

SAK 19/13 UTTALE – HANDLINGSPROGRAM FOR KOLLEKTIVTRANSPORT 2014-2017

Saksopplysning

Bakgrunn

Buskerud fylkeskommune har sendt forslag til handlingsprogram for kollektivtransport 2014 - 2017 ut på høyring.

Regionrådet for Hallingdal gav i sak 03/12 uttale til Kollektivtransportplan for Buskerud.

Fylkestinget handsama Kollektivtransportplan for Buskerud den 14.6 2012 og vedtok følgende:

1. Fylkestinget godkjenner at "Kollektivtransportplan for Buskerud", datert 29. november 2011, legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.
2. Det utarbeides et handlingsprogram for oppfølging av planen. Handlingsprogrammet startes opp i 2012.
3. Buskerud fylkeskommunes arbeid med gjennomføring av planen skal skje i nært samarbeid med andre regionale aktører, statlige etater, kommuner og interkommunale samarbeid.
4. Reiselivsnæringens behov for samordnet kollektivtransport, innarbeides i kollektivtransportplanen for Buskerud. Innunder her er det viktig at også flybusstilbudet mellom Ringerike/Hallingdal og Gardermoen blir omtalt.

Planen blir no følgt opp med forslag til handlingsprogram. I handlingsprogrammet er det teke omsyn til føringar og strategiar som er vedteke med utgangspunkt plandokumentet inkl. «tilleggsvedtak» punkt 4, som vart initiert frå Regionrådet.

I saksutgreiinga er det lagt vekt på forhold som fyrst og fremst er av interesse for Hallingdal.

Hovudinnretning

Hovudinnretninga i kollektivtransportplanen er at det primært skal satsast på tilbudsforbetringar der behovet er størst, og der det er størst miljøgevinstar. Ut frå dette er satsinga i byområda og for pendling til Oslo og Akershus.

Hovudmålet er at i 2030 har kollektivtransporttilbudet auka vesentleg i byar og sentrale tettstadar internt i fylket og for fylkeskryssande reiser mot Akershus og Oslo.

Kollektivtransportplanen har følgjande hovudinnretningar:

- *Satsing i byer – med økt/ny finansiering*
- *Økt satsing på pendling/arbeidsreiser*
- *Videreføring av tilskuddsnivå, men nye og mer effektive løsninger i distriktene.*

Det er ein føresetnad at vedtekne strategiar skal nåast innan 2030. Samtidig skal det utarbeidast eit realistisk handlingsprogram for dei 4 fyrste åra, 2014-2017.

Strategiar for å nå hovudmål for kollektivtransporttilbudet

Følgjande strategiar er peika ut for å nå hovudmål for kollektivtransporttilbudet:

- **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, komplette 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.

Hovudmålet for kollektivtransportsystemet er at kollektivtransportsystemet for buss har ein robust grunnstruktur som er tilpassa jernbanenettet. Grunnstrukturen skal vera enkel, oversiktleg og lett å bruke for kunden.

Strategiar for å nå hovudmål for kollektivtransportsystemet

Følgjande strategiar er peika ut for å nå hovudmål for kollektivtransportsystemet:

- **H2.1 Linjenett og knutepunkter for 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 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 kundedvennlighet**

- *Materiell, informasjonssystem og infrastruktur skal være universell utformet.*
- *Pris- og sonestruktur skal være enkel og kundedvennlig.*
- *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.*

Økonomi

Når det gjeld finansiering av kollektivtransporten i tettbygde områder (med sterk satsing på kollektivtransport) blir det foreslått å innføre ei tilleggsfinansiering, som samtidig bidrar til å redusere bruken av privatbil, som for eksempel bompengar, vegprising, kjøprising og/ eller parkeringsrestriksjoner.

I distrikta er det foreslått ei satsing og utvikling av kollektivtransporten innanfor dagens tilskotsnivå.

Det er lagt inn 4 alternativ for finansiering:

- *0 = Dagens tilskuddsnivå + noe tilskudd fra belønningsordningen og Buskerudbypakke 2.*
- *1 = Dagens tilskuddsnivå + 10 Mill pr år*
- *2 = Dagens tilskuddsnivå + 20 Mill pr år*
- *3 = Dagens tilskuddsnivå + 30 Mill pr år*

Handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet er delt inn i følgjande hovudpunkt:

- *Felles for Buskerud fylke*
- *Buskerudbyen*
- *Ringeriksregionen*
- *Røyken og Hurum*
- *Distriktene og reiselivet*

Forslag til handlingsprogram med utgangspunkt i Hallingdal sine behov er synleggjort i vurderingane.

Vurdering

Forslag til handlingsprogram har i sterkare grad teke omsyn til distrikta enn det ein kunne frykte med bakgrunn i forslag til Kollektivtransportplan for Buskerud. Innspel frå m.a. Hallingdal, politisk handsaming i fylkeskommunen og vidare arbeid med handlingsprogrammet gjev meir positive signal for distrikta.

Men det er ei kjennsgjerning at Kollektivtransportplan for Buskerud i stor grad er ein plan for byar og sentrale tettstader, noko det er forståing for. I distrikta med lite trafikkgrunnlag er rutetilbodet i stor grad gjeve gjennom skulerutene, sjølv om dette ikkje alltid er tilpassa behova til andre reisande. Det er såleis eit noko avgrensa potensiale for å få fleire over frå privatbil til kollektive transportmiddel. Store delar av Hallingdal er tunt befolka, og her vil

privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida. Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta.

I handlingsprogrammet er det gjeve nokre føringar for korleis det skal arbeidast slik at ein også i distrikta kan få eit betre kollektivtilbod med auka bruk. Det er og positivt at påverkarrolla og kommunikasjon med m.a. NSB og Jernbaneverket skal forsterkast. Betre og sterkare samordning mellom tog og buss vil utan tvil gje eit betre tilbod for Hallingdal. Som eit eksempel på manglande kommunikasjon mellom «partane» kan nemnast ruteendringar på Bergensbanen i 2012 som førte til fleire døme på at tog/buss ikkje lenger korresponderte.

I Hallingdal er det interne kollektivtilbodet i stor grad busstilbod basert på skulekøyning. I tillegg finnes nokre lokale bussruter. Hallingdal er ein region med svært lite dagpendling inn/ut av regionen, fyrst og fremst fordi reisetid til ein større bu/arbeidsmarknad er for stor. Men Hallingdal har omfattande intern pendling, med om lag 1500 som pendlar over ei eller fleire kommunegrenser. Det er positivt at det skal setjast i gang eit arbeid for å utgreie behov og potensiale for pendlarbuss (2014), mellom kommunane i Hallingdal.

Etablering og igangsetting av bestillingstransport og utvikle bestillingsruter som erstatning for ordinære bussruter er foreslåtte tiltak som Hallingdal bør engasjere seg i.

Kollektivtilbodet for lange reiser er spesielt viktig for tenestereiser, men også for reiselivet. For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. I handlingsprogrammet er ikkje dette konkret omtala, noko som det med fordel kunne vore gjort, fordi dette er sjølve fundamentet for dagsreiser frå/til Hallingdal.

Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avgangar må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Tog- og busstransport må samordnast for å gi eit best mogeleg tilbod, samla sett. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettsystema. Dette er punkt som er konkretisert i handlingsprogrammet.

Bussrute Hønefoss – Gardermoen som korresponderer med tog på Bergensbanen har vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringa i Hallingdal. I handlingsprogrammet er det foreslått å utgreie behov for eventuell etablering av flybuss Hallingdal - Ringerike – Gardermoen. Her bør det og sjåast på samordning tog/buss.

Bergensbanen er av svært stor betydning for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilbodet blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag. For å få fleire til å velje tog framfor bil eller fly må reisetida på Bergensbanen reduserast og frekvensen må aukast. Ny Ringeriksbane er ein føresetnad for å få overført trafikk. I handlingsprogrammet er det foreslått å arbeide aktivt for å forbetre kapasitet på jernbanenettet i og gjennom Buskerud fylke, og påverke til bygging av Ringeriksbane og tiltak som gir kortare reisetid på Bergensbanen.

I høyringsutkast til Kollektivtransportplan for Buskerud var reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. Dette er etter fylkestinget sitt vedtak no kome inn som eigne punkt i

handlingsprogrammet. Både i forhold til vurdering av kollektivtilbud Hallingdal - Ringerike – Gardermoen og prosess for å vurdere reiselivet sine behov med moglege løysingar.

I eit forsøk på å få best moglege oversikt over forslag til handlingsprogram og Hallingdal sine behov, bør tabell under kunne vera eit grunnlag.

