerthoenstunnel (inkl. undergang jernbane)	Koll/veg	2500
Ny Landfalløybru (med pri. tsg/koll)	Koll/veg	5000
Ny Mjøndalsbru	Koll/veg	5000
Bidrag Brakerøya sykehuset	Koll/veg	4000
Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker)	Koll/veg	4000
Fv. 283 Rosenkrantzgata - framkommelighetstiltak for buss	Koll.	5000
Hauges gate (bussprioritering Bragernes torg - fylkeshuset)	Koll.	3000
Travbanen-Mjøndalen (bussprioritering i kryss)	Koll.	1000
Engene (bussprioritering Bragernes torg - Brakerøya)	Koll.	3000
Fv. 38 Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak buss)	Koll.	2000
Kollektivknutepunkt og innfartsparkering	Koll.	4100
Ny holdeplasstruktur og andre infrastrukturtiltak buss	Koll.	2200
Drift buss (styrket busstilbud)	Koll.	2900
Lavere priser/nye billettkonsepter	Koll.	1600
Ekstrasatsing lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens	Koll.	5400
Sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, signalprioritering	Koll.	1300
Felles billettordning NSB/Ruter	Koll.	1500
<b>Sum prioriterte kollektivtiltak i porteføljen</b>		<b>5100</b>

Som det fremgår av tabellen over er det samlet sett en omfattende satsing på å styrke kollektivtilbudet. Noen av tiltakene er definert som rene kollektivtiltak, mens andre er kombinerte tiltak kollektiv / veg.

### Drift buss

Busstilbudet på en rekke viktige linjer i Buskerudbyen skal få hyppigere avganger i forkant av innføring av bompenger. Det er lagt opp til om lag 7000 flere avganger hver uke. Det innebærer at dagens busstilbud vil nærmere dobles. I alle tiltakspakker er det satt av kr 2290 mill kr til styrket drift.

### Infrastrukturtiltak kollektiv / veg

En rekke infrastrukturtiltak (strekninger og bruer) er foreslått for å fremme bussens framkommelighet i vegnettet, jfr tabell 1.1.

### Reduserte kollektivtakster og nye billettsystemer

Det er satt av kr 160 mill til å redusere prisene på billetter / utvikle nye billettkonsepter.

Det foreslås at de 540 mill. kr som i tiltakspakke 4 var satt av til ombygging av Solumstrand–Rundtom etter at ny Svelvikveg er bygd, omdisponeres til en ekstrasatsing for billigere kollektivbilletter og/ytterligere økning av bussfrekvens.

### Forbedring av støttesystemer inkludert felles billettordning med NSB/Ruter

I alle tiltakspakkene er det satt av kr 280 mill til å forbedre støttesystemer (sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, signalprioritering) og etablering av felles billettordning med NSB/Ruter.

### Kollektivknutepunkt og innfartsparkering

I alle tiltakspakker er det foreslått kr 910 mill til opprusting av kollektivknutepunkt og bedre tilrettelegging for pendlerparkering.

## 2 Hovedelementer i kollektivsatsingen

### Hovedelementer i kollektivsatsingen i Buskerudbypakke 2

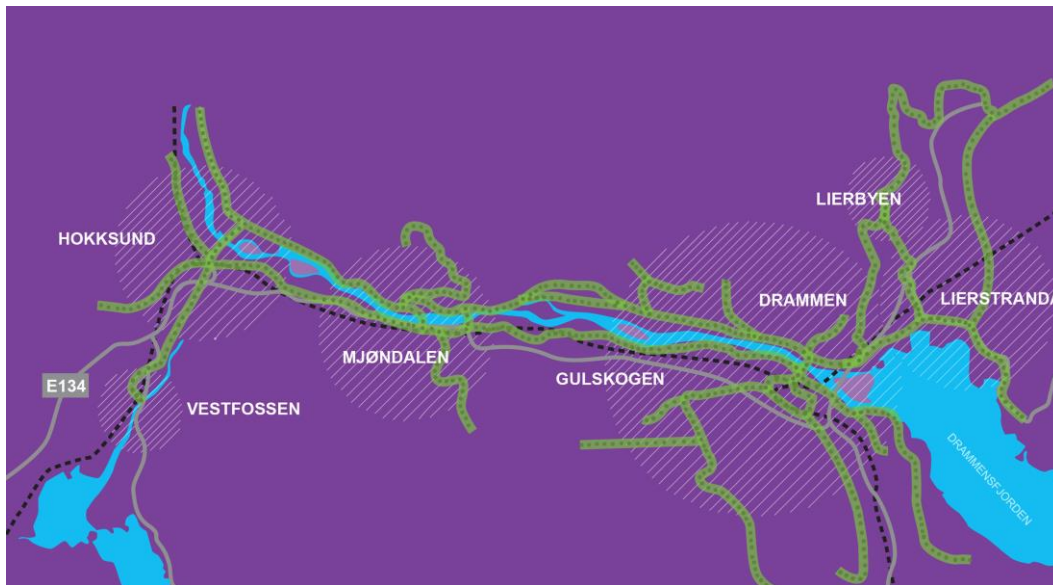
- Antall bussavganger øker kraftig, både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Busstilbudet vil samordnes med valgt bomsystem.
- Infrastrukturtiltak skal sikre at bussen kommer raskt og punktlig. Kollektivknutepunkter skal videreutvikles og med bedre tilbud for pendlerparkering.
- Det arbeides for å samordne billettsystemene med NSB og Ruter.
- Det foreslås lavere priser for enkeltbilletter og familiebillett i helgene.

### 2.1 Ofte: Kraftig økning i antall bussavganger

Busstilbudet på en rekke viktige linjer i Buskerudbyen skal få hyppigere avganger i forkant av innføring av bompenger. Det er lagt opp til om lag 7000 flere avganger i uka. Det innebærer at dagens busstilbud vil øke med mellom 50 og 100 %. Med det går både ventetida ned og det blir lettere å få plass om bord i bussen.

Antall bussavganger vil øke både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Tilbudet vil være markedstilpasset med høyest frekvens på de mest befolkningstette rutene, men også slik at tilbudet i større grad enn i dag finnes i hele byområdet, hele uken.



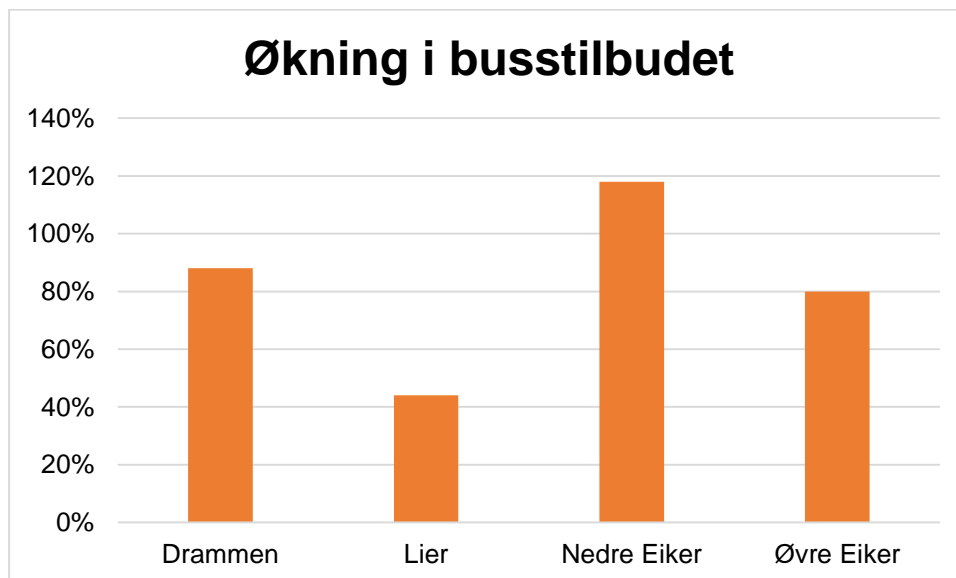


Figur 2-1 Bussruter som planlegges med flere avganger i Buskerudbypakke 2

### Drift buss – kraftig styrking av busstilbudet

Det er foreslått satt av 2290 mill. kr i avtaleperioden til et kraftig forbedret busstilbud. Noen av tiltakene er videreføring av tiltak fra Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler), men de fleste er ytterligere forbedringer sammenlignet med dagens tilbud.

En kraftig økning i busstilbudet iverksettes i alle fire kommunene før bompunktene settes i drift. Forslaget innebærer nesten en dobling av busstilbudet i Drammen og Øvre Eiker, mer enn dobling i Nedre Eiker og over 40 % økning i Lier som vist i Figur 2-2.



Figur 2-2 Forslag til økning i busstilbudet (antall rutekilometer) med nytt tilbud i Buskerudbyen 2 sammenlignet med dagens tilbud. (Jfr eksempel på styrket rutetilbud i R2018, se kapittel 3).

De viktigste busslinjene som passerer bompunkter, får et vesentlig økt tilbud. Dette innebærer blant annet 10-minutters frekvens på sentrale ruter i Drammen og sentrale deler av Nedre Eiker. Det vil også bli flere bussavganger på kveldstid og i helger.

Med flere avganger å velge mellom, blir det bedre plass, kortere ventetid og enklere med omstigning til andre reisemidler som tog. I sum gjør dette det mer attraktivt å reise kollektivt og det forventes stor økning i antall kollektivreiser.

**Tabell 2-1 Linjer med planlagt økt busstilbud i rush i dagens situasjon og med Buskerudbypakke 2 (minutter mellom hver avgang). Dess mørkere grønnfarge, dess høyere frekvens og kortere ventetid.**

Linjer med planlagt økt frekvens	Antall minutter mellom hver avgang	
	2017	Buskerudbypakke 2
3 - Kastanjesletta - Sentrum - Fjell	10	5
4 - Bera - Sentrum - Kniveåsen	15	10
5 - Tors vei - Sentrum - Vinnes	30	10
16 - Underlia - Sentrum - Mælen	60	30
22 - Andorsrud/Svingen - Konnerud - Sentrum	20	10
24 - Eikerdelet/Konnerud skole - Konnerud - Sentrum	20	10
25 - Strøtvvet - Sentrum - Gulskogen	30	15
51 - Drammen - Solbergelva - Mjøndalen	15	10
52 - Drammen - Ytterkollen - Mjøndalen	30	15
54 - Blomsterlia - Mjøndalen - Hovjordet	30	15
71 - Asker - Tranby - Lierbyen - Drammen	15	10
73 - Lierskogen - Reistad - Drammen	60	30
102 - Hokksund - Lerberg - Drammen		30
116 - Hokksund - Skotselv	120	60

For en nærmere omtale av hvordan et detaljert driftsopplegg med en slik omfattende økt satsing kan se ut, se kap 3.

## 2.2 Raskere: Økt framkommelighet for buss i vegsystemet

Det er planlagt en rekke framkommelighetstiltak for buss. Det gjelder bussfelt eller bussgater, aktiv signalprioritering som gir raskere grønt lys i kryss, ny holdeplasstruktur og andre tiltak for å få fram bussen. Det planlegges blant annet framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgata mellom travbanen og fylkeshuset, ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva, bidrag til første etappe av kollektivfelt mellom Brakerøya og nytt sykehus som kan videreføres til Lierstranda, bussprioritering i Hans Hansens vei, Hagatjernveien, gjennom Bragernes og på strekningen Strømsø – Gulskogen.

I tillegg kommer tilrettelegging i kryss/rundkjøringer på strekningen mellom travbanen og Mjøndalen. Det inngår også ny Landfalløybru / forbedringer på strekningen mellom Rosenkrantzgata og Gulskogen.



**Figur 2-3 Foreslåtte infrastrukturtiltak for buss, alle tiltak er prioritert i forslag til Buskerudbypakke 2 med unntak av prosjektet Fv319 Solumstrand-Rundtom.**

Følgende konkrete infrastrukturtiltak inngår i forslag til Buskerudbypakke 2:

### Bidrag til Baker Thoens allé (inkl. undergang jernbane)

*Kombinert tiltak kollektiv / veg:*

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende kulvert under jernbanen ved Gulslogen og med egne bussfelt. Det er satt av 250 mill. kr som bidrag til prosjektet. Resterende kostnad er forutsatt dekt av utbygger. Det er store besparelser å gjennomføre prosjektet samtidig med jernbaneutbyggingen. Det er planlagt at flytoget blir forlenget til Gulslogen i fremtiden. Tiltaket er et ledd i å bygge opp om planlagt byutvikling på Gulslogen og styrke kollektivknutepunktet.

Tiltaket bør sees i sammenheng med ny Landfalløybru som vil gi en bedre tverrforbindelse mellom Rosenkrantzgata og Gulslogen. Tiltaket krever mer planlegging.

### Ny Landfalløybru

*Kombinert tiltak kollektiv / veg:*

Det foreslås satt av 500 mill. kr til ny Landfalløybru med prioritering av buss, sykkel og gange. Dagens Landfalløybru har ett bilfelt i hver retning pluss sykkel felt i hver retning samt fortau. Når flytoget etter planen forlenges til Gulslogen stasjon, er det aktuelt å legge om flere bussruter til å betjene stasjonen. Det gir økt behov for å sikre bussen god framkommelighet for å gi god korrespondanse mot tog. Det er behov for å få fram bedre beslutningsgrunnlag ved å utrede mulige alternative løsninger med kostnader og effekter.

## Ny Mjøndalsbru

*Kombinert tiltak kollektiv / veg:*

Prosjektet består i å bygge ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva som sammen med eksisterende bru skal sikre god framkommelighet for kollektiv, gående og syklende.

Det er gjennomført en mulighetsstudie for tiltaket. En forenklet kostnadsvurdering er gjort som viser store kostnadsforskjeller avhengig av hvilken løsning for ny bru som velges.

Prosjektet er prioritert med 500 mill. kr, men det er behov for å få fram bedre beslutningsgrunnlag ved å utrede mulige alternative løsninger med kostnader og effekter.

Det er behov for å se planen i sammenheng med andre planarbeider i området, bl.a. sentrumsplan for Mjøndalen.

## Bidrag Brakerøya – Sykehuset

*Kombinert tiltak kollektiv / veg:*

Det er foreslått satt av 90 mill. kr fra Buskerudbypakke 2 som bidrag til framkommelighetstiltak for buss, og bedre tilrettelegging for gåing og sykling mellom Brakerøya og det nye sykehuset. Resterende kostnader for tiltakene er forutsatt dekt gjennom sykehusprosjektet.

## Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker)

*Kombinert tiltak kollektiv / veg:*

90 mill. kr er foreslått satt av som bidrag til framkommelighetstiltak for buss og tilrettelegging for gåing og sykling i Hagatjernveien i Nedre Eiker.

## Rosenkrantzgata - framkommelighetstiltak for buss

Det foreslås å sette av 500 mill. kr til framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgata som er en av de viktigste kollektivtraséene. Gata har redusert framkommelighet i rush i dag. Det går ca. 500 busser i døgnet og antallet vil øke når planlagt forsterket busstilbud blir iverksatt. Om lag 3/4 av biltrafikken som kommer inn Rosenkrantzgata har målpunkt i sentrale deler av Drammen.

Sikring av god framkommelighet for kollektivtrafikken vil være viktig. Aktuelle tiltak er innføring av tiltak som dynamisk trafikkstyring i rush, samkjøringsfelt eller separate kollektivfelt. Tiltakene kan innføres i faser og må ses i sammenheng med planlegging av en eventuell full ombygging av Rosenkrantzgata senere.

Tiltak i Rosenkrantzgata er foreslått redusert sammenlignet med Buskerudbypakke fra 2016. Det har sammenheng med at en full ombygging har store kostnader og medfører store fysiske inngrep. Innføring av bompenger vil redusere trafikken og gi rom for å prioritere bussen høyere enn i dag. Det er behov for nærmere utredninger av ulike alternativer.

Foreløpige trafikkmodellberegninger viser at innføring av bommer på kommunegrensen mellom Drammen og Nedre Eiker vil redusere biltrafikken med 20–25 %. Dette vil gi bedre framkommelighet for både buss og bil. Effekten er ventet å vare i flere år. Siden busstilbudet blir forsterket, vil kollektivtilbudet bli et mer attraktivt alternativ enn i dag.

Dette sammen med øvrige tiltak i Buskerudbyen og en kompakt arealutvikling, er ventet å gjøre det mulig å nå nullvekstmålet. Det betyr i så fall at vegtrafikken ikke vil nå dagens nivå igjen før 2030. Et bomsystem med bynære bommer i Drammen vil gi ytterligere trafikkreduksjon nærmere sentrum.

### Hauges gate (bussprioritering Bragernes torg – Fylkeshuset)

Det foreslås satt av 30 mill. kr til tiltak for å bedre framkommeligheten for busser på strekningen Bragernes torg – Fylkeshuset. Det vil være aktuelt med trafikkregulering som sikrer bussen god framkommelighet i gatenettet.

### Travbanen – Mjøndalen (bussprioritering i kryss)

Det er behov for å øke framkommeligheten for busstrafikken mellom Travbanen og Mjøndalen. Det er satt av 100 mill. kr for å få bussene raskere fram, særlig gjennom kryssene.

### Engene (bussprioritering Bragernes torg – Brakerøya)

Det foreslås satt av 30 mill. kr til tiltak som kan sikre god framkommelighet for bussene i gatenettet mellom Bragernes torg og Brakerøya.

### Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak buss)

Det foreslås satt av 20 mill. kr til tiltak for å bedre framkommeligheten for busser på Hans Hansens veg.

### Ny holdeplasstruktur og andre infrastruktureltiltak buss

Det er foreslått satt av 220 mill. kr til tiltak på holdeplasser og andre infrastruktureltiltak for buss. Aktuelle tiltak er flere høystandard holdeplasser og lehus med tak og skilt som viser neste avganger i sanntid. Dette er tiltak som verdsettes høyt av kollektivtrafikanterne.

Det er viktig at holdeplasser lokaliseres riktig i forhold til boligområder, arbeidsplasser, skoler og andre viktige målpunkter, og samtidig ikke legges med så korte avstander mellom hverandre at reisetiden med buss blir lite konkurransedyktig med bil.

### Bussprioritering på avlastede veger som følge av vegutbygging

For flere av de øvrige vegtiltakene som er prioritert i Buskerudbypakke 2, jfr Forslag til Buskerudbypakke 2 – 23. mars 2018, vil dagens veg- og gatenett bli avlastet. Kundegrunnlaget for busstrafikken vil som oftest være bedre på det avlastede veg- og gatenettet enn på nybygd vegnett. Det vil i flere tilfeller være aktuelt å prioritere avlastet veg- og gatenett som busstraséer. Dette gjelder:

- Professor Smiths allé kan stenges for gjennomkjørende biltrafikk og forbeholdes buss når Tilfartsvei vest del 1 og Sundlandgata er åpnet (Sundlandgata finansieres utenom Buskerudbypakke 2).

- Konnerudgata er forutsatt stengt for biltrafikk ovenfor Fabrikksalget og forbeholdt buss når hele tilfartsvegssystemet er utbygd.
- Tordenskiolds gate er aktuelt å oppruste ytterligere for kollektivtrafikk når Bjørnstjerne Bjørnsons gate er ferdig utvidet til 4 felt.

Da prosjektene både innebærer nye bilveger og prioritering av buss på avlastet vegnett, vil fremkommeligheten øke for både bil- og kollektivtrafikk.

## 2.3 Bedre og billigere: Informasjon, takster og billetttyper

### Sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon og signalprioritering

Det er lagt inn 130 mill. kr til bedre informasjon til trafikantene, enklere billettsystem og tiltak som gir bussene raskere grønt lys i signalanlegg. Det gir et enklere og raskere kollektivtilbud.

Videreutvikling av sanntidsinformasjon og reiseplanleggere gir kollektivtrafikanter økte muligheter til å planlegge og gjennomføre reiser. Dette gjør det også enklere å tilpasse reisen dersom uforutsette hendelser og større avvik oppstår.

Systemet brukes også til å gi bussen bedre framkommelighet gjennom lyskryss basert på bussens posisjon og informasjon om forsinkelser.

Det er i tillegg planlagt å forbedre annen informasjon på nettsider, holdeplasser og knutepunkt som gjør det enklere å finne fram i kollektivtilbudet. Ikke minst nyttig for dem som reiser sjeldent.

I tillegg til å redusere barrierer for å reise kollektivt, vil et enklere billettsystem også redusere tiden bussjåfører bruker på billettering på holdeplasser. Det reduserer dermed reisetiden for alle om bord.

### Lavere priser/nye billettkonsepter

Det foreslås satt av 160 mill. kr til å redusere prisene for kollektivbillettene og lage nye billettkonsepter som er mer gunstig for kundene. Samordning med Ruter/NSB vil kunne medføre behov for å justere noen billettkonsepter.

### Ekstrasatsing lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens

Det foreslås at de 540 mill. kr som var satt av til ombygging av Solumstrand–Rundtom etter at ny Svelvikveg er bygd, omdisponeres til en ekstrasatsing på lavere billettpriser og/eller ytterligere økning av bussfrekvens.