Uttale Regionrådet, sak 03/12 (resymé)		Forslag handlingsprogram (resymé)	
Pkt.	Tekst	Strategi	Tekst
3	Regionrådet for Hallingdal ber om at det i handlingsprogrammet blir vurdert «pendlarrute» Geilo – Gol, som vil omfatte ca. 800 personar	H1.3	Smart kollektivtransport basert på lavt trafikkgrunnlag Utrede behov og potensiale for pendlerbuss (2014): • Mellom kommunene i Hallingdal. • Mellom Flesberg og Kongsberg.
		H1.3	Skoleskyssen er grunnstammen i kollektivtrafikken. Gjennomføre pålagt skoleskyss. Åpne skoleruter for andre passasjerer
4	Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov bør koma inn som konkret tiltak i handlingsprogrammet. Strategi H1.3.	H1.3	Smart kollektivtransport i området med lavt trafikkgrunnlag. Etablering og igangsetting av bestillingsruter. Utrede, eventuelt planlegge og etablere system og drift av bestillingstransport. Igangsett ett eller flere pilotprosjekt. Utrede i 2013, investere i system i 2014 og etablere pilotdrift og eventuelt permanent drift i perioden 2014-17.
		H1.3	Smart kollektivtransport i området med lavt trafikkgrunnlag. Etablering og igangsetting av bestillingsruter. Utvikle bestillingsruter som erstatning for ordinære bussruter med lavt belegg (se også distriktpakke). Usikkerhet knyttet til økonomisk behov.
5	For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet.		Ikkje omtala
6	Til Hallingdal må lange fylkeskryssande reiser med buss frå Oslo og Drammen, sjåast i samanheng med togtilbodet	H2.1	Linjenett, knutepunkter for tog og buss samt innfartsparkering. Gjennomgå linjenett med sikte på å få en enklere, mer kundevennlig og robust struktur. Kontinuerlig prosess
		H2.1	Fylkeskommunen skal ta et særskilt pådriveransvar for utvikling av knutepunkter og innfartsparkering.
		H1.5	Lange fylkeskryssende ruter gjennom fylket skal drives uten tilskudd. Bidra med informasjon om tilbud. Tilby tilslutning til sanntidsinformasjonssystem mot vederlag.
7	Det er eit stort potensiale for meir brukarvennleg ruteopplysning både for enkeltstrekningar, og ikkje minst for overgangsmoglegeheiter. Dette gjeld både internettbaserte løysingar og anna opplysningsmateriell.	H2.3	Universell utforming og kundevennlig ruteinformasjon. Innføre sanntidsinformasjon utenfor Buskerudbyen, 2016
8	Gjennomgåande billettering bør gjennomførast både for buss og tog og	H2.3	Ikkje omtala

	overgangar mellom desse.		
9	Bussrute Hønefoss – Gardermoen som korresponderer med tog på Bergensbanen har vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringa i Hallingdal. Dette er eit punkt som må vurderast nærare i handlingsprogrammet.	Pkt. 4	<i>Flybuss Hallingdal - Ringerike – Gardermoen Utredningen avklarer behov for eventuell etablering og drift, 2014.</i>
10	For å få fleire til å velje tog framfor bil eller fly må reisetida på Bergensbanen reduserast og frekvensen må aukast. Ny Ringeriksbane er ein føresetnad for å få overført vesentleg trafikk.	H1.6	<i>Arbeide aktivt for forbedret togtilbud i og gjennom Buskerud fylke. Forsterke påvirkerollen. Ha regelmessige møter med NSB. Samråd med kommuner og kommuneregioner.</i>
		H2.4	<i>Arbeide aktivt for forbedret kapasitet på jernbanenettet i og gjennom Buskerud fylke. Påvirke til bygging av Ringeriksbanen og tiltak som gir kortere reisetid på Bergensbanen</i>
11	Argumenta for å gjera nærare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande.	Pkt. 4	<i>Drøfte reiselivets behov med bransjen og kommune-regionene/kommunene. Vurdere spleiselag som en mulig løsning for konkrete tiltak.</i>
12	I 2014 vil ny vegparsell Sokna – Ørgenvika opnast. Dette kan føre til endring i reisemønster Hallingdal – Oslo, noko som må vurderast.	H1.5	<i>Samarbeide med operatørene for å avklare fremtidig ekspressbusstilbud når ny Rv 7 Sokna – Ørgenvika åpnes i 2014. Arbeidet bør starte i 2013.</i>

Forslag til vedtak

Regionrådet for Hallingdal har følgjande merknader i samband med forslag til handlingsprogram for kollektivtransport 2014 – 2017.

1. Regionrådet for Hallingdal registrerar at det er fleire strategiar og tiltak som er distriktsretta. Dette er positivt, og for å nå målsetningane vil det vera avgjerande med eit godt samarbeide mellom Buskerud fylkeskommune og Hallingdal som region.
2. Regionrådet ser det som viktig at fylkeskommunen også samarbeidar på tvers av fylkesgrensene, slik at sentrale lange ruter blir samordna med lokale ruter, der dette er mogeleg.
3. For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. I handlingsprogrammet er ikkje dette konkret omtala, noko som det med fordel kunne vore gjort, fordi dette er sjølv fundamentet for dagsreiser frå/til Hallingdal.

Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avgangar må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet.

4. Regionrådet for Hallingdal er positiv til:
 - At det blir sett i gang eit arbeid for å utgreie behov og potensiale for pendlarbuss mellom kommunane i Hallingdal.
 - At det blir sett i gang eit arbeid for å utgreie og event. etablere system og drift av bestillingstransport. Områder i Hallingdal bør vera godt eigna for å gjennomføre pilotprosjekt, noko Regionrådet eventuelt vil engasjere seg i.
 - At det blir vurdert bestillingsruter som erstatning for ordinære bussruter, der det er lågt belegg.

- At det blir utgreidd flybuss Hallingdal - Ringerike – Gardermoen. Her må det og sjåast på samordning tog/buss.
 - At det blir sett i gang eit arbeid for å avklare framtidig ekspressbusstilbod når ny Rv 7 Sokna – Ørgenvika blir opna juni 2014.
5. Regionrådet for Hallingdal ynskjer at det blir sett i gang eit arbeid for å vurdere korleis buss/togtilbodet gjennom Hallingdal kan utviklast og samordnast på ein betre måte, med sikte på å få ein enklare, meir kundevennleg og robust struktur, også i forhold til reiselivsnæringa. I denne samanheng må det også lagast ein plan for utvikling av knutepunkt.
 6. Regionrådet for Hallingdal støttar tiltak i forhold til meir kundevennleg ruteinformasjon og innføring av sanntidsinformasjon. For Hallingdal er det viktig at det blir etablert informasjonssystem som ser buss og tog i samanheng.
 7. Regionrådet for Hallingdal set stor pris på fylkeskommunen sitt engasjement for påverking til bygging av Ringeriksbanen og tiltak som gir kortare reisetid på Bergensbanen
 8. I forhold til skuleskyss føreset Regionrådet for Hallingdal at alle elevar skal ha sitteplass og at alle bussar har bussbelte.

Ål 23.6.2013
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg

1. Sak 03/12 uttale til Kollektivtransportplan for Buskerud
2. Handlingsprogram for kollektivtransport 2014-2017, høyringsversjon mars 2013

UTSKRIFT AV MØTEBOK REGIONRÅDET FOR HALLINGDAL

Møtedato: Fredag 27.1.2012

Stad: Ål, Ål kulturhus

Desse møtte frå Regionrådet:

Oddvar Grøthe,	Hemsedal kommune
Tony Kjøl,	Hol kommune
Ivar Brevik,	Ål kommune
Olaug Grønseth Granli,	Gol kommune
Tor Magnussen,	Nes kommune
Tor Egil Buøen,	Flå kommune

Knut Arne Gurigard møtte som dagleg leiar.

Frå Buskerud fylkeskommune møtte fylkeskontakt Tom Erik Hauger, Anne Sandum og regionkontakt Terje Moen

SAK 03/12 UTTALE, KOLLEKTIVTRAFIKKPLAN FOR BUSKERUD

Uttale

Regionrådet for Hallingdal har følgjande merknader til forslag til Kollektivtransportplan for Buskerud:

1. I distrikta med lite trafikkgrunnlag er rutetilbodet i stor grad gjeve gjennom skulerutene, sjølv om dette ikkje alltid er tilpassa behova til andre reisande. Det er såleis eit noko avgrensa potensiale for å få fleire over frå privatbil til kollektive transportmiddel, **men på enkelte område burde likevel planen gjeve litt tydelegare føringar for korleis ein har tenkt å nå dei opplista måla.**
2. Store delar av Buskerud er tunt befolka, og her vil privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida. Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta.
3. Hallingdal har omfattande intern pendling, med om lag 1500 som pendlar over ei eller fleire kommunegrenser. **Regionrådet for Hallingdal ber om at det i handlingsprogrammet blir vurdert «pendlarrute» Geilo – Gol, som vil omfatte ca. 800 personar.**
4. Buskerud fylkeskommune og kommunar må i samarbeid vurdere fleksible kollektivtransporttilbod i distrikta. **Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov bør koma inn som konkret tiltak i handlingsprogrammet.**
5. For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbod. Avganger må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Det må og bli eit meir strømlinjeforma system enn det som er tilfelle i dag. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettsystema.