Erfaring tilsier at lavere priser gir økt kollektivreise på bekostning av bil, og delvis også sykkel og gange. Urbanet Analyse<sup>1</sup> viser til erfaringstall som tilsier at dersom billettprisene reduseres med 10 %, vil antall kollektivreise øke med 3,5 % (elastisitet for kollektivtakst

<sup>1</sup> UA-notat 125/2017 Effekter for kollektivtransporten av Buskerudbypakke 2. Utkast 23.11.2017

på -0,35). Særlig i en situasjon med innføring av bompenger, vil lavere billettpriser for kollektivtrafikken gi et viktig insentiv for dem som kjører bil om å prøve ut kollektivtilbudet.

For nærmere vurdering av hvilke pristiltak som anses som mest effektive, se vedlegg.

## 2.4 Mer samordnet: Felles takst- og billettsystem med NSB og Ruter

### Felles billettordning NSB/Ruter

Det er satt av 150 mill. kr i bidrag til et felles takstsystem mellom Brakar og Ruter for mer sømløse reiser. Målet er å gjøre det enklere å bytte mellom ulike kollektivruter i Buskerudbyen, Akershus og Oslo, uavhengig om det er med buss, tog, t-bane, trikk eller båt.

Buskerud fylkeskommune og Brakar tar sikte på å forhandle fram en avtale med Jernbanedirektoratet om takstsamarbeid for lokale reiser med tog i Buskerudbyen innenfor Buskerudbypakke 2. Bidraget går til å finansiere takstdifferansen mellom NSB-takst og Ruter-/Brakartakster.

I november 2017 ble det lansert en felles reiseplanlegger for kollektivtransport i Norge kalt EnTur. Målet er å gi mulighet til å få reiseinformasjon og kjøpe billetter i samme app.

## 2.5 Enklere: Attraktive kollektivknutepunkter og pendlerparkeringsplasser

### Mer attraktive kollektivknutepunkter og flere pendlerparkeringsplasser

Kollektivknutepunktene i Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda skal oppgraderes for å få til gode helhetlige løsninger som legger bedre til rette for overgang fra tog til andre transportmidler.

I tillegg skal det etableres flere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere stasjoner, blant annet Mjøndalen og ved aktuelle bussholdeplasser i alle fire kommunene som inngår i bypakken.

Det er foreslått prioritert 910 mill. kr til dette formålet.



Figur 2-4 Tiltak for utvikling av prioriterte kollektivknutepunkt og utvidet tilbud for pendlerparkering

## 2.6 To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund: Pågående planarbeid

Det er avsatt midler i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-29 for å ferdigstille infrastruktur for InterCity Vestfoldbanen. I dette inngår også tiltak på Drammen stasjon, dobbeltspor til Gulskogen og ny Gulskogen stasjon. Det er også satt av midler til hensetting av togsett vest for Gulskogen. I alt summerer disse tiltakene seg til i størrelsesorden 10 mrd kr.

Det pågår planarbeid (kommunedelplan) for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund. Det er imidlertid ikke satt av midler til dette prosjektet i NTP for perioden 2018-29. Bane NOR skal likevel vurdere om det er mulig å etablere et styrket togtilbud frem til Mjøndalen og Hokksund.

Buskerudbyen vil følge opp pågående planarbeid sammen med Jernbanedirektoratet, som er partner i Buskerudbysamarbeidet, og arbeide for at et styrket togtilbud kan etableres så raskt som mulig og at stasjonene Mjøndalen og Hokksund kan rustes opp. Buskerudbyen vil også arbeide for at planlegging av ny jernbanestasjon på Lierstranda kan bli prioritert så raskt som mulig og med midler i NTP 2022-33.



## 3 Nærmere om styrket tilbud drift buss

### Eksempel på styrket busstilbud

- Et styrket driftsopplegg vil innebære både bedre tilbud i rushtid, på kveldstid og i helger, i hele byområdet Lier-Hokksund
- Styrket opplegg for drift buss er basert på forslag utarbeidet i 2015/2016.
- Busstilbudet er i kontinuerlig utvikling og endring. Det vil være behov for en oppdatering og gjennomgang av forslag til styrket busstilbud fram mot at et nytt tilbud skal iverksettes i forkant av at bompenger innføres i Buskerudbyen (forventet oppstart i 2020).

Etterfølgende omtale av styrket driftsopplegg er i hovedsak basert på forslag utarbeidet i 2015/2016 (omtalt som R2018). R2018 inngikk i forslag til Buskerudbypakke 2 som ble lokalpolitisk vedtatt i 2016. Endringer i rutetilbudet har skjedd etter dette. Det var opprinnelig forutsatt at tilbudet skulle starte i 2018, dette er nå forskjøvet til 2020. Forslaget må forstås som et eksempel. Det vil være behov for en oppdatering og ny gjennomgang av styrket busstilbud fram mot at et nytt tilbud skal iverksettes i forkant av at bompenger innføres i Buskerudbyen.

### 3.1 Styrket busstilbud på strekninger som krysser bompunkt

Busstilbudet har de siste 5-10 årene blitt noe styrket i Buskerudbyen, tilskudd med belønningsmidler har bidratt til dette.

Etter de siste økningene i bruk av belønningsmidler til drift buss brukes det i dag ca 18 mill kr årlig av belønningstilskudd. Denne finansieringen forutsettes videreført gjennom

Buskerudbypakke 2.

I tillegg forutsettes det innført et styrket busstilbud i forkant av at bompenger innføres. Det er da lagt opp til økt tilbud på de viktigste busslinjer fra tre måneder før bompenger innføres.

## 3.2 Prinsipper og forutsetninger for et styrket busstilbud

Brakar har utarbeidet et nytt rutetilbud for Buskerudbypakke 2 basert på de prinsippene som er nedfelt i Brakars strategiplan for 2015-2040 og som bygger på Buskerud fylkeskommunes Kollektivtransportplan fra 2012. Prinsippene er:

1. Et mer markeds- og kundeorientert kollektivtrafikktilbud
2. Et enklere kollektivtrafikktilbud
3. Et kollektivtrafikkorientert areal- og transportsystem
4. Se sentrale Buskerud som en del av storbyområdet rundt Oslo
5. Brakar skal være drivkraften i utvikling av kollektivtrafikktilbudet

Videre er tilbudet basert på følgende forutsetninger:

- Tilbudet er basert på dagens tilbud (inkl BBP1-midler)
- Kongsberg kommune er ikke med i tilbudet
- Tilbudet er vurdert over hele BBP2-perioden; dvs 15 år
- Det er lagt til grunn en økning på ca 75% av nåværende tilbud.
- Bompenger vil være en viktig del av finansieringen
- Det forutsettes at tilbudet skal iverksettes tre måneder før innføring av bompenger.
- Tilbudet er utarbeidet på grunnlag av faglige prinsipper (se over), føringer vedtatt av Buskerudbyens styrende organer og innspill fra kommunene underveis i prosessen.

Rutetilbudet som er beskrevet viser hvordan et forbedret tilbud vil se ut og anslår kostnadene ved et slikt tilbud. Frem mot gjennomføring må rutetilbudet tilpasses til de aktuelle økonomiske rammene samt at det må detaljeres på et nivå som ikke har vært hensiktsmessig i denne fasen.

De viktigste prinsippene og grunnlaget for busstilbudet, er:

- Et definert driftsdøgn
- Definert frekvens
- Definerte bompunkt

- Definerte knutepunkter og omstigningspunkter
- God korrespondanse i knutepunkter og omstigningspunkter; tog/buss og buss/buss
- Flere ekspresslinjer

Det er lagt stor vekt på legge til rette et godt tilbud som gjør det attraktivt å velge å reise kollektivt. Det er derfor foreslått flere ekspresslinjer mellom sentrale reisedestinasjoner.

### 3.3 Nytt driftsdøgn og økt frekvens

Driftsdøgnet deles i dagtid, rushtid og kveldstid. Tilbudet som kjøres på kveldstid betegnes også basistilbud. Driftsdøgnet er definert forskjellig for byområdet Drammen med omegn og for øvrige del av Buskerudbyen. Driftsdøgnet vil være forskjellig for hverdag, lørdag og for søndag/helligdag.

For Drammen m/omegn defineres følgende driftsdøgn:

Dag	Driftstid	Time																							
		05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Hverdag	Dagtid	■				■	■	■	■	■	■							■	■						
	Rushtid		■	■	■								■	■	■	■									
	Basis/Kveld																		■	■	■	■	■		
Lørdag	Basis		■	■	■														■	■	■	■	■		
	Dag					■	■	■	■	■	■	■	■	■											
Søndag	Basis					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		

☐

For øvrige del av Buskerudbyen defineres følgende driftsdøgn:

Dag	Driftstid	Time																							
		05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Hverdag	Dagtid	■	■			■	■	■	■	■	■	■					■	■	■						
	Rushtid			■	■								■	■	■										
	Basis/Kveld																		■	■	■	■	■	■	
Lørdag	Basis		■	■	■														■	■	■	■	■	■	
	Dag					■	■	■	■	■	■	■	■	■											
Søndag	Basis					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

For tilbudet R2018 (forventet oppstart i 2020) legges til grunn:

- Minimumsfrekvens for hele Buskerudbyen skal være 60 min (Basis)
- Rushtidsfrekvens skal være minimum 10 min i sentrale byområder (Drammen) og minimum 30 min i øvrige del av Buskerudbyen.
- Normalt bør byområdet Drammen ha en frekvens på 15 min på dagtid og øvrige deler av Buskerudbyen ha 30 min.

### 3.4 Generelt om styrket busstilbud

Det foreslåtte tilbudet R2018 (forventet oppstart i 2020) er basert på at toget utgjør stammen i kollektivsystemet i Buskerudbyen. Busstilbudet er tilpasset toget på de sentrale knutepunktene og korrespondanse i overgangs-/omstigningspunktene. Busstilbudet vil samtidig måtte supplere togtilbudet da togtilbudet har lav frekvens i dag. Forslag til oppjustert busstilbud (R2018) er presentert i et regionalt tilbud og i et tilbud som er rettet mot det enkelte kommunesenter og innad i den enkelte kommune. Dette for å gi en best mulig oversikt.

Det er forsøkt å etablere så få linjer som mulig, som likevel gir tilstrekkelig flatedekning og tilpasning til markedet (etter prinsippet om høyfrekvente stamlinjer).

Tilbudet bygger opp rundt knutepunkter som gir gode omstigningsmuligheter. God tilgjengelighet skal sikres ved knutepunkter og viktige omstigningspunkter og med god innfartsparkering.

Et forsterket busstilbud som beskrevet skal bl.a. finansieres med bompenger og det innebærer at plassering av bompunktene blir viktig og må få betydning for

kollektivtilbudet generelt og busstilbudet spesielt. Busslinjer på tvers av bompunktene blir en viktig del av det nye rutetilbudet.

Når det gjelder togtilbudet mellom Hokksund og Drammen er dagens situasjon at det går ett tog i timen. Det er i dette tilbudet tatt utgangspunkt i at det vil gå to tog i timen på denne strekningen fra 2025. I R2018 er dette forsøkt hensyntatt med et forsterket busstilbud, bl a med ekspressbuss.

Gjennom arbeidet med R2018 er det lagt vekt på å tilpasse busstilbudet med korrespondanser mot tog på Hokksund og så godt som mulig i Mjøndalen. Mjøndalen, i kraft av tettstedets beliggenhet i forhold til Drammen, vil i tillegg bli betjent med høyere frekvens på busslinjene mot Drammen. I Drammen vil høy frekvens på bylinjene (pendler) gi tilstrekkelige overgangsmuligheter mellom tog og buss da frekvensen på togavgangene er minst 4 i timen. For øvrig er det lagt opp til god korrespondanse i overgangspunkter som f eks Lierbyen.

Styrken ved buss som driftsart innen kollektivtrafikken, er at tilbudet er fleksibelt og kan utvikles og endres i takt med den lokale bolig- og næringsutviklingen og utbyggingen av fysisk infrastruktur. Dette vil være et nødvendig og viktig grep hva gjelder busstilbudet i Buskerudbyen i årene fremover.

Det presiseres at det beskrevne tilbudet ikke er en fullverdig utarbeidet ruteplan og ikke har det nødvendige detaljerings- og presisjonsnivå til å kunne iverksettes uten ytterligere bearbeiding.

### 3.5 Det regionale tilbudet

Det regionale kollektivtilbudet består primært av toget og de kommunekryssende og/eller gjennomgående busslinjene, både Brakars linjer og kommersielle linjer. Togtilbudet styres av NSB og blir ikke ytterligere kommentert her. Det er tatt utgangspunkt i dagens rutetilbud fra NSB. På strekningen mellom Hokksund og Drammen er det forutsatt at det er etablert tilfredsstillende infrastruktur for jernbanen som gjør det mulig å kjøre to tog i timen fra 2025.

Jernbanen i Buskerudbyen følger den transportmessige hovedkorridoren i Buskerudbyen fra Kongsberg til Hokksund og videre til Mjøndalen, Drammen, Lier og videre mot Oslo.

Fordi plassering av bompunkt henger sammen med kommunegrensene, er det i R2018 forsøkt å etablere linjer (ekspresslinjer) som går direkte mellom knutepunkter med et begrenset antall stopp slik at disse, sammen med toget, kan være et godt alternativ til de som ikke ønsker å kjøre bil. Ekspresslinjer kjøres langs hovedtransportårene og har et stoppmønster med få stopp, hovedsaklig i byer/tettstedssentrum. Dette kan f eks skje ved at dagens linjer kan kjøre raskere.

De kommersielle busslinjene som eksisterer i dag, er lagt til grunn i tilbudet R2018, selv om det alltid vil være usikkerhet knyttet til disse linjene både hva gjelder frekvens og rutetider.

Ekspressbusstilbudet fra kommersielle aktører kan være vanskelig å basere seg på på lang sikt da slike linjer kan bli etablert og opphøre på relativt kort varsel av forskjellige årsaker. Det regionale busstilbudet forøvrig i Buskerudbyen skal kjøres av Brakar og dekker de viktigste transportkorridorene. I tillegg kommer linjer fra Hokksund mot Åmot / Vikersund. Fra Drammen går det regionale linjer mot Vestfold, mot Lier/Asker/Oslo og mot Røyken/Hurum.

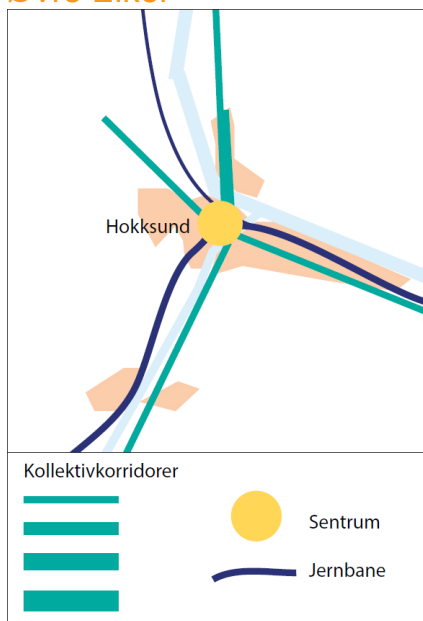
I tilbudet R2018 ligger det inne følgende *ekspressbuslinjer*:

- Linje 102; Hokksund – Krokstadelva – Drammen (kjøres Fv283)  
2 avganger i timen i rush med motsatt halvtime av tog, supplerer TE1. (Stopper kun i Krokstadelva v/ Mjøndalsbrua.)
- Linje 55; Hovjordet (– Solbergelva) – Drammen (Kan evt. kjøres om Solbergelva)  
2 avganger i timen i rush. Kjøres i motsatt retning morgen/ettermiddag. (Et alternativ vil være å mate til linje 51).
- Linje 51; Mjøndalen – Solbergelva – Drammen, kan vurderes kjørt med ”stengte dører” (passasjerer slippes av bussen men ingen får gå på) fra kommunegrensen og til Drammen slik at reisehastigheten forbedres for de reisende fra Nedre Eiker.

### 3.6 Det lokale tilbudet

Det lokale tilbudet omfatter linjer som kjøres som vanlige linjer. Rene skoleruter er ikke tatt med i tilbudet.

#### Øvre Eiker



Figur 3.2: Transportkorridorer Øvre Eiker.

I tillegg til det regionale tilbudet med tog og kommersiell ekspressbuss (TE1 som erstattes av NX1 i januar 2018), er det lagt opp til følgende lokale tilbud:

På Hokksund stasjon krysser lokaltoget hver hele time. Dette gir mulighet for å kunne korrespondere med buss i begge retninger. Fra høsten 2017 kjører linje 101 Vikersund – Hokksund – Drammen. Tidligere linje 102 er nå en del av linje 101. I tillegg er det innført tog-korrespondanse til Ormåsen; linje 117 Ormåsen – Hokksund.

Darbu forutsettes betjent som i dag av tog og Nettbuss Ekspress (TE1; Notodden – Kongsberg – Oslo) som begge har én avgang i timen. (TE1 erstattes av NX1 i januar 2018).

## Linje 101 Drammen – Mjøndalen – Steinberg – Hokksund (– Hønefoss)

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	30 min	<b>Morgen</b>	120 min	<b>Dag</b>	120 min*
<b>Morgen/dag</b>	30 min	<b>Dag</b>	120 min	<b>Kveld (21-24)</b>	120 min
<b>Kveld (18-24)</b>	30/60 min	<b>Kveld (18-24)</b>	120 min		

\*) Første avgang er kl. 14.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	30 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min
<b>Morgen/dag</b>	30 min	<b>Dag</b>	60 min	<b>Kveld</b>	60 min
<b>Kveld</b>	30 min	<b>Kveld</b>	60 min		

Rutetilbudet som er beskrevet for linje 101 gjelder for delstrekningen Drammen – Hokksund.

Linje 101 kjører Fv 283 mellom Mjøndalen og Drammen, med ingen lokaltrafikk mellom Vinnes og Drammen. Det kjøres direkte mellom Mjøndalen og Vinnes.

Hverdager får linje 101 avgang hver halvtime mellom Hokksund og Drammen, mens det i helg blir avgang hver time. Sammen med ny linje 102; Hokksund – Mjøndalen – Drammen (ekspres, kjører kun rush), blir det avganger hvert 15. minutt i rush mellom Hokksund og Drammen. I tillegg kommer tilbudet på tog mellom Hokksund og Drammen.

Dagens linje 102 inkluderes med linje 101 og det etableres en ny linje 102 Drammen – Hokksund (ny linje, se under).

## Linje 102 Hokksund – Lerberg – Krokstadelva – Åssiden – Drammen:

(Fv 283). Dette er ei ny linje.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	30 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag		Dag		Kveld	
Kveld		Kveld			

Linje 102 kjøres som ekspress og går kun i rush hverdager. Linja kjører i retning Drammen om morgenen og i retning Hokksund om ettermiddagen. Ny holdeplass ved Mjøndalen bru bør vurderes.

Denne linja bør vurderes stoppet når det skal kjøres to tog i timen i 2025.

## Linje 116 Skotselv – Bråtebakken – Hokksund

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	120 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag	120 min	Dag		Kveld (21-24)	
Kveld (18-24)		Kveld (18-24)			

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	60 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	60 min	Dag	60 min	Kveld	60 min
Kveld	60 min	Kveld	60 min		

Linje 116 Skotselv – Bråtebakken – Hokksund. Avgang hver time med korrespondanse med tog i Hokksund.

Når det blir to tog i timen til Hokksund (antatt fra 2025), vil det være naturlig å vurdere at linje 116 kjøres to ganger i timen, minimum i rush. Dette er ikke en del av tilbudet fra til BBP2.

Det vil være naturlig å vurdere om linje 116 kan kjøres videre fra Skotselv til Knivdalen ved rv35 der det finnes en snuplass ca 300 m fra krysset fv62 og rv35.



## Linje 117 Ormåsen – Hokksund

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	60 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag	60 min	Dag		Kveld (21-24)	
Kveld (18-24)	60 min*	Kveld (18-24)			

\*) Siste avgang kl. 21.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	60 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	60 min	Dag	60 min	Kveld	60 min
Kveld	60 min	Kveld	60 min		

Avgang hver time med korrespondanse med tog i Hokksund.

Når det blir to tog i timen til Hokksund (antatt fra 2025) vil det være naturlig å vurdere at linje 117 kjører to ganger i timen, minimum i rush. Dette er ikke en del av tilbudet R2018. Det er også mulig å vurdere en forlengelse til Vestfossen. Dette er heller ikke en del av tilbudet til BBP2.

## Linje 119 Sundet – Vestfossen – Hokksund

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	60 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag	60 min	Dag		Kveld (21-24)	
Kveld (18-24)		Kveld (18-24)			

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	60 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	60 min	Dag	60 min	Kveld	60 min
Kveld	60 min	Kveld	60 min		

Linje 119 omfatter dagens linje 118 og 119.

Avgang hver time med korrespondanse med tog i Hokksund.

Når det blir to tog i timen til Hokksund (antatt fra 2025) vil det være naturlig å vurdere at linje 119 kjører to ganger i timen, minimum i rush.