6. **Til Hallingdal må lange fylkeskryssande reiser med buss frå Oslo og Drammen, sjåast i samanheng med togtilbodet.**
7. **Det er eit stort potensiale for meir brukarvennleg ruteopplysning både for enkeltstrekningar, og ikkje minst for overgangsmogelegheiter.** Dette gjeld både internetbaserte løysingar og anna opplysningsmateriell.
8. **Gjennomgåande billettering bør gjennomførast både for buss og tog og overgangar mellom desse.**
9. **Bussrute Hønefoss – Gardermoen som korresponderer med tog på Bergensbanen har vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringa i Hallingdal. Dette er eit punkt som må vurderast nærare i handlingsprogrammet.**
10. Bergensbanen er av svært stor betyding for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilbodet blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag. **For å få fleire til å velje tog framfor bil eller fly må reisetida på Bergensbanen reduserast og frekvensen må aukast. Ny Ringeriksbane er ein føresetnad for å få overført vesentleg trafikk.** Regionrådet set her pris på det Buskerud fylkeskommune sitt engasjement for å få realisert Ringeriksbanen.
11. I høyringsutkast til Kollektivtransportplan for Buskerud er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Hallingdal med 5 – 6 mill. gjestedøgn eller 1,6 mill. reiser (grovt stipulert), der kanskje 10 - 15% nyttar kollektivtilbod i dag, har ikkje vorre verdt å vurdere. At 2-3000 bilar kvar dag ikkje er interessant å vurdere inn i ein kollektivtrafikkplan er mildt sagt merkeleg. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snever tankegang i forhold til ein kollektivtransportplan, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Denne problemstillinga blir ekstra merkeleg når det heller ikkje er teke omsyn til Buskerud fylkeskommune ein eigen plan, Regional delplan for reiselivet i Buskerud 2010 – 2016.

Argumenta for å gjera nærare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprofil.

Som eit siste argument kan nemnast tragikktryggleiksperspektivet. Regionrådet for Hallingdal har gjennom prosjektet «Trafikktryggleik Hallingdal» fått gjort omfattande analysar av trafikkulykker i Hallingdal gjennom mange år. Ein av konklusjonane er at i halvparten av ulykkene er turistar involvert.

I forslag til kollektivtrafikkplan er trafikktryggleikfokuset fyrst og fremst i forhold til gangveggar til og frå haldeplassar.

12. **I 2014 vil ny vegparsell Sokna – Ørgenvika opnast. Dette kan føre til endring i reisemønster Hallingdal – Oslo, noko som må vurderast.**

Saksopplysning

Fylkesutvalet har vedteke å legge forslag til Kollektivtransportplan for Buskerud ut på høyring. Kollektivtransportplanen er ein langsiktig strategisk plan for utvikling av kollektivtransporten i Buskerud, og er ein regional plan etter den Plan- og bygningslova. Den skal bidra til strategisk styring og politikkutforming for kollektivtransport i Buskerud.

Planen er utarbeida som ein del av vedteke regional planstrategi for Buskerud, og med bakgrunn i planprogram vedteke i fylkesutvalet 9. juni 2010. Høyringsfrist er 1. februar 2012.

Etter at den strategiske kollektivtransportplanen er ferdig handsama, vil den følgast opp med eit handlingsprogram.

Saka er fyrst og fremst utgreidd og vurdert med bakgrunn i Hallingdal sine behov, og punkt som etter dagleg leiar sitt syn bør forsterkast i forhold til planforslaget.

Fylkeskommunen har som mål at Buskerud skal vera ein attraktivt stad for busetting og arbeid, og at innbyggjarane skal gjevast best mogeleg tenestetilbod. I denne samanheng blir kollektivtransport sett på som viktig. Kollektivtransporttilbodet er viktig for å dekke innbyggjaranes transportbehov, særleg i byområda.

Dagens situasjon

I Hallingdal er det interne kollektivtilbodet i stor grad busstilbodet basert på skulekøyring.

I tillegg finnes nokre lokale bussruter som:

- Geilo-Hagafoss-Ål
- Geilo-Ustaoset (- Haugastøl)
- Ål-Bergsjø
- Gol-Hemsedal

Kollektivtilbodet inn/ut av Hallingdal er:

- Hallingbussen (Oslo-Drammen-Geilo)
- Sogn og Fjordaneekspresen (Oslo/Drammen – Gol – Hemsedal – Sogn)
- Fagernes – Gol, A/S Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap (ikkje med i plan)
- Kongsberg-Rødberg-Geilo
- Bergensbanen (Oslo – Hallingdal – Bergen)

Hallingdal er ein region med svært lite dagpendling inn/ut av regionen, fyrst og fremst fordi reisetid til ein større bu/arbeidsmarknad er for stor. Men Hallingdal har omfattande intern pendling. Av de 9825 som arbeider internt i regionen er det ca. 1500 som pendlar over ei eller fleire kommunegrenser.

Utfordringar

I planforslaget er det lista opp ri rekkje utfordringar med utgangspunkt i arbeid og innspel i heile planprosessen, planprogram, rapport om nåsituasjonen, møter i styringsgruppe og arbeidsgruppe, eksterne møter med kommuneregioner og tre større samlingar/ seminar.

Her er det teke med punkt som er relevant for Hallingdal.

Samfunnsmessige utfordringar

- *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.*

SAK 19-13, VEDLEGG 1

- 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 %. 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.

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.
- Det mangler samordning av billettering mellom NSB og buss, både for tilskudsberettiget 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.

Utfordringer i kollektivtransportsystemet

- 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.

SAK 19-13, VEDLEGG 1

- *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.*

Visjon for kollektivtransporten i Buskerud er:

at det skal vera enkelt og attraktivt å reise kollektivt.

Overordna mål for kollektivtransporten 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 trafikkanter 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 overordna mål:

Kollektivtransport og miljøvirkninger

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

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.*

Finansiering av kollektivtransporten

- *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.*

Hovudmål for kollektivtransporttilbudet

Hovudmål H1:

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

Strategi for å nå hovudmål 1:

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 befolk- ningsøkning, 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*

SAK 19-13, VEDLEGG 1

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.*

Når det gjeld strategi H1.3 for å nå hovedmål H1, busstilbud lokalt i distrikta, blir det i planen foreslått:

- *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.*

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, komplette togtilbudet og bygge opp under jernbanens hovedknutepunkt.*

Når det gjeld strategi H1.4 for å nå hovedmål H1, lange reiser med buss internt i Buskerud, blir det i planen m.a. sagt:

Lange reiser er reiser som i hovedsak skjer relativt sjelden, altså ikke daglige pendlingsreiser. Dagens lange bussruter er for eksempel Hallingbussen.

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.

H1.5 Lange fylkeskryssende reiser med buss

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

Når det gjeld strategi H1.5 for å nå hovudmål H1, Lange fylkeskryssende reiser med buss, blir det i planen m.a. sagt:

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. Eventuelle direkte bussruter til flyplasser (Gardermoen, Torp) skal baseres på kommersielle ruter. Kollektivtilbudet for lange reiser vil være likt i alle fremtidsbilder.

H1.6 Togtilbud

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

Når det gjeld strategi H1.6 for å nå hovudmål H1, togtilbudet, blir det i planen m.a. sagt: *I Buskerud er dette reiser med Kongsberg – Eidsvollpendelen, Bergensbanen (regiontog Oslo-Bergen), Sørlandsbanen (regiontog Oslo-Kristiansand/Stavanger), Vestfoldbanen (IC-tog Lille-hammer-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 opprett-holdes 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.

Hovudmål for kollektivtransportsystemet

Hovudmål H2:

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

Strategi for å nå hovudmål 2:

H2.1 Linjenett og knutepunkter for tog og buss

SAK 19-13, VEDLEGG 1

- 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.

Når det gjeld strategi H2.1 for å nå hovudmål H2, linjenett med tog og buss, blir det i planen m.a. sagt:

Samordning skjer ut fra trafikantenes (kundenes) 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: Knutepunkter med jernbanestasjoner og sentral beliggenhet i forhold regionale korrespondanser er definert som nivå 2. Hokksund, Kongsberg, Hønefoss, Gol og Geilo er definert som nivå 2.

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

- Kollektivraseene 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 fremkom-melighet 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

Framtidsbilde

I planen er det skissert 4 aktuelle framtidsbilde for ei sannsynleg utvikling av kollektivtrafikken i Buskerud. Bilda er meint å vera ein bakgrunn for å drøfte politikk/strategi for Buskerud. Her er aktuell eller moglege finansiering av kollektivtransporttilbodet den viktigaste faktoren for måloppnåing.

Framtidsbilda er skildra som:

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 nærings-liv.

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.

I dei skisserte framtidsbilda er følgjande gjeldande for Hallingdal:

- Satsing i byer og tettbygde områder har fått auka finansiering. I distrikta skal kollektivtransporten utviklast innanfor tilskotsnivået slik det var i 2012.
- Trafikkutviklinga for bil i byar og sentrale tettstedar: Ingen auke i biltrafikken i takt med befolkningsauken. 5 % nedgang i rushturar
Distrikta: Biltrafikken følgjer befolkningsutviklinga.
- Busstilbodet i distrikta er skulekøyring pluss eit bestillingsbasert tilbod mogelegheit for forbindelse til kommunesenter og gjennomgåande regionale linjer 1-2 gonger pr veke.
Dei ulike framtidsbilda er like i forhold til måloppnåing.