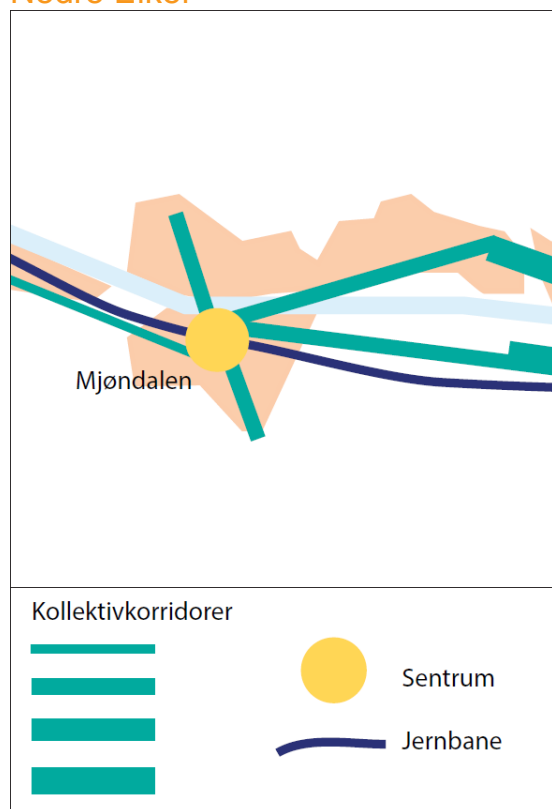
Linje 119 bør vurderes kjørt til/fra Sundhaugen langs Grindaveien og ikke Sundhaugveien/Eikerveien. Videre fra Vestfossen bør den kjøres Skarragata, Kongsbergveien og Semsveien både til og fra Hokksund. I dag kjøres linje 118 om Røren som også er dekket av linjene 116 og 117.

### Infrastrukturtiltak

For linje 117 forutsettes det at bussholdeplass på Ormåsen blir oppgradert.

For linje 119 forutsettes det at det etableres en snuplass på Sundhaugen.

### Nedre Eiker



Figur 3.3: Transportkorridorer Nedre Eiker.

I tillegg til det regionale tilbudet med tog og kommersiell ekspressbuss (TE1, erstattes med NX1 fra januar 2018), er det lagt opp til følgende lokale tilbud:

## Linje 51 Drammen – Solbergelva – Mjøndalen

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	15 min	Morgen	30 min	Dag	60 min
Morgen/dag	30 min	Dag	30 min	Kveld (21-24)	60 min
Kveld (21-24)	60 min	Kveld (18-24)	60 min		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	10 min	Morgen	30 min	Dag	30 min
Morgen/dag	15 min	Dag	15 min	Kveld	30 min
Kveld (21-24)	30 min	Kveld (18-24)	30 min		

Avgang hvert 10. minutt i rush, hvert 15. minutt på dagtid og hver halvtime på kveld på hverdager. På helg blir det hvert 15. minutt på dagtid, ellers hver halvtime.

## Linje 52 Drammen – Ytterkollen – Mjøndalen

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	30 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	60 min	Dag	60 min	Kveld (21-24)	60 min
Kveld (18-24)	60 min	Kveld (18-24)	60 min		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	15 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	30 min	Dag	30 min	Kveld	60 min
Kveld	30 min	Kveld (18-24)	60 min		

Avgang hvert kvarter i rush og hver halvtime på dagtid og på kveld. På helg blir det avgang hver halvtime på dagtid lørdager ellers blir det blir det avgang hver time.

Det blir korrespondanse med linje 54 på Mjøndalen stasjon.

## Linje 54 Blomsterlia – Mjøndalen – Hovjordet

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	30 min	<b>Morgen</b>		<b>Dag</b>	120 min
<b>Morgen/dag</b>	60/90/120	<b>Dag</b>	90/120/180	<b>Kveld (21-24)</b>	120 min
<b>Kveld (18-24)</b>	60/120 min	<b>Kveld (18-24)</b>	60/120/180		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	15 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min
<b>Morgen/dag</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min	<b>Kveld</b>	60 min
<b>Kveld</b>	30 min	<b>Kveld (18-24)</b>	60 min		

Linje 53 Mjøndalen – Blomsterlia (Åsen) og linje 54 Mjøndalen – Hovjordet (via Krokstadelva) slås sammen til en ny pendellinje 54 Åsen (Blomsterlia) – Mjøndalen – Hovjordet. Det blir avgang hvert kvarter i rush, hver halvtime på dagtid og på kveld. På helg blir avgang hver halvtime på dagtid lørdager. Ellers blir det avgang hver time.

I rush blir det korrespondanse med linje 51 på Stenseth, linje 52 på Mjøndalen stasjon og tog til/fra Drammen/Oslo på Mjøndalen stasjon.

## Linje 55 Hovjordet – Solbergelva – Drammen

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	*	<b>Morgen</b>		<b>Dag</b>	
<b>Morgen/dag</b>		<b>Dag</b>		<b>Kveld (21-24)</b>	
<b>Kveld (18-24)</b>		<b>Kveld (18-24)</b>			

\*) Kjøres kun én avgang i hver retning.

Linje 55 går kun i rush hverdager. Linja kjører i retning Drammen om morgenen og i retning Hovjordet om ettermiddagen.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	30 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag		Dag		Kveld	
Kveld		Kveld			

Linje 55 kjøres som ekspress og går kun i rush hverdager. Linja kjører i retning Drammen om morgenen og i retning Hovjordet om ettermiddagen. Et alternativ til at bussen kjører helt til Drammen er at linje 55 i stedet korresponderer med linje 51.

### Infrastrukturiltak

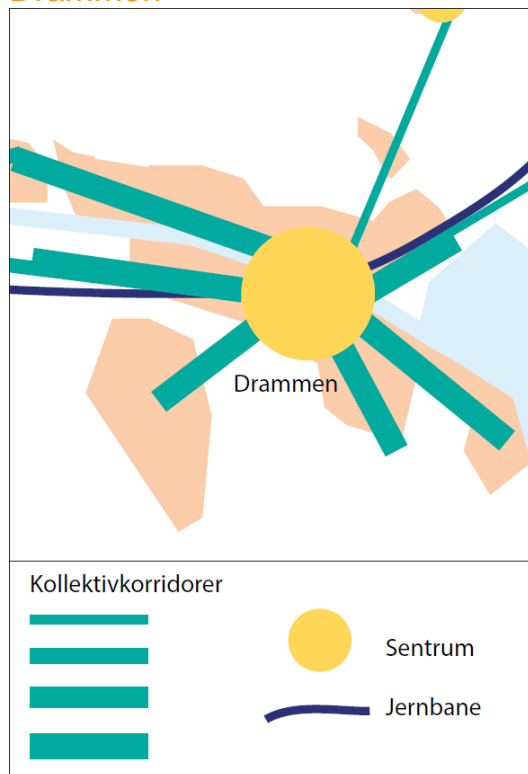
For linje 52 gjelder: Det forutsettes gjennomført enkle fremkommelighetstiltak for buss på FV28 inn mot rundkjøringen øst for Mjøndalen. Tiltaket forutsettes finansiert gjennom strekningsvise tiltak under Infrastruktur Buss i forslaget til BBP2.

For linje 54 gjelder: Fremkommeligheten i kryssområdet mot FV28 og E134 i øst må bedres for at kollektivtrafikken skal bli med effektiv i området. Dette vil være viktig for at den nye pendellinjen skal fungere. Tiltaket forutsettes finansiert gjennom strekningsvise tiltak under Infrastruktur Buss i forslaget til BBP2.

Videreutvikling av tilbudet i sentrale deler av kommunen forutsetter en kollektivprioritering av Mjøndalbrua. Brua er kommunal og Nedre Eiker vurderer tiltak for å bedre fremkommeligheten. Midlertidig tiltak vil bli finansiert med belønningsmidler i 2016.

I forslag til Buskerudbypakke 2 inngår det ny bru over Drammenselva i Mjøndalen.

## Drammen



Figur 3.4: Transportkorridorer Drammen.

I tillegg til det regionale tilbudet med tog og kommersiell ekspressbuss (TE1), er det lagt opp til følgende lokale tilbud:

### Linje 3 Kastanjesletta – Drammen sentrum – Fjell

#### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	10 min	Morgen	30 min	Dag	30 min
Morgen/dag	10 min	Dag	20 min	Kveld (21-24)	30 min
Kveld (18-24)	20/30 min	Kveld (18-24)	30 min		

#### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	5 min	Morgen	15 min	Dag	15 min
Morgen/dag	5 min	Dag	15 min	Kveld (21-24)	15 min
Kveld (21-24)	15 min	Kveld (18-24)	15 min		

Avgang hvert 5.minutt i rush og på dagtid, hvert kvarter på kveld og i helg. I helg blir det hvert kvarter. Søndager kl. 9-11 er det avgang hvert 30. minutt. Hverdager mellom kl. 5 og 6 er det avgang hvert 15. minutt.

Halvparten av avgangene kl. 6-18 på hverdager går delstrekningen Liejordet – Sentrum – Fjell.

#### Linje 4 Kniveåsen – Drammen sentrum – Bera

##### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	15/30 min	Morgen	30 min	Dag	60 min
Morgen/dag	30 min	Dag	30 min	Kveld (21-24)	60 min
Kveld (18-24)	30 min	Kveld (18-24)	60 min		

##### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	10 min	Morgen	30 min	Dag	30 min
Morgen/dag	30 min	Dag	30 min	Kveld	30 min
Kveld	30 min	Kveld	30 min		

Avgang hvert 10.minutt i rush, ellers avgang hver halvtime.  
Eksisterende samkjøring med linje 5 fjernes.

#### Linje 5 Vinnes – Drammen sentrum – Tors vei

##### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	30 min	Morgen	30 min	Dag	60 min
Morgen/dag	30 min	Dag	30 min	Kveld (21-24)	60 min
Kveld (18-24)	30 min	Kveld (18-24)	60 min		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	10 min	<b>Morgen</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min
<b>Morgen/dag</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min	<b>Kveld</b>	30 min
<b>Kveld</b>	30 min	<b>Kveld</b>	30 min		

Avgang hvert 10.minutt i rush, ellers avgang hver halvtime.  
Eksisterende samkjøring med linje 4 fjernes.

### Linje 15 Underlia – Drammen sentrum – Austad skog

#### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	30/60 min*	<b>Morgen</b>	120 min	<b>Dag</b>	
<b>Morgen/dag</b>	60/120 min	<b>Dag</b>	120 min	<b>Kveld (21-24)</b>	
<b>Kveld (18-24)</b>	90/120 min	<b>Kveld (18-24)</b>			

\*) Varierer på delstrekningene.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	30 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min
<b>Morgen/dag</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min	<b>Kveld</b>	60 min
<b>Kveld</b>	60 min	<b>Kveld</b>	60 min		

Avgang hver halvtime i rush, ellers hver time.  
Eksisterende kobling med linje 16 fjernes.



## Linje 16 Underlia – Drammen sentrum – Fjell – Skoger – Mælen

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	60 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag	120 min	Dag	*	Kveld (21-24)	
Kveld (18-24)	120 min	Kveld (18-24)			

\*) To avganger med bestillingstaxi.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	30 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	60 min	Dag	60 min	Kveld	60 min
Kveld	60 min	Kveld	60 min		

Avgang hver halvtime i rush, ellers hver time.

Eksisterende kobling med linje 15 fjernes.

## Linje 21 Tolerud – Drammen sentrum

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	30 min	Morgen		Dag	
Morgen/dag	60 min	Dag	120 min	Kveld (21-24)	
Kveld (18-24)	60 min	Kveld (18-24)			

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	30 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	60 min	Dag	60 min	Kveld	60 min
Kveld	60 min	Kveld	60 min		

Avgang hver halvtime i rush, ellers hver time.

## Linje 22 Drammen sentrum – Konnerud – Svingen – Andorsrud

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	20 min	Morgen	20 min	Dag	60 min
Morgen/dag	20 min	Dag	20 min	Kveld (21-24)	60 min
Kveld (21-24)	60 min	Kveld (18-24)	60 min		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	10 min	Morgen	30 min	Dag	30 min
Morgen/dag	15 min	Dag	15 min	Kveld	30 min
Kveld (21-24)	30 min	Kveld (18-24)	30 min		

Avgang hvert 10. minutt i rush, hvert kvarter på dagtid og hver halvtime på kveld hverdager. I helg blir det hvert kvarter på dagtid lørdag, ellers hver halvtime.

Danner 5 minutters frekvens i rush og 7,5 minutters frekvens på dagtid på strekningen Bernås – Drammen sentrum sammen med linje 24.

Når nytt sykehus åpner på Brakerøya, forutsettes det etablert et nytt busstilbud dit. Om det da blir forlengelse av linje 22, sammen med linje 24 eller en annen løsning må vurderes nærmere.

## Linje 24 Drammen sentrum – Konnerud – Tveten – Eikerdelet

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	20 min	Morgen	20 min	Dag	60 min
Morgen/dag	20 min	Dag	20 min	Kveld (21-24)	60 min
Kveld (21-24)	60 min	Kveld (18-24)	60 min		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	10 min	<b>Morgen</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min
<b>Morgen/dag</b>	15 min	<b>Dag</b>	15 min	<b>Kveld</b>	30 min
<b>Kveld (21-24)</b>	30 min	<b>Kveld (18-24)</b>	30 min		

Avgang hvert 10. minutt i rush, hvert kvarter på dagtid og hver halvtime på kveld hverdager. I helg blir det hvert kvarter på dagtid lørdag, ellers hver halvtime.

Danner 5 minutters frekvens i rush og 7,5 minutters frekvens på dagtid på strekningen Bernås – Drammen sentrum sammen med linje 22.

Når nytt sykehus åpner på Brakerøya, forutsettes det etablert et nytt busstilbud dit. Om det da blir forlengelse av linje 22, sammen med linje 24 eller en annen løsning må vurderes nærmere.

### Linje 25 Strøtvet – Drammen sentrum – Gulskogen

#### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	30/60 min*	<b>Morgen</b>	30/120 min*	<b>Dag</b>	
<b>Morgen/dag</b>	30/60 min*	<b>Dag</b>	30/120 min*	<b>Kveld (21-24)</b>	
<b>Kveld (18-24)</b>	30/60 min*	<b>Kveld (18-24)</b>			

\*) Tilbudet varierer på delstrekningene. Best tilbud på Sentrum – Gulskogen.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	15 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min
<b>Morgen/dag</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min	<b>Kveld</b>	60 min
<b>Kveld</b>	30 min	<b>Kveld (18-24)</b>	60 min		

Det blir avgang hvert kvarter i rush, hver halvtime på dagtid og kveld. I helg blir det avgang hver halvtime på dagtid lørdag, ellers blir det avgang hver time.

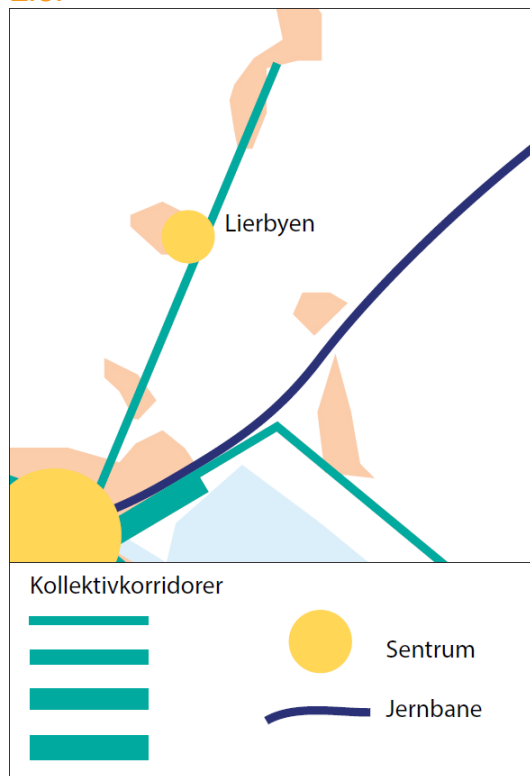
For både linje 22 og 24 er tatt hensyn til at nytt sykehus på Brakerøya vil stå ferdig.

### **Infrastrukturiltak**

En videreutvikling av tilbudet mot utbygging på Gjerpen forutsetter at det etableres snuplass for buss i området ved Gjerpenkollen.

I forbindelse med utviklingen av Gulskogen stasjon og togtilbudet der, er det ønskelig å etablere en ny forbindelse over Drammenselva ved Landfalløya for å kunne tilby et bedre busstilbud mellom Åssiden og Gulskogen. Dagens forbindelse over Landfall har for liten kapasitet.

## Lier



Figur 3.5: Transportkorridorer Lier

I tillegg til det regionale tilbudet med tog, er det lagt opp til følgende lokale tilbud:

### Linje 63 Sylling – Sjøstad – Lierbyen – Amtmannsvingen – Drammen

#### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	30/60 min*	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	120 min
<b>Morgen/dag</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min	<b>Kveld (21-24)</b>	120 min
<b>Kveld (18-24)</b>	60 min	<b>Kveld (18-24)</b>	120 min		

\*) Tilbudet varierer på delstrekningene. Best tilbud på Drammen – Lierbyen.

#### Foreslått busstilbud i BBP2: Drammen – Amtmannsvingen – Lierbyen

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	30 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min
<b>Morgen/dag</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min	<b>Kveld</b>	60 min
<b>Kveld (21-24)</b>	60 min	<b>Kveld (18-24)</b>	60 min		

Ovennevnte tilbudsforbedring gjelder kun strekningen Drammen – Amtmannsvingen – Lierbyen. Strekningen Lierbyen – Sylling får timesfrekvens hele driftsdøgnet mandag-søndag.

### Foreslått busstilbud i BBP2: Lierbyen - Sylling

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	60 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min
<b>Morgen/dag</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min	<b>Kveld</b>	60 min
<b>Kveld (21-24)</b>	60 min	<b>Kveld (18-24)</b>	60 min		

### Linje 71 Drammen – Nøste – Lierbyen – Tranby – Asker

#### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
<b>Rush</b>	15 min	<b>Morgen</b>	60 min	<b>Dag</b>	120 min
<b>Morgen/dag</b>	60 min	<b>Dag</b>	60 min	<b>Kveld (21-24)</b>	120 min
<b>Kveld (18-24)</b>	60 min	<b>Kveld (18-24)</b>	60 min		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

#### Linje 71 Drammen – Nøste – Lierbyen – Tranby (Bjørkesvingen)

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
<b>Rush</b>	15 min	<b>Morgen</b>	30 min	<b>Dag</b>	30 min
<b>Morgen/dag</b>	15 min	<b>Dag</b>	30 min	<b>Kveld (21-24)</b>	30 min
<b>Kveld (18-24)</b>	30 min	<b>Kveld (18-24)</b>	30 min		

Det blir ikke noe styrket tilbud mellom Tranby og Asker.

## Linje 73 Drammen – Reistad – Lierskogen

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	60 min	Morgen	**	Dag	***
Morgen/dag	60 min	Dag	**	Kveld (21-24)	***
Kveld (18-24)	60 min*	Kveld (18-24)	**		

\*) Siste avgang kl. 19.

\*\*\*) Lørdag er det fem avganger, derav en som bestillingstaxi.

\*\*\*) Søndag er det fem avganger med bestillingstaxi.

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Hverdager	Hvor ofte	Lørdager	Hvor ofte	Søndager	Hvor ofte
Rush	30 min	Morgen	60 min	Dag	60 min
Morgen/dag	30 min	Dag	60 min	Kveld	60 min
Kveld (18-24)	60 min	Kveld	60 min		

Det blir avgang hver halvtime i rush og på dagtid og hver time på kveld på hverdager. I helg blir det avgang hver time.

## Linje 169 Lierbyen – Tranby – Lierskogen – Oslo

### Dagens tilbud:

Hverdager	2015	Lørdager	2015	Søndager	2015
Rush	15 min	Morgen	4 t	Dag	
Morgen/dag	60 min	Dag	4 t	Kveld (21-24)	
Kveld (18-24)	60 min	Kveld (18-24)	4 t		

### Foreslått busstilbud i BBP2:

Det foreslås ingen endring av busstilbudet på denne linja finansiert av midler fra Buskerudbypakke 2. Det er ingen bompunkt på denne strekningen.

## Kommentar

Linje 169 vil ikke i fremtiden terminere i Oslo, men i Asker. Bakgrunnen for den muligheten er todelt; Ruter har i Trafikkplan vest for Asker og Bærum, vedtatt en langsiktig strategi der lokalbusser mater til tog. Dette er en strategi Brakar i prinsipp er enig i og bør forholde seg til. Videre er det til dels betydelige køproblemer til/fra Oslo. Det beste alternativet vil da være å kjøre til Asker med overgang til tog. Det bør i tilfelle vurderes en samordning mellom linjene 71 og 169 som da begge vil terminere i Asker. Ønsket om terminering i Asker vil ytterligere bli forsterket dersom det skulle bli etablert gjennomgående billettering med Oslo/Akershus (Ruter). Dette forutsetter at NSB kan tilby tilfredsstillende kapasitet fra Asker.

Lier planlegger utbygging av Fjordbyen på Lierstranda. Dette er en større utbygging ut mot Drammensfjorden. Når denne utbyggingen skal realiseres, vil den bli en viktig premiss for kollektivtilbudet både lokalt og regionalt. Det er også aktuelt å bygge en ny stasjon ved Lierstranda når utbyggingen av Fjordbyen er i gang. Dette vil være å tilrettelegg for en utvikling i tråd med nasjonale føringer om å konsentrere utbygging rundt knutepunkt. Da vil i tilfelle både Brakerøya og Lier stasjoner bli lagt ned. Ny stasjon vil da kunne bli et viktig overgangspunkt mellom buss og tog – og i fremtiden – en mulig bybane.