For Hallingdal vil kollektivtransporttilbodet vera likt i alle framtidsbilda, ut frå den begrensa satsinga det er lagt opp til i distrikta.

Vurdering

Generelt

Det er ei kjennsgjerning at Kollektivtransportplan for Buskerud i stor grad er ein plan for byar og sentrale tettstader, noko det er forståing for. I distrikta med lite trafikkgrunnlag er rutetilbodet i stor grad gjeve gjennom skulerutene, sjølv om dette ikkje alltid er tilpassa behova til andre reisande. Det er såleis eit noko avgrensa potensiale for å få fleire over frå privatbil til kollektive transportmiddel, men på enkelte område burde nok likevel planen gjeve litt tydelegare føringar for korleis ein har tenkt å nå dei opplista måla. I alle fall innan regionane med eit rimeleg godt utbygd kollektivtilbod burde det også vera strategi for korleis ein skal få flest mogleg til å nytte tilbodet.

Planen har fokus på tilrettelegging for kollektivtilbod i fylkeskommunens regi, men gjev ingen forslag til tiltak eller føringar for korleis ein skal få flest mogleg til å nytte tilboda som faktisk finst.

Store delar av Hallingdal er tunt befolka, og her vil privatbilen måtte stå for store delar av transporten også i framtida. Likevel bør ikkje dette vera ei sovepute for å unngå tilrettelegging for eit best mogleg kollektivtilbod også i distrikta. Dette for å ha eit tilbod også til dei som ikkje har bil eller førarkort, eller som ønskjer å nytte kollektivtransport av andre grunnar. Tilfredsstillande infrastruktur for eit godt kollektivtilbod bør vera eit grunnleggjande element i planen. Tilgjenge for alle, og god plassering av kollektivknutepunkt i høve til busetnad er viktig. Dersom ein i utgangspunktet må nytte privatbil for å koma til knutepunktet, vil gjerne heile turen skje med privatbil framfor med kollektivtransport. Flest mogleg bør derfor ha tilrettelagte stoppunkt i nærleiken av bustaden. Kollektivtilbodet er særleg viktig for barn/unge og eldre.

Busstilbod lokalt i distrikta

Det er i planen ingen ambisjonar om å utvikle kollektivtransporttilbodet utover dagen nivå.

- *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.*

I Hallingdal er det interne kollektivtilbodet i stor grad busstilbod basert på skulekjøring. I tillegg finnes nokre lokale bussruter. Hallingdal er ein region med svært lite dagpendling inn/ut av regionen, fyrst og fremst fordi reisetid til ein større bu/arbeidsmarknad er for stor. Men Hallingdal har omfattande intern pendling, med om lag 1500 som pendlar over ei eller fleire kommunegrenser. Her er det ikkje gjort nokon form for vurdering av t.d. ei «pendlarrute» Geilo – Gol, som vil omfatte ca. 800 personar. Det kan hende grunnlaget er for lite, men etter dagleg leiar sitt syn burde denne type vurderingar vore gjort.

I planforslaget blir det peikt på at Buskerud fylkeskommune og kommunane i samarbeid kan tilby fleksible kollektivtransporttilbod i distrikta. Forsøk med bestillingstransport i forskjellige variantar tilpassa lokale behov kan vera ein veg å gå. Bestillingstransport er etterspørselsstyrt ved at den reisande bestiller transport innan ein gitt frist før avreise. Bestillingane blir samordna for å utnytte ressursane best mogeleg. Dette kollektivtransporttilbodet kan både vera bestillingsruter som går til fastsette tider med fastsatt start- og stoppestad, men med avstikkar for å plukke opp reisande som har bestilt transport, eller tilbringartransport der kunden kan bli transportert til andre kollektivruter til og frå heimen eller busshaldeplass.

Eksempel på bestillingstransport i Nord-Trøndelag, sjå: <http://www.07417.no/Sider/default.aspx>

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, komplette togtilbudet og bygge opp under jernbanens hovedknutepunkt.*

Kollektivtilbudet for lange reiser er spesielt viktig for tenestereiser, men også for reiselivet. For Hallingdal er det heilt avgjerande å sikre morgontilbodet med buss eller tog til Drammen og hovudstadsområdet. Utan eit slikt tilbod har ikkje Hallingdal eit reelt kollektivtilbod for dagsreiser. Det er og avgjerande å sjå lange reiser med buss i samanheng med togtilbodet og ei god samordning med lokale busstilbud. Avganger må i størst mogeleg grad samordnast mellom buss og tog slik at det totalt blir eit best mogeleg tilbod i forhold til transportbehov gjennom døgnet. Det må og bli eit meir strømlinjeforma system enn det som er tilfelle i dag. Tog- og busstransport må samordnast for å gi eit best mogeleg tilbod, samla sett. Fokus er utvikling av knutepunkt der trafikkartane korresponderer. I tillegg må det arbeidast for ei forenkling og samordning av billettsystema.

Lange fylkeskryssande reiser med buss og tog

- *Lange gjennomgående reiser med buss (starter og slutter utenfor Buskerud) skal som i dag drives uten tilskudd.*
- *Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til å gi tilbud med lokaltog, regiontog og fjern tog som bygger opp under overordnet mål*

Det meste av problemstillingane for fylkeskryssande reiser er dei same som for reiser med buss internt i Buskerud. Lange reiser vil vera betjent av kommersielle operatørar, som må ha konsesjon for å køyre. Ved å stille krav til konsesjonssøker, kan fylkeskommune til ein viss grad styre tilbodet slik at det aktivt supplerer det øvrige kollektivtilbodet. Målet er at det blir tilbydt avgangar på stader og tidspunkt som dekkjer marknaden for lange regionale reiser. Til Hallingdal må det vera reisemoglegheiter frå Oslo og Drammen som aktivt kompletterer toget. Samarbeide med lokalt næringsliv, turoperatørar, hotell m.m. om felles tilkøyring / utkjøring til dei store markedane i Akershus/ Oslo bør initieras.

Bussrute Hønefoss – Gardermoen som korresponderer med tog på Bergensbanen har vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringa i Hallingdal. Dette er eit punkt som bør vurderast nærare i handlingsprogrammet.

Bergensbanen er av svært stor betyding for Hallingdal, både for innbyggjarane og for reiselivet. Det er viktig at togtilbodet blir innretta slik at det også kan betene reiselivsmarknaden betre enn det som er tilfelle i dag. For å få fleire til å velje tog framfor bil eller fly må reisetida på Bergensbanen reduserast og frekvensen må aukast. Ny Ringeriksbane er ein føresetnad for å få overført trafikk.

Turisten målgrupper for eit kollektivtilbod

For Hallingdal er det etter dagleg leiar sitt syn to hovudmålgrupper som nyttar kollektivtilbod:

- Eigne innbyggjarar
- Turistar

I høyringsutkast til Kollektivtransportplan for Buskerud er reiselivet og turisten i prinsippet ikkje noko tema, sjølv om dette har vore påpeikt eit utal gonger gjennom planprosessen. Oppfatninga til dagleg leiar er at det har vore tilnærma umogeleg å få aksept for at kollektivtilbodet i Buskerud skal sjå på turisten som ein brukar eller potensiell brukar, som det skal takast omsyn til. I ein «vanleg» tenking i forhold til utvikling av kollektivtilbod kan kanskje dette vera rett, men at denne problemstillinga blir oversett i eit fylke med Norges største reiselivregion er mildt sagt forunderleg. Hallingdal med 5 – 6 mill. gjestedøgn eller 1,6 mill. reiser (grovt stipulert), der kanskje 10 - 15% nyttar kollektivtilbod i dag, har ikkje vore verdt å vurdere. At 2-3000 bilar kvar dag ikkje er interessant å vurdere inn i ein kollektivtrafikkplan er mildt sagt merkeleg. Grunnlaget for å gjera kvalifiserte vurderingar av omfanget er tilstades, m.a. gjennom rapportar som: Reiselivsnæringens transportbehov i region sør og forvaltningsplan Rv7/Rv52. Sjølv om turisten ikkje er ei definert målgruppe i ein snever tankegang i forhold til ein kollektivtransportplan, vil denne målgruppa kunne vera med å gje eit meir omfattande kollektivtilbod. Denne problemstillinga blir ekstra merkeleg når det heller ikkje er teke omsyn til Buskerud fylkeskommune ein eigen plan, Regional delplan for reiselivet i Buskerud 2010 – 2016. Her står det under punkt 6.6.1 om samferdsel m.a.:

Mål

- *Infrastrukturen i Buskerud skal sikre konkurransekraft på lik linje med sammenliknbare regioner og destinasjoner*

SAK 19-13, VEDLEGG 1

- *Samferdselstilbudet skal utvikles på en miljømessig god måte og kundeperspektivet skal ivaretas*

Strategiske tiltak

- *Påvirke til økt og bedre koordinert kollektivtransport til/fra destinasjonene. Stimulere til utvikling av gode konsepter og servicetilbud som sikrer effektive og behagelige reiseopplevelser.*

Og det blir sagt:

For å møte bærekraftutfordringen må det tenkes nytt både når det gjelder tilbud og konsepter for kollektivtransport. Målet må være å gi de reisende en så "sømløs" transport som mulig.