## 4 Bompenger til drift av kollektivtrafikken

### 4.1 Kriterier for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk

Veglovens §27 gir hjemmel til å bruke bompenger til drift av kollektivtransport når dette inngår i en plan for et helhetlig og samordnet transportsystem for et byområde. Flere byområder har tatt i bruk denne muligheten til å styrke kollektivtilbudet som ett sentralt virkemiddel for å for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og andre mål for transport og miljø i byområdet.

Det er knyttet noen kriterier i Ot.prp.nr 15 (2007-2008) for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk som kan oppsummeres slik (UA-notat 76-2014):

1. Bruk av bompenger til drift av kollektivtransport er mest aktuelt for de største byområdene, men dette virkemiddelet er også aktuelt i andre byområder dersom vilkårene ellers er oppfylt.
2. Det kreves lokalpolitisk initiativ og vedtak om bruk av bompenger til drift av kollektivtransport.
3. Det kreves klart definerte mål for hva en bompengepakke skal oppnå i det berørte området og en dokumentert sammenheng mellom de trafikk- og miljøutfordringene som skal løses og de tiltakene pakken foreslår. Etablering av bompengepakke må skje på grunnlag av planer som ser transport og arealbruk i sammenheng.
4. Satsingen på kollektivtransport skal være en del av den helhetlige fremstillingen av bompengepakken. Bompenger til driftstiltak for kollektivtransport skal brukes på en slik måte at de etter avgrenset innsatsperiode har bidratt til at mål som er definert i bompengepakken er blitt nådd.
5. Bruk av inntekter fra bompengepakken skal sees i sammenheng med de transportoppgavene som skal løses i det berørte området. Det skal iverksettes tiltak og realiseres prosjekter som er mest fornuftige ut i fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.
6. Inntektene fra en bompengepakke kan brukes til driftstiltak for all rutegående transport i et byområde, inkludert jernbane. Dette omfatter investeringer i og vedlikehold av kollektivmateriell, vedlikehold av anlegg og installasjoner for kollektivtransport og tilskudd til kollektivtransport.
7. Det understrekes at bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport skal være et supplement til ordinære offentlige tilskudd. Bruken av bompenger skal ikke føre til tilsvarende reduksjon av den offentlige innsatsen.
8. Det kreves en strategi for hvordan driftsoppgavene skal håndteres etter at bompengefinansieringen avsluttes og også ved eventuell svikt i bompengeinntektene.

## 4.2 Hvordan oppfyller Buskerudbypakke 2 kriteriene?

Kriteriene i Ot.prp.nr 15 (2007-2008) for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk vil kunne oppfylles for Buskerudbypakke 2.

1. Utredninger som Urbanet Analyse har gjort viser at det er nødvendig med kraftig styrking av kollektivtilbud for å nå nullvekstmålet for Buskerudbypakke 2 (UA-notat 104-2016).
2. Det legges opp til omforente lokalpolitiske vedtak sommeren 2018. Det vil fremgå av vedtaket at både belønningsmidler og en andel bompenger vil være nødvendig for å finansiere det foreslåtte kollektivtilbudet.
3. Buskerudbysamarbeidet har et klart mål om at forventet vekst i persontransportbehovet skal dekkes av kollektivtrafikk, gåing og sykling (nullvekstmålet). Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 legges til grunn. Denne innebærer konsentrert arealutvikling i prioriterte utviklingsområder. Målet er et klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem, et effektivt og rasjonelt transportsystem og attraktive byer og tettsteder.
4. Kollektivsatsingen inngår som en viktig del av et helhetlig transporttilbud i Buskerudbypakke 2. Det er lagt opp til at bruken av bompenger går til å styrke kollektivtilbudet fra dag 1 når nytt bomsystem er etablert. Buskerudbypakke 2 bygger på faglig grunnlag fra Byutredning for Buskerudbyen. Byutredningen dokumenterer at nullvekstmålet vil kunne nås frem til 2030 med foreslått tiltakspakke og bomsystem.
5. Det er utarbeidet et konkret forslag til styrket kollektivtilbud i Buskerudbypakke 2 basert på de prinsippene som er nedfelt i Brakars strategiplan for 2015-2040 og som bygger på Buskerud fylkeskommunes Kollektivtransportplan fra 2012. Prinsippene er:
  1. Et mer markeds- og kundeorientert kollektivtrafikktilbud
  2. Et enklere kollektivtrafikktilbud
  3. Et kollektivtrafikkorientert areal- og transportsystem
  4. Se sentrale Buskerud som en del av storbyområdet rundt Oslo
  5. Brakar skal være drivkraften i utvikling av kollektivtrafikktilbudet

Kollektivtilbudet er i kontinuerlig utvikling basert på ovennevnte prinsipper. Det vil være behov for en oppdatering og ny gjennomgang av forslaget til styrket busstilbud i Buskerudbypakke 2 frem mot at bompenger skal innføres i byområdet. Kollektivtilbudet vil også senere kunne justeres underveis i bypakkeperioden som del av porteføljestyring. I utformingen av kollektivtilbudet bør et samfunnsøkonomisk perspektiv ivaretas.

6. Det er så langt ikke foreslått å bruke midler fra Buskerudbypakke 2 til drift av et styrket tilbud på jernbane. Midlene er foreslått brukt til styrket tilskudd til kollektivtransport og med tilhørende støttesystemer inkludert investeringer i og vedlikehold av kollektivmateriell, vedlikehold av anlegg og installasjoner for kollektivtransport.

7. Det forutsettes i forslaget til Buskerudbypakke 2 at bompenger til driftstiltak for kollektivtransport skal være et supplement til ordinære offentlige tilskudd. Bruken av bompenger skal ikke føre til tilsvarende reduksjon av den offentlige innsatsen.

8. **Strategi for å håndtere evt reduksjon i inntekter:**

Buskerudbypakke 2 vil være porteføljestyrt slik at styringsorganisasjonen vil kunne håndtere endringer i forutsetninger om inntekter, kostnader eller andre forhold som påvirker markedssituasjonen for kollektivtransport. Gjennom porteføljestyling vil man også kunne justere virkemiddelbruken for å sikre at mål nås og at tiltak i bypakken er basert på et samfunnsøkonomisk perspektiv.

- Dersom inntektene skulle svikte, f eks ved lavere bompengeinntekter, bortfall av belønningsmidler eller billettinntekter, vil styringsorganisasjonen måtte ta stilling til den samlede porteføljen i bypakken, inkludert kollektivtilbudet. Det vil være naturlig at man forsøker å redusere kostnader dersom dette er mulig. Alternativt vil det være nødvendig å justere tiltaksporteføljen og evt kutte noen tiltak. Et tredje alternativ vil kunne være å vurdere å øke inntektene gjennom økte tilskudd fra kommuner og fylkeskommune, økte bompengetakster eller økte takster for kollektivreiser. Det forutsettes at alle formelle krav til beslutningsprosess for å kunne gjennomføre slike endringer følges.

**Strategi for å håndtere driftsoppgavene ved bompengeinnkrevningens slutt:**

Buskerudbypakke 2 har et 15-årsperspektiv. Det må forventes at det kan skje betydelige endringer i forutsetningene over en så lang tidsperiode. Både teknologiutvikling, nye mobilitetsløsninger og endringer i togtilbud og markedssituasjon for øvrig (bl.a. befolkning) kan medføre behov for tilpasninger av samlet kollektivtilbud. Også fylkeskommunens muligheter til å finansiere kollektivtilbud kan endre seg. Styringsorganisasjonen for Buskerudbypakke 2 må håndtere slike endringer i forutsetningene gjennom porteføljestyling.

Meld. St. 33 (2016–2017) Melding til Stortinget Nasjonal transportplan 2018–2029 omtaler finansiering av kollektivtransport og påpeker at det er et fylkeskommunalt ansvar å finansiere drift av lokalt kollektivtilbud. Likevel er det pekt på at belønningsmidler og byvekstavgifter vil kunne bidra til finansieringen. Nytt er det at belønningsmidler i sin helhet kan gå til drift av kollektivtransport når disse inngår som del av en mer langsiktig byvekstavgift. Samferdselsdepartementet har signalisert at Buskerudbyen vil kunne forhandle om byvekstavgift allerede i 2018.

Transportetatene skriver i sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029 at det er nødvendig at staten bidrar mer til driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk i byområdene som omfattes av nullvekstmålet. Etatene foreslår at midlene i hovedsak dekkes gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Det tar tid å bygge opp et marked innenfor kollektivtrafikk. Det er ventet at tilskudsbehovet vil bli noe redusert over tid når markedet øker. Markedet vil øke dels som følge av tiltakene i Buskerudbypakke 2 (økt frekvens, kortere reisetid pga framkommelighetstiltak og innføring av bompenger), dels som følge av ventet vekst i befolkning og arbeidsplasser og dels som følge av mer konsentrert arealutvikling som bygger opp om kollektivtilbudet. I løpet av 15-årsperioden for Buskerudbypakke 2

forventes det at kollektivtiltakene samlet sett vil ha ført til større etterspørsel etter kollektivreiser, og holdninger og atferd når det gjelder reisevaner vil kunne ha endret seg i favør av miljøvennlige transportmidler. Elektriske busser og autonom drift vil kunne redusere utgifter til drivstoff og ansatte.

Det foreslås at styringsorganisasjonen for Buskerudbypakke 2 regelmessig må vurdere forutsetningene for å finansiere kollektivtilbudet ved bompengeneinkrevingens slutt, og gjennom en evaluering hvert 4. år. Dersom alternativ finansiering av drift av buss ikke er avklart når 8 år gjenstår av bompengeperioden, skal en plan for justering av kollektivtilbudet utarbeides eller det må innføres andre tiltak som kan styrke kollektivtransportens markedssituasjon og inntektsgrunnlag (f eks gjennom parkeringspolitikk). Omtrent halvveis inn i bypakkeperioden vil man altså få en konkret plan for å eventuelt tilpasse kollektivtilbudet fram mot bompengeperiodens slutt. Det vil være naturlig at justeringene tar utgangspunkt i analyser der man optimaliserer rutetilbudet / målretter tilbudet i tråd med trafikkgrunnlaget og rammebetingelser.