Frekvens, regularitet, tilbringertjenester, bagasjehåndtering, mulighet for å kjøpe mat og drikke kan bidra til å gjøre tilbudene mer attraktive.

Med et mål om å øke antall internasjonale gjester, er det strategisk viktig med gode kollektivtilbud mellom flyplasser/andre innfallsporter og destinasjonene.

For at kollektivtilbudet til destinasjonene skal være attraktivt må det legges til rette med korresponderende busser. Ekspressbussenes mulighet bør også utnyttes bedre enn i dag.

Biltrafikken til og fra destinasjonene representerer den største samferdselsmessige utfordringen i form av køer og trafikktopper. Muligheten til å reise kollektivt blir et viktig tema med hensyn til lokalisering av nye hytteområder. En løsning er å konsentrere fritidsboligutviklingen til etablerte områder for å oppnå volum som gjør det mulig å drive et attraktivt kollektivtilbud. På Buskerudnivå må bedre tilbud på Bergensbanen, og utbygging av Ringeriksbanen, få høy prioritet. Tilbudet må tilpasses ulike kundegrupper.

Argumenta for å gjera nærare vurderingar i forhold til turisten som målgruppe i kollektivtransportplanen bør vera innlysande. Dette vil og styrke regionen sin konkurranseprofil.

Som eit siste argument kan nemnast tragikktryggleiksperspektivet. Regionrådet for Hallingdal har gjennom prosjektet «Trafikktryggleik Hallingdal» fått gjort omfattande analysar av trafikkulykker i Hallingdal gjennom mange år. Ein av konklusjonane er at i halvparten av ulykkene er turistar involvert.

I forslag til kollektivtrafikkplan er trafikktryggleikfokuset fyrst og fremst i forhold til gangveggar til og frå haldeplassar.

Rett utskrift

Ål 31.1.2012

Knut Arne Gurigard

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar



BUSKERUD
FYLKESKOMMUNE

Handlingsprogram for kollektivtransport 2014-2017

Høringsversjon mars 2013



Buskerud fylkeskommune
Samferdselsavdelingen
mars 2013

Forord

Fylkestinget i Buskerud vedtok den 14.6.2012 Kollektivtransportplan Buskerud – utvikling mot 2030. Handlingsprogrammet for kollektivtransport 2014-17 viser hvordan fylkeskommunen og fylkeskommunens administrasjonsselskap Buskerud Kollektivtrafikk AS (Brakar) skal følge opp de målsettinger og strategier som er fastsatt for kollektivtransporten gjennom reelle handlinger de neste fire årene.

Handlingsprogrammet viser også hvordan fylkeskommunen og Brakar skal arbeide aktivt for å få andre aktører til å legge forholdene best mulig til rette for kollektivtransporten.

Buskerud fylkeskommune og Brakar vil videreføre arbeidet med å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt. Flere av de oppgavene som er lagt inn i handlingsprogrammet er ikke nye oppgaver, men oppfølging av arbeid som er i gang. Det gjelder f.eks. tilpasninger i rutenettet, bedre informasjonstilgang og nye løsninger knyttet til billettering og taksordninger.

Ordinære driftsoppgaver skal selvfølgelig videreføres selv om de ikke er omtalt i programmet fullt ut. Endringer i transportbehov løses når de inntreffer. Kundebehandlingen i førstelinjetjenesten utvikles både blant sjåfører og skrankepersonell kontinuerlig.

Drift og vedlikehold av infrastruktur, holdeplasser og knutepunkter er vegeiernes og Jernbaneverkets ansvar. Det samme gjelder kollektivtransportens fremkommelighet. Kommunene rår i tillegg over andre virkemidler som er av stor betydning for kollektivtransporten utvikling slik som arealplanlegging, parkeringspolitikk og skolestruktur.

Fylkeskommunen og Brakar vil derfor videreføre et tett samarbeid med kommunale og statlige myndigheter og transportetater. Sammen kan vi legge til rette for effektive kollektivløsninger og overføring av trafikk i tråd med målsettingene i kollektivtransportplanen.

Drammen, 06.03.2013

Gro R Solberg
Samferdselssjef

Innhold

1.	BAKGRUNN	4
2.	MÅLSETTINGER OG FØRINGER.....	5
2.1	Overordnet mål for kollektivtransporten	6
2.1.1	<i>Strategier for å nå overordnet mål</i>	<i>6</i>
2.1.2	<i>Retningslinjer for arealplanlegging</i>	<i>6</i>
2.2	Hovedmål for kollektivtransporttilbudet.....	7
2.2.1	<i>Strategier for å nå hovedmål for kollektivtransporttilbudet</i>	<i>7</i>
2.3	Hovedmål for kollektivtransportsystemet.....	8
2.3.1	<i>Strategier for å nå hovedmål om kollektivtransportsystemet</i>	<i>8</i>
2.4	Oppsummering – hovedinnretningen i kollektivtransportplanen.....	9
3.	ØKONOMISKE FORUTSETNINGER.....	10
4.	HANDLINGSPROGRAMMET	13
4.1	Felles for Buskerud fylke.....	14
4.2	Buskerudbyen	18
4.3	Ringeriksregionen:.....	19
4.4	Røyken og Hurum	20
4.5	Distriktene og reiselivet.....	21
4.6	Sammendrag - handlinger	22

1. Bakgrunn

Fylkestinget behandlet Kollektivtransportplan for Buskerud den 14. juni 2012 og vedtok følgende:

1. Fylkestinget godkjenner at "Kollektivtransportplan for Buskerud", datert 29. november 2011, legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen.
2. Det utarbeides et handlingsprogram for oppfølging av planen. Handlingsprogrammet startes opp i 2012.
3. Buskerud fylkeskommunes arbeid med gjennomføring av planen skal skje i nært samarbeid med andre regionale aktører, statlige etater, kommuner og interkommunale samarbeid.
4. Reiselivsnæringens behov for samordnet kollektivtransport, innarbeides i kollektivtransportplanen for Buskerud. Innunder her er det viktig at også flybusstilbudet mellom Ringerike/Hallingdal og Gardermoen blir omtalt.

Planen følges nå opp med å utarbeide et handlingsprogram for hvordan strategiene skal nås. I handlingsprogrammet ivaretas alle føringer og strategier som er vedtatt i plandokumentet, inkl. tilleggsvedtak i punkt 4.



2. Målsettinger og føringer

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 derfor til Buskerudsamfunnets utvikling og verdiskapning.

Kollektivtransportplanen er en strategisk plan som viser dagens og fremtidens situasjon og utfordringer. I planen beskrives 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. Satsing som beskrives i målene tilsvarer en situasjonen som beskrevet i fremtidsbilde 4 i kapittel 8 "Fremtidsbilder for utvikling av kollektivtransporten". Målsettingene er også i tråd med Buskerudbysamarbeidets mål om at vekst i motorisert transport skal tas ved kollektivtransport og sykkel.

Målene og strategiene fra kollektivtransportplanen er gjengitt i kapittel 2.1 – 2.4.



2.1 Overordnet mål for kollektivtransporten

O1 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).

2.1.1 Strategier for å nå overordnet mål

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.

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.

O1.3 Finansiering av kollektivtransporten

- 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.

2.1.2 Retningslinjer for arealplanlegging

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 som kan opprettholdes over tid.

2.2 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.

2.2.1 Strategier for å nå hovedmål for kollektivtransporttilbudet

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, komplette 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.

2.3 Hovedmål for kollektivtransportsystemet

H2 Kollektivtransportsystemet

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

2.3.1 Strategier for å nå hovedmål om kollektivtransportsystemet

H2.1 Linjenett og knutepunkter for 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 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.

2.4 Oppsummering – hovedinnretningen i kollektivtransportplanen

Det skal primært satses på tilbudsforbedringer der behovet er størst, og der man kan høste miljøgevinster av satsingen, d.v.s. i byområdene og for pendling til Oslo og Akershus.

I satsingsområdene stilles det krav om kommunalt engasjement. Kommunene i disse områdene må vedta utbyggingsstrategier med arealdisponeringer som støtter opp om kollektivtrafikken. Videre vurderes tiltakspakker der man ser infrastrukturutbygging med veg og jernbane i sammenheng med kollektivsatsingen. Innføring av en form for trafikantbetaling vil være nødvendig i disse områdene. Det er i planen lagt opp til at en stor andel av inntektene fra innkrevingen skal nyttes til å forbedre kollektivtilbudet.