# Vedlegg

## Lavere takster og nye billett-typer

De fleste reiser i Buskerudbyen foregår i dag med bil. For å nå målsettingene for byområdet må flere av disse reisene i fremtiden foregå med kollektivtransport, sykkel eller gange. Når det gjelder kollektivtilbudet bør dette først og fremst innrettes slik at de som i dag bruker bil, i større grad vil velge kollektivtransport i fremtiden. For å få til dette må man se på det samlede konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtransport og forsøke å påvirke dette i favør av kollektivtransporten. Lavere kollektivtakster er da ett av elementene i dette konkurranseforholdet. Andre viktige forhold er kostnader for bilbruk, tidsbruk for kollektiv-reisende og tidsbruk for bilister.

For de voksne kollektivreisende internt i Buskerudbyen utgjør pris ca 24% av reisebelastningen og andre forhold (reisetid, gangtid, ventetid, forsinkelser, byttekostnad og trengsel) utgjør 76% av reisebelastningen. De ulike reiseelementenes andel av reisebelastningen sier noe om hvilke elementer det er viktig å redusere, og hvilken effekt en endring vil ha på den totale reisebelastningen. (Kilde: Urbanet Analyse notat 104/2016). I befolkningsundersøkelser bekreftes det at økt frekvens oppfattes som viktigere enn lavere priser på spørsmål om: Hva skal til for at du skulle reise kollektivt oftere i forbindelse med jobb/skole? De to viktigste tiltakene respondentene nevner er hyppigere avganger (40 %) og bedre kollektivtilbud (34 %). Kun 15 % nevner lavere priser. (Kilde: Epinion 2014 på oppdrag fra Brakar).

For trafikantene vil takstreduksjon redusere reisebelastningen og gi en effekt på etterspørselen. For kollektivselskapet vil inntektene per reise reduseres. Dermed vil kostnadene ved en takstreduksjon avhenge av hvor mange nye reiser takstreduksjonen genererer, og hvilken pris de betaler. Urbanet Analyse (Norheim og Ruud 2007) har i en gjennomgang av norske og internasjonale takstanalyser funnet at 10 % lavere takster gir ca 3 % økt etterspørsel etter kollektivreiser, men ca 7% lavere inntekter. Det betyr at å redusere takstene vil føre til inntektstap. Dette inntektstapet kan gå ut over evnen til å tilby et godt kollektivtilbud med høy frekvens.

I de alternative forslagene til Buskerudbypakke 2 er det vektlagt i større grad å bruke ressurser på å forbedre kollektivtilbudet og øke frekvensen på avgangene enn å redusere billettprisene. Det er imidlertid foreslått også noen pristiltak i Buskerudbypakke 2. I tiltakspakke 1 er det satt av kr 250 mill kr til lavere priser / nye billettkonsepter. I tiltakspakkene 2, 3 og 4 er det satt av kr 160 mill kr til pristiltak.

Den foreløpige faglige vurderingen er at det mest effektive pristiltak for å gjøre kollektivtransport mer konkurransedyktig mot bil er å sette ned prisen noe på enkeltbilletter for voksne og i tillegg innføre familiebillett i helgene. Familiebillett innebærer at 1 betalende voksen vil kunne ta med seg inntil 4 barn gratis. Samordning med Ruter / NSB vil kunne medføre behov for ytterligere justeringer av billettkonsepter.

Det er så langt gjort mer overordnede analyser av takster. Det kan være aktuelt i det videre arbeidet å gjennomføre en mer dyptgående takstanalyse for å synliggjøre hvor en bør målrette takstiltakene for å oppnå ønsket effekt og hvilken kostnad dette vil ha.

## Brakars foreløpige vurdering av aktuelle pristiltak

### Takstpolitikk i Buskerudbyen

Ved utforming av takstene er det viktig å ta hensyn til variasjonene i prisfølsomhet. I praktisk anvendelse av priselastisitet, for eksempel i beregninger av hvordan en takstøkning vil slå ut for økonomi og passasjertall, er det svært viktig å ta hensyn til disse variasjonene.

- Noen analyser viser at prisfølsomheten for enkeltbillettbrukere og andre sporadiske kollektivtrafikanter mer enn dobbelt så høy som for øvrige reisende.
- Både norske og internasjonale studier viser at prisfølsomheten er høyere utenom rushtiden enn i rushtiden. Generelt er prisfølsomheten for rushtidsreisende ca. halvparten av hva den er for reisene utenom rushtiden. Dette har sammenheng med reisenes karakter. Rushtidsreiser er i hovedsak obligatoriske, dvs. at de i hovedsak er arbeids- eller skolereiser. Det er vanskeligere å endre denne typen reiser enn reiser knyttet til fritidsaktiviteter, handling osv.
- For Buskerudbyen som har en høy bilandel er det også viktig å merke seg at bilhold gir høyere prisfølsomhet. Tilgang til bil påvirker i sterk grad valgfriheten for kollektivtrafikanter, og øker prisfølsomheten.
- Prisfølsomheten varierer mellom ulike trafikantgrupper, er det viktig å kjenne det lokale markedssegmentet godt for å beregne effekten av takstendringer. I Buskerudbyen er 62% av reisene barn, ungdom, student og honnørreiser.

Det betyr at det bør vurderes:

- Siden prisfølsomheten er høyere på langsikt enn kort sikt, er det viktig å ha en langsiktig strategi for takstutviklingen.
- At prisfølsomheten er større utenom rushtiden enn i rushtiden, kan være et argument for at det er mest hensiktsmessig å redusere prisene utenom rushtiden.
- At prisfølsomheten er lavere på arbeidsreiser enn på fritidsreiser tyder på at takstreduksjon ikke er den optimale strategien for å redusere biltrafikken i rushtiden.
- Siden prisfølsomheten varierer mellom ulike trafikantgrupper, er det viktig å kjenne det lokale markedssegmentet godt for å beregne effekten av takstendringer.

Brakar har derfor i 2016 fått beregnet lokal prisfølsomhet som gir grunnlag for å vurdere hvordan ulike takstforslag vil slå ut i etterspørselen etter kollektivreiser. Dette er priselastisiteter på mellomlang sikt. Etterspørselseffektene vil derfor være lavere på kort sikt og men høyere på lengre sikt.

Brakar har også ønsket å holde prisen nede på enkeltbillett. Dette har vi gjort ved å sette ned prisen til 35 kr i 2016 på enkeltbillett på mobilbillett (prioritert salgskanal). Enkeltbillettprisen på mobil skulle uten dette tiltaket vært kr. 40 kr i 2017.

### Effekt av taksttiltak i Buskerudbypakke 2

Tiltak	Kostnad (pr. år)	Effekt (reiser på etterspørsel)
Brakartakst på NSB i Buskerud	10 mill. kr.	0,1 %
Felles billett md NSB og Ruter	40 – 100 mill. kr. <sup>2</sup>	1,0%
12,7 %-reduksjon i snitt voksenpris	10 mill. kr.	5 %

Brakars vurdering er at målet med økte reiser er en generell takstreduksjon på alle voksenreiser det beste virkemiddel i forrige pakke. Ulike felles takstsystemer kan gi enklere hverdag for kundene, men gir små gevinster i form av nye reiser.

### Reduserte periodekortpriser

Det er bedt om en vurdering om å få gjennomført tiltakene som er lagt inn Bussløftet i Grenland. Brakar er ikke kjent med at det er gjort analyser som viser effektene av tilbudsforbedringene og prisendringene Grenland.

I Grenland er det vært en økning på 32 prosent i reiser siden 2012. Passasjerveksten i 2016 viser en økning på 12 prosent, sammenlignet med 2015 (<https://bypakka.no/Aktuelt/Stor-økning-i-antall-bussreiser>). Tiltakene som er gjennomført nye busser, bedre tilbud, bedre framkommelighet, lavere takster og innføring av bompenger i 2016.

Dette er tiltak som også skal gjennomføres i Buskerudbyen. Urbanet Analyse har vurdert etterspørselseffektene av kollektivtiltakene i Buskerudpakke 2 for Brakar i 2016. Samlet sett ville tiltakene i Buskerudbypakken gi 43 % vekst i etterspørsel etter kollektivreiser (56% vekst dersom vi legger til trendutviklingen).

Innføring av lavere periodekortpris i Buskerudbyen har følgende effekt:

Reduksjon i pris	Effekt i etterspørsel etter bussreiser i Buskerudbyen	Kostnad (inkl. substitusjonseffekt fra andre billettyper)
-50 %	1,5 %	13,4 mill. kr
-40%	1,2%	11,6 mill. kr
-30%	0,9%	9,8 mill. kr

Resultatene med lav vekst i etterspørselen er ikke overaskende fordi den lokale priselastisiteten for periodekort er lav.

Politisk har det også tidligere vært vedtatt å innføre lavere periodekortpriser. På strekningen Hønefoss – Oslo ble prisen 30-dagers periodekort satt med 1000 kr i 2015. Etterspørselseffekt i antall reiser på linjen uteble. De første 12 måneder etter prisnedgangen gikk antall reiser ned på linjen med 3,4%. Årsaken til manglende vekst var trolig at linjen hadde stort salg av enkeltbilletter.

<sup>2</sup> Er beregnet på nytt igjen, men det gjenstår forhandlinger med NSB for å få endelig kostnad.

Det understreker poenget med at pristiltak må ta utgangspunkt i de ulike lokale markedssegmentene og trafikkgrunnet i de aktuelle områdene dersom de skal være treffsikre.

### Brakars forslag til pristiltak i Buskerudbyen

Brakar mener at for å få flere til reise med må vi gjøre noe med de markedssegmentene som har størst prisfølsomhet. Vi mener at dette er kunder som reiser fritidsreiser (tilfeldige reiser), bruker enkeltbillett og har god tilgang til bil.

Vi foreslår derfor å målrette takstnedsettelsen til å sette ned enkeltbilletter og innføre familierabatt.

Tiltak	Effekt i etterspørsel etter bussreiser i Buskerudbyen	Kostnad
10 mill. kr. i takstreduksjon på voksne enkeltbillett	2,8% <sup>3</sup> - 5,1 %	10,1 – 4,2 mill. kr.
Familierabatt lørdag og søndag	Vanskelig å bergene	2 mill. kr.

Det å klare å holde en lav pris på enkeltbilletter kan tiltrekke flere som reiser av- og til. Kombinert med en familierabatt som gjør at en voksen med gyldig billett kan ta med seg inntil 4 barn på lørdag og søndag gjør at kollektivtrafikken kan bli mer konkurransedyktig mot bil på for flere.

Kilder:

*Kollektivtransport, utfordringer, muligheter og løsninger for byområder*

*UA 73/2016 Etterspørselseffekter av kollektivtiltak i Buskerudbyen (ikke publisert)*

---

<sup>3</sup> Laveste anslag basert på tommelfingerregel om en priselastisitet -0,4 for voksen enkeltbillett. Forøvrig er det benyttet lokale elastisiteter, og det forutsatt at barn og ungdomsbillett har samme priselastisitet.



[buskerudbyen.no](https://buskerudbyen.no)