I distriktene skal det gjøres innsats for å utnytte ressursene bedre. Mange steder kan det være mer tjenlig med bestillingsruter, bruk av minibuss eller drosje framfor å kjøre ordinære bussruter. I slike områder oppnås ikke miljøgevinster av tradisjonell kollektivtransportsatsing. Nye løsninger skal primært bidra til å dekke innbyggernes behov for mobilitet.

Skoleskyssen skal gis god kvalitet i hele fylket.

Det legges opp til at en større del av pendlertrafikken mot Oslo og Akershus skal tas kollektivt i fremtiden. Fylkeskommunens engasjement skal forsterkes på dette punkt.

Fra de fleste deler av fylket er det etablert gode transportordninger til flyplassene. Fra nedre Buskerud er det f.eks. egne flytog og/eller lokaltog som kjører direkte til Oslo lufthavn Gardermoen og til Sandefjord lufthavn Torp i Vestfold. Det er gjort vedtak om at det skal arbeides aktivt for bedre tilbringertjenester også fra Ringerike og Hallingdal.

Påvirkerrollen overfor bl.a. NSB og Jernbaneverket skal forsterkes. Buskerud er et viktig jernbanefylke både for pendlere og for reiselivet. Det anses derfor viktig at fylkeskommunen bruker mer energi for å påvirke til sterkere jernbanesatsing i fylket.

3. Økonomiske forutsetninger

Handlingsprogrammet bygger på de strategiene som er vedtatt i Kollektivtransportplanen i fylkestinget i juni 2012. Strategiene innebærer at kollektivtransporten skal utvikles i hele fylket, men i noe forskjellig retning i byer, bynære områder og i distriktene.

Om økonomi heter det følgende:

01.3 Finansiering av kollektivtransporten

- *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.*

Det er en forutsetning at vedtatte strategier skal oppnås innen år 2030. Samtidig skal det utarbeides et realistisk handlingsprogram for de fire første årene, 2014-17.

Rammer fra Buskerud fylkeskommune:

Fylkeskommunes handlingsprogram for 2013-16 legges til grunn for handlingsprogrammet for kollektivtransport. De årlige økonomiske rammene dekker dagens drift/nivå i tilbudet. Innenfor disse rammene kan det være mulig å gjennomføre endringer, omprioriteringer og effektiviseringer som synliggjøres i handlingsprogrammets 0-alternativ.

Utviklingsmulighetene blir noe større dersom man legger til grunn økt finansiering. Derfor er det lagt inn 3 alternativ med økt finansiering på

- 10 Mill kr pr år i alternativ 1
- 20 Mill kr pr år i alternativ 2
- 30 Mill kr pr år i alternativ 3

Buskerudbyen:

Belønningsmidler fra den statlige insentivordningen er foreløpig avtalt for perioden fram til 31.12.2013, men med fullføring og drift i ytterligere 6 måneder til 1.7.2014. Av belønningsmidlene er det i perioden 2010-13 lagt inn ca. 20 Mill kr pr år til finansiering av nye rutetilbud og driftsrelaterte tiltak. Det arbeides aktivt for å få videreført midler til økt drift også for årene 2014-16. Det legges derfor til grunn at finansieringen av økt tilbud og tilbudsrelaterte tiltak videreføres på samme nivå.

Trafikantbetaling fra 2017: I Buskerudbyen skal det legges til rette for finansiering av en betydelig satsing gjennom trafikantbetaling (Buskerudbypakke 2). Dette vil imidlertid ikke være på plass før tidligst fra 2016.

I perioden 2014-16 utarbeides og vedtas planene for tilbudsutvikling i Buskerudbyen. De økonomiske/finansielle beregningene gjennomføres samtidig. I handlingsprogrammet er

økt drift illustrert med en vekst i tilbudet som vil koste 30 Mill mer enn i 2016. Det presiseres at det er stor usikkerhet knyttet til dette beløpet.

Ovenfor omtalte midler fra Buskerudbyen sammen med rammene i fylkeskommunens handlingsprogram 2013-16 er lagt til grunn i 0-alternativet.

Ringerikspakke:

KVU-prosess (konseptvalgutredning for transportsystemet) for Ringeriksområdet ble startet i desember 2012. Resultatet av KVU vil bli lagt til grunn for kollektivtransportsatsingen i dette området. KVU-arbeidet er forutsatt slutført i 2014.

Røyken og Hurum:

Røyken/Hurum-området har betydelige transportutfordringer som følge av sterk økning i innbyggertall og pendling mot Oslo og Akershus. Dette området omtales derfor i handlingsprogrammet som et område med muligheter for sterkere satsing på kollektive transportløsninger. Dette må utredes og avklares tidlig i handlingsprogramperioden.

Mer effektiv drift og omprioriteringer:

En av kollektivtransportplanens strategier er å gjennomføre tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av kollektivmidlene. Dette innebærer at det skal gis mulighet for å omprioritere, legge ned ruter der behovet er lavt og heller satse i områder der behovet er større. Satsing som gir økt belegg på bussrutene, spesielt utenom rushtid, kan også gi bedre ressursutnyttelse og miljøgevinster. Effektiviseringstiltak vil kunne gjennomføres i hele fylket.

Infrastrukturtiltak i kollektivsystemet:

Bedre infrastruktur for kollektivtrafikken, veger, holdeplasser, kollektivfelt, informasjonssystemer o.l. omtales i kollektivtransportplanen som viktige tiltak for å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt. I handlingsprogrammet for kollektivtransport tas først og fremst opp kollektivinfrastruktur (system) som Buskerud Kollektivtrafikk AS (Brakar) har ansvaret for.

Infrastrukturtiltak i vegnettet:

Handlingsprogrammet vil inneholde lite om infrastrukturtiltak på vegnettet. Infrastrukturtiltak i vegnettet er vegeierens ansvar. Vegeier har f.eks. ansvaret for holdeplasser, drift/vedlikehold, fremkommelighetstiltak m.m.

Tiltak på fylkesvegnettet blir behandlet i handlingsprogrammet for fylkesvegene. Statens vegvesen og kommunene må også følge opp kollektivtransportplanens intensjoner ved å tilrettelegge for kollektivtrafikk på de veger som disse forvaltningsnivåene har ansvaret for.

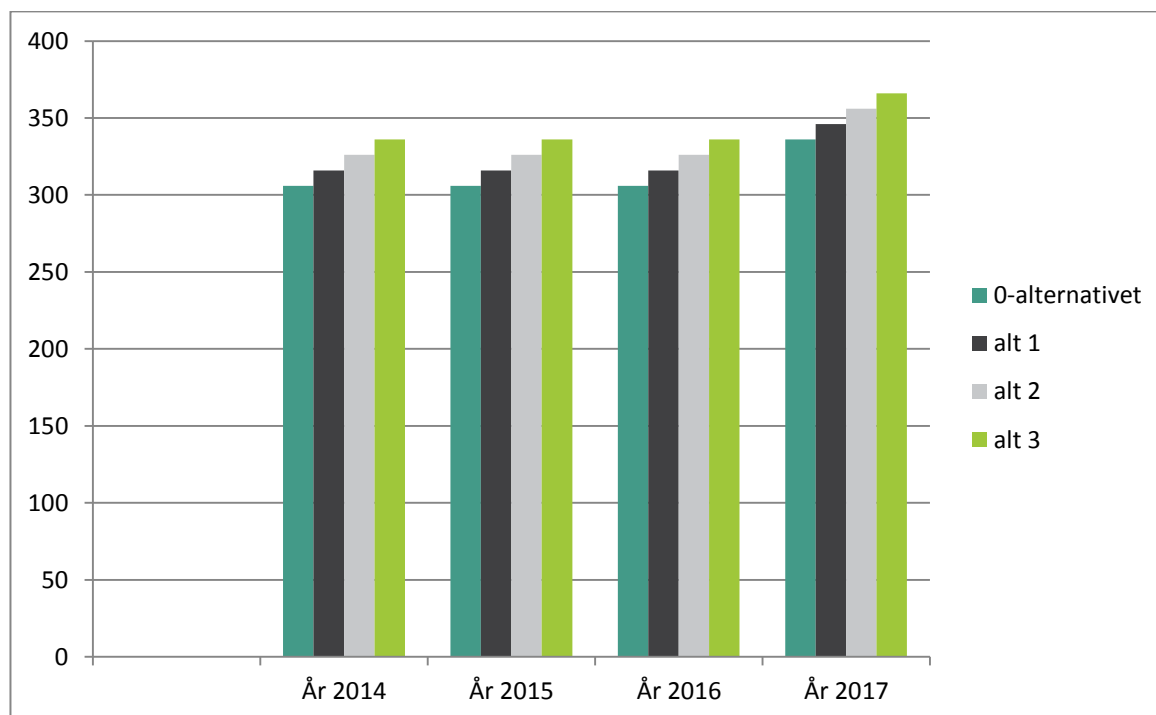
Tilsvarende gjelder for arealplanlegging, parkeringspolitikk, skolepolitikk etc. som i sterk grad er av betydning for kollektivtransporten. Det er derfor behov for et tett samarbeid med de andre forvaltningene for at målene i planen skal kunne nås.

De økonomiske forutsetningene som er beskrevet over er vist i tabellen nedenfor i 2013-kroner.

Økonomi - mulig utvikling (I Mill kr)					
	<i>Referanseår</i> 2013	2014	2015	2016	2017
Bevilgning fra Buskerud fylkeskommune (inkl skoleskyss) *)	286	286	286	286	286
Belønningsmidler/Buskerudbypakke 1 **)	20	10	0	0	0
Fase 1 Buskerudbypakke 2 **)	0	10	20	20	0
Fase 2 Buskerudbypakke 2 (med trafikantbetaling) **)	0	0	0	0	50
O-alternativet	306	306	306	306	336
Alternativ 1 = + 10 Mill		316	316	316	346
Alternativ 2 = + 20 Mill		326	326	326	356
Alternativ 3 = + 30 Mill		336	336	336	366

*) Inkl lovpålagt skoleskyss men IKKE kostnader knyttet til fritt skolevalg og krav om dimensjonering for sitteplasser der det utføres skolebarnttransport.

**) Videreføring og nivå på kollektivsatsing i Buskerudbyen er avhengig av innretningen på avtale om Buskerudbypakke 2



4. Handlingsprogrammet

Kollektivtransportplanen har følgende hovedinnretninger:

- Satsing i byer – med økt/ny finansiering
- Økt satsing på pendling/arbeidsreiser
- Videreføring av tilskuddsnivå, men nye og mer effektive løsninger i distriktene.

Handlingsprogrammet er systematisert i forhold til disse hovedinnretningene. Samtidig er det erkjent at en rekke oppgaver er av felles interesse og betydning for hele fylket. Endring i f.eks. pris- og sonesystem, nye billetteringsordninger, måten vi forholder oss i jernbanesaker er av betydning for hele fylket.

Tiltak som berører to eller flere områder av fylket, er tatt med under "felles for Buskerud fylke". I noen tilfeller kan det likevel være hensiktsmessig å gjenta helt eller delvis at tiltaket er av spesiell interesse i ett område.

På denne bakgrunn er handlingsprogrammet inndelt i fem underkapitler, som selvfølgelig må vurderes samlet dersom man skal få et helhetlig bilde av handlingene:

1. Felles for Buskerud fylke
2. Buskerudbyen
3. Ringerike
4. Røyken og Hurum
5. Distriktene

FORKLARINGER TIL TABELLENE

Alternativ 0 – 3:

0 = Dagens tilskuddsnivå + noe tilskudd fra belønningsordningen og Buskerudbypakke 2.

1 = Dagens tilskuddsnivå + 10 Mill pr år

2 = Dagens tilskuddsnivå + 20 Mill pr år

3 = Dagens tilskuddsnivå + 30 Mill pr år

Tiltakstype:

U = Utredningsoppdrag

E = Etablere, investere og klargjøre for tiltak

O = Oppstart av tiltak

D = Drift – varig drift

A = Andre oppgaver

Forkortelser:

BFK = Buskerud fylkeskommune

BK = Buskerud kollektivtrafikk AS (Brakar)

BB = Buskerudbyen

KVU = Konseptvalgutredning som gjennomføres før planlegging av store tiltak.

4.1 Felles for Buskerud fylke

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Strategi H1.2. Veksten i motoriserte reiser mot Akershus/Oslo, tas av kollektivtransport.	Utrede mulighetene og kostnadene ved å overta ansvaret for flere pendler-ruter mot Oslo og Akershus (Gjelder f.eks. TIMEkspresen linje 4 Hønefoss – Oslo og linje 10 Vikersund – Drammen - Oslo)	U	BK og BFK	0	-	-	-
Strategi H1.2 Koordinere mot Ruter i Oslo og Akershus.	Samordne Oslo- og Akershus-rettede rutetilbud. Ambisjonsnivå og økonomiske muligheter må avklares.	A	BK	0	0	0	0
Strategi H1.3. Smart kollektivtransport i området med lavt trafikkgrunnlag. Etablering og igangsetting av bestillingsruter.	Utrede, eventuelt planlegge og etablere system og drift av bestillingstransport. Igangsett ett eller flere pilotprosjekt. Utrede i 2013, investere i system i 2014 og etablere pilotdrift og eventuelt permanent drift i perioden 2014-17.	U E O D	BK	1	0	0	0
Strategi H1.3. Smart kollektivtransport i området med lavt trafikkgrunnlag. Etablering og igangsetting av bestillingsruter.	Utvikle bestillingsruter som erstatning for ordinære bussruter med lavt belegg (se også distriktspakke). Usikkerhet knyttet til økonomisk behov.	D	BK		0(1)	0(1)	0(1)
Strategi H1.5. Lange fylkeskryssende ruter gjennom fylket skal drives uten tilskudd.	Bidra med informasjon om tilbud. Tilby tilslutning til sanntidsinformasjonssystem mot vederlag.	D	BK	0	0	0	0
Strategi H1.5. Tilrettelegg for utvikling av kommersielle ruter.	Utøve løyvemyndighets-rollen på en god måte. Rask saksbehandling med brukernes interesser i fokus. Samordning med lokale ruter.	A	BFK	0	0	0	0

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Strategi H1.5. Tilrettelegg for utvikling av kommersielle ruter.	Bidra med bedre infrastruktur (holdeplasser etc.).	E	Veg-eier	-	-	-	-
Strategi H1.6 Arbeide aktivt for forbedret togtilbud i og gjennom Buskerud fylke. Se også H2.4	Forsterke påvirkrollen. Ha regelmessige møter med NSB. Samråd med kommuner og kommuneregioner.	A	BFK og BK	0	0	0	0
Mål: O1.1. Strategi: H2.5. Miljøvirkninger av samferdsel.	Fase inn busser med lavere klima og miljøutslipp og annen forurensing. Stilles som standardkrav i alle kontrakter med bussoperatører.	U D	BK BK	0 0	0 0	0 0	0 0
Mål O.1.2., Retningslinje 1 og 2. Tilrettelegging gjennom arealbruk.	Informere kommuner om vedtatte retningslinjer for arealutvikling som støtter opp om kollektivtrafikk. Gjelder kommunene i Buskerudbyen, Ringerike, Hole og Røyken. Skal også følges opp i regional Areal og transportstrategi.	A	BFK	0	-	-	-
Mål O.1.2., Retningslinje 1 og 2. Tilrettelegging gjennom arealbruk.	Påse at kommunene følger opp retningslinjene i sine arealplaner. Benytte innsigelse når det er nødvendig.	A	BFK	0	0	0	0
Strategi H2.1. Linjenett, knutepunkter for tog og buss samt innfartsparkering.	Gjennomgå linjenett med sikte på å få en enklere, mer kundenvennlig og robust struktur. Kontinuerlig prosess.	A	BK	0	0	0	0
Strategi H2.1. Linjenett, knutepunkter for tog og buss samt innfartsparkering.	Fylkeskommunen skal ta et særskilt pådriveransvar for utvikling av knutepunkter og innfartsparkering. Det vises til Nasjonal Transportplan og kollektivtransportplanen. Rollen avklares i 2013.	A	BFK	0	0	0	0

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Strategi H2.3 og H2.5 Bussmateriell, universell utforming og kundevennlighet.	Oppfylle sentrale krav om dimensjonering av bussmateriell på strekninger med skoleskyss. Det forutsetter at sentrale krav følges opp med tilstrekkelige statlige overføringer. Fylkeskommunen har krevet full kompensasjon på 10-13 Mill kr pr år.	D	BK	0	0	0	0
H2.3. Universell utforming og kundevennlig ruteinformasjon.	Forbedre og modernisere informasjonen om rutetilbud. • Tradisjonelle medier. Trykksaker,, oppslag etc. • Internett. • SMS/app.	D	BK	0 0 1	0 0 1	0 0 1	0 0 1
H2.3. Universell utforming og kundevennlig ruteinformasjon.	Koble seg opp mot nasjonal reisepanlegger. Avklares i 2013	D	BK	0	0	0	0
H2.3. Universell utforming og kundevennlig ruteinformasjon.	Innføre sanntidsinformasjon i Buskerudbyen Pilotprosjekt gjennomføres i 2012-13. Videre utvikling avhengig av vedtak om finansiering gjennom Buskerudbypakke 2.	E D	BK	-	-	-	0
H2.3. Universell utforming og kundevennlig ruteinformasjon.	Innføre sanntidsinformasjon utenfor Buskerudbyen	D	BK	-	-	2	2
H2.3. Pris- og sonestruktur skal være enkel og kundevennlig.	Innføre nytt pris/sonesystem med lavere prisnivå enn dagens. Korte reiser skal ikke koste mer når det etableres større soner. Økonomisk behov avhengig av ambisjonsnivå og takstnivå.	D	BK	2	2	2	2
Strategi H2.3 og H2.5 Bussmateriell, universell utforming og kundevennlighet	Universell utforming av busser implementeres i anbudskontraktene.	D	BK	0	0	0	0

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Mål: H2. Strategi H2.4 og H2.5 Universell og kundevennlig utforming av infrastruktur.	Prioritere høy standard på vegdekke i kollektiv traséer.	UE	Vegeier	-	-	-	-
Mål: H2. Strategi H2.4 og H2.5 Universell og kundevennlig utforming av infrastruktur.	Ha sterkere fokus på gangruter til bussholdeplasser.	UE	Vegeier	-	-	-	-
Mål: H2. Strategi H2.4 og H2.5 Universell og kundevennlig utforming av infrastruktur.	Prioritere fremkommelighet for buss, om nødvendig på bekostning av biltrafikk. Spesielt i byer og sentrale tettsteder.	UE	Vegeier	-	-	-	-
Strategi H2.4. Arbeide aktivt for forbedret kapasitet på jernbanenettet i og gjennom Buskerud fylke.	Forsterke påvirkerrollen. Sterkere engasjement i tiltak knyttet til finansiering av statlig jernbaneinfrastruktur.	A	BFK og kommunene	0	0	0	0
Strategi H2.4. Arbeide aktivt for forbedret kapasitet på jernbanenettet i og gjennom Buskerud fylke.	Påvirke til bygging av Ringeriksbanen og tiltak som gir kortere reisetid på Bergensbanen.	A	BFK	0	0	0	0



4.2 Buskerudbyen

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Hovedmål H1 Strategi H1.1 Satse på kollektivtrafikk i byene.	<u>Buskerudbypakke 1</u> Videreføre eksisterende rutetilbud og utvide tilbudet innenfor belønningsordningens rammer.	D	BK/BFK	0	0	0	-
Hovedmål H.1 Strategi H1.1 Satse på kollektivtrafikk i byene.	<u>Buskerudbypakke 2.</u> Utrede og planlegge forbedringer i tilbudene som skal komme når ny/økt finansiering er på plass fra 2017. Finansieres med midler fra belønningsordningen og/eller Buskerudbypakke 2.	U	BK	0	0	0	0
Hovedmål H1 Strategi H1.2 Satse på kollektivtrafikk for pendlere til Oslo og Akershus.	Forsterke busstilbudet internt i Buskerudbyen og til/fra Oslo og Akershus. Forutsetter avklaring om Buskerudbypakke 2 med finansiering.	D	BK	-	-	-	0
Strategi H2.4 og H1.6. Arbeide aktivt for forbedret kapasitet på jernbanenettet i og gjennom Buskerud fylke.	Påvirke NSB og Jernbaneverket til økt satsing på korridoren Kongsberg – Oslo/Gardermoen.	A	BFK/ kommune ne i BB	0	0	0	0



4.3 Ringeriksregionen

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Hovedmål H1 Strategi H1.1 Satse på kollektivtrafikk i byene.	Bidra i arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for Ringeriksregionen. I KVUen inngår konsepter med økt kollektivtrafikk, redusert biltrafikk etc. KVU ferdigstilles 1.7.2014.	U	BFK/ SVV	0			
Hovedmål H1 Strategi H1.1 Satse på kollektivtrafikk i byene.	Planlegge og utvikle busstilbudet internt i regionen.	U D	BK BK	-	1	3	3
Hovedmål H1 Strategi H1.2 Satse på kollektivtrafikk for pendlere til Oslo og Akershus.	Utrede alternative løsningsmuligheter for kollektivtransport på strekningen Ringerike – Akershus/Oslo. Må avklares før neste anbudsrunde. Se også eget fellespunkt om pendling.	U D	BK/BFK	-	1	3	3
Fylkestingets vedtak pkt 4.	Flybuss til Gardermoen (inngår i distriktene – se nedenfor).						

4.4 Røyken og Hurum

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Hovedmål H1 Strategi H1.2 Satse på kollektivtrafikk for pendlere til Oslo og Akershus.	Gjennomgå kollektivtilbudet (på systemnivå) i og til/fra Røyken/Hurum. I gjennomgangen inngår arbeidsdeling mellom buss, båt og tog og behov for kollektivknutepunkter. Foreslå endringer i rutetilbud (på systemnivå). Gjennomgangen vil vise om det er effektiviseringsmuligheter og om forbedringer kan gjennomføres innenfor eksisterende tilskuddsnivå – eller om det blir behov for økte driftsmidler.	U	BK	1	-	-	-
Hovedmål H1 Strategi H1.2 Satse på kollektivtrafikk for pendlere til Oslo og Akershus.	Iverksette endringer i kollektivtilbudet i og til/fra Røyken/Hurum. Lokalt og til/fra Oslo og Akershus	D	BK	-	2	2	2
Hovedmål H1 Strategi H1.2 Satse på kollektivtrafikk for pendlere (til Drammen).	Iverksette endringer i kollektivtilbudet i og til/fra Røyken/Hurum. Lokalt og til/fra Drammensområdet.	D	BK	-	2	2	2

4.5 Distriktene og reiselivet

Mål og strategi	Innhold i oppgaven	Tiltak	Ansvar	2014	2015	2016	2017
Strategi H1.3. Skoleskyssen er grunnstammen i kollektivtrafikken.	Gjennomføre pålagt skoleskyss. Åpne skoleruter for andre passasjerer.	D	BK	0	0	0	0
Strategi H1.3. Smart kollektivtransport basert på lavt trafikkgrunnlag. Etablering og igangsetting av bestillingsruter.	Legge om til bestillingstransport der det er behovsdekkende og mer rasjonelt enn ordinær rutekjøring. Investering og etablering inngår i fellestiltak.	D	BK	0	0	0	0
Strategi H1.3. Smart kollektivtransport basert på lavt trafikkgrunnlag.	Utrede behov og potensiale for pendlerbuss: - Mellom kommunene i Hallingdal. - Mellom Flesberg og Kongsberg.	U	BK	1	-	-	-
Strategi H1.5. Lange fylkeskryssende ruter, som drives uten tilskudd.	Samarbeide med operatørene for å avklare fremtidig ekspressbusstilbud når ny Rv 7 Sokna – Ørgenvika åpnes i 2014. Arbeidet bør starte i 2013.	U	BK og BFK	0	-	-	-
Fylkestingets vedtak pkt 4.	Drøfte reiselivets behov med bransjen og kommune-regionene/kommunene. Vurdere spleiselag som en mulig løsning for konkrete tiltak.	U	BFK	0	-	-	-
Fylkestingets vedtak pkt 4.	Flybuss Hallingdal - Ringerike – Gardermoen Utredningen avklarer behov for eventuell etablering og drift.	U E D	BFK	0	3	3	3

4.6 Sammendrag - handlinger

Alternativ 0 (dagens økonomiske rammer)

- En rekke ordinære driftstiltak videreføres uten kvalitetsendringer.
- Det gjøres imidlertid effektiviseringstiltak og omdisponeringer som samlet sett kan gi noe økt eller endret kollektivtilbud (f.eks bestillingsruter i stedet for ordinær rutetrafikk).
- En del tiltak utredes og planlegges innenfor dagens ramme. Det gjelder bl.a. pendlerbussene, reiselivets behov, flybuss Hallingdal/Ringerike – Gardermoen og alternativ drivstoff/miljøvennligere løsninger. Gjennomføring av forbedringer må utsettes.
- Utrede og planlegge betydelig kollektivsatsing i Buskerudbyen med midler fra Belønningsordningen eller Buskerudbypakke 2. Gjennomføring er avhengig av ytterligere finansiering gjennom Buskerudbypakke 2.
- Uten ekstramidler gjøres det som hovedregel kun tiltak som ikke koster noe ekstra.

Alternativ 1 (med + 10 mill kr)

- Etablere et system som kan håndtere bestillingstransport i hele fylket og iverksette ett eller flere pilotprosjekter fra 2014.
- SMS-applikasjon for reiseplanlegging fra 2014.
- Utrede og planlegge endringer i kollektivtilbudet i Røyken og Hurum i 2014. Gjennomføring avhengig av ytterligere finansiering.
- Utrede pendlerbuss i Hallingdal og Flesberg/Kongsberg i 2014. Gjennomføring avhengig av utredningens resultat samt ytterligere finansiering.
- Utrede og planlegge endringer i kollektivtilbudet i Ringerike i 2015 (etter at KVVU'en for Ringerike er vedtatt). Eventuell gjennomføring avhengig av ytterligere finansiering.

Alternativ 2 (med + 20 mill kr)

- Nytt pris- og sonesystem i Buskerud med lavere prisnivå totalt sett fra 2014.
- Utvidet rutetilbud i Røyken og Hurum fra 2015.
- Sanntidsinformasjon utenfor Buskerudbyen fra 2016.

Alternativ 3 (med + 30 mill kr)

- Utvidet rutetilbud i Ringeriksregionen fra 2016.
- Alternativ 3 gir også muligheter for generell økt satsing i fylket for øvrig (ikke spesifisert i handlingsprogrammet).