

SAK 20/17 UTTALE, BUSKERUD FYLKESKOMMUNE SITT HANDLINGSPROGRAM FOR SAMFERDSEL 2018-2021

SAKSOPPLYSNING

Bakgrunn

I juni 2016 vedtok hovudutval for samferdselssektoren i Buskerud fylkeskommune å laga eitt felles handlingsprogram for både fylkesveger og kollektivtransport. Føremålet var m.a. å få ein heilskapleg tankegang omkring samferdsel i Buskerud, som fylkeskommunen har ansvaret for, der ein ser ulike transportmidlar i samanheng. Regionrådet for Hallingdal handsama i sak [56/16](#) innspel på tiltak til handlingsprogram for fylkesvegar og kollektivtransport 2018 -2021. Saka er skriven med ståstad Hallingdal.

Hovudutfordringar for samferdsel i Buskerud

Stikkordmessig det som er peika på som dei viktigaste utfordringane for samferdsel i Buskerud:

- *Klimagassutslipp og trafikkvekst*
- *Reisevaner*
- *Vedlikeholdsetterslep*
- *Klimaendringar*
- *Alvorlige ulykker*
- *Trafikkfarlige skolevegar*
- *Framkommeligheten for næringslivets transporter*
- *Uklar ansvarsfordeling langs fylkesvegnettet*
- *Distrikta*
 - o *Mangelfull vegstandard og rasutsatte partier*
 - o *Få kollektivpassasjerer*
 - o *Bytter mellom transportmidlar i kollektivknutepunkt*
- *Nærmere om byområdene og tettstedene*
 - o *Manglende helhetlige løysningar*
 - o *Framkommelighet for kollektivtransport, sykkel og gange*
 - o *Bilens fortrinn*
- *Nærmere om pendlingskorridorene*
 - o *Mange aktører og delt ansvar*
 - o *Etablere gode kollektivknutepunkt*
 - o *Dårlig vegstandard*

Oppbygging, mål, strategiar, prioriteringar

Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021 er eit styringsdokument som angir prioriteringar og tiltak innanfor fylkeskommunen sitt ansvar for samferdsel. Det omfattar både drift, vedlikehald og investeringar på fylkesvegnettet, i tillegg fylkeskommunen sitt ansvar for kollektivtransport.

Handlingsprogrammet dannar grunnlag for prioriteringar i fylkeskommunen sine årlege budsjett og leveranseavtalar med Statens vegvesen og Brakar. Handlingsprogrammet bygger på overordna planar og strategiar innanfor fagområdet, som Areal- og transportplan Buskerud, Kollektivtransportplan for Buskerud, Strategi for trafikkikkerhet i Buskerud og aktualisert fylkesvegstrategi.

Høringsfrist er 22. september 2017.

Handlingsprogrammet skal vedtakast i fylkestinget 7. desember 2017.



Fig. 1: Strategiar som blir lagt til grunn for Buskerud fylkeskommune sitt handlingsprogram for samferdsel 2018 - 2021

Basert på overordna planar og strategiar vedtok hovudutval for samferdselssektoren 24.11.2016 følgjande mål for handlingsprogrammet, der dei tre øvste delmåla blir prioritert.

Hovudmål

Et trafikksikkert, effektivt og miljøvennlig transportsystem som knytter fylket sammen.

Delmål

- *Ta veksten i personbiltrafikk i byområder og tettsteder med sykkel, gange og kollektiv, og overholde klimaforpliktelsene Norge har underskrevet i Paris-avtalen gjennom å redusere utslipp fra transportsektoren.*
- *Ivareta vegkapitalen og redusere forfallet på fylkesvegnettet.*
- *Halvere antall drepte og hardt skadde i trafikken innen 2023.*
- *Øke framkommeligheten for pendlere og næringslivets transportere.*
- *Redusere tap av jordbruksareal jfr. Nullvisjonen til Buskerud fylkeskommune, redusere tap av biomangfold og klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy.*

Satsingsområde og kriterier for utveljing av infrastrukturtiltak, lista i tabell 1, vart vedteke i same møte. Kriteriene «trafikksikkerhet», «klimatilpasning» og «se tiltak i sammenheng» vil vera gjennomgåande kriterier for alle programområda.

| | KOLLEKTIV-TRANSPORT (INFRASTRUKTUR) | TRAFIKK-SIKKERHET | GANG OG SYKKEL | FORFALL OG UTBEDRING | MILJØ |
|-----------------|---|---|--|--|---|
| SATSINGSOMRÅDER | 1. Byer (Hønefoss og Kongsberg), pendlingsreiser mellom byene og til/fra Oslo. 2. Kollektiv-knutepunkt definert i ATP 3. Skoleskyss | <ul style="list-style-type: none"> Tiltak mot møteulykker Tiltak mot utforkjøringsulykker Sikring av myke trafikanter: spesielt skoleveg, knutepunkt, holdeplasser | <ul style="list-style-type: none"> I og mellom byområder og tettsteder med over 5000 innbyggere og med mindre enn 10 km avstand i mellom. Skoleveg | <ul style="list-style-type: none"> Strekninger med høy trafikk der forfallet har kommet langt Strekninger med lav trafikk og stort forfall. Vedlikeholdsforfall bruer Flaskehals | <ul style="list-style-type: none"> Støyskjerming bygg Viktige/vernedede natur- og kulturområder/-objekter |
| KRITERIER | <ul style="list-style-type: none"> Passasjertall på holdeplasser Innmeldte klager på holdeplasser Behov for universell utforming Trafikksikkerhet/ulykker Reduserte klimautslipp (potensial for flere kollektivreisende) | <ul style="list-style-type: none"> Ulykkespunkt/strekninger Alvorlige ulykkestyper ÅDT | <ul style="list-style-type: none"> Trafikksikkerhet Gang/sykkelpotensial Nærhet til knutepunkt/målpunkt ÅDT Fartsgrenser Missing links (også mellom GS og Holdeplass) Sykkelby/bygd | <ul style="list-style-type: none"> ÅDT Trafikksikkerhet Regional sammenbindingsfunksjon Næringsvirksomhet | |

Økonomi

Dei økonomiske rammene til handlingsprogram for samferdsel 2018-2021, er i tråd med vedteken økonomiplan for 2017-2020. Same økonomiske ramme er framskrive for 2021. Handlingsprogrammet legg tre budsjett til grunn; Ramme til drift fylkesvegar, ramme til investeringar fylkesvegar og ramme til drift kollektivtrafikk.

Ramme til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet er midlar til driftskontraktar og bruvedlikehald, asfaltering og vegoppmerking. Ramma er noko under vegvesenet si tilråding for å kunne drifte og vedlikehalde vegnettet på ein forsvarleg måte slik at vedlikehaldsetterslepet ikkje aukar. Når ein ser på ramme til drift og vedlikehald i samanheng med investeringsramme til utbetring av forfall, blir det samla eit betring av vegstandard.

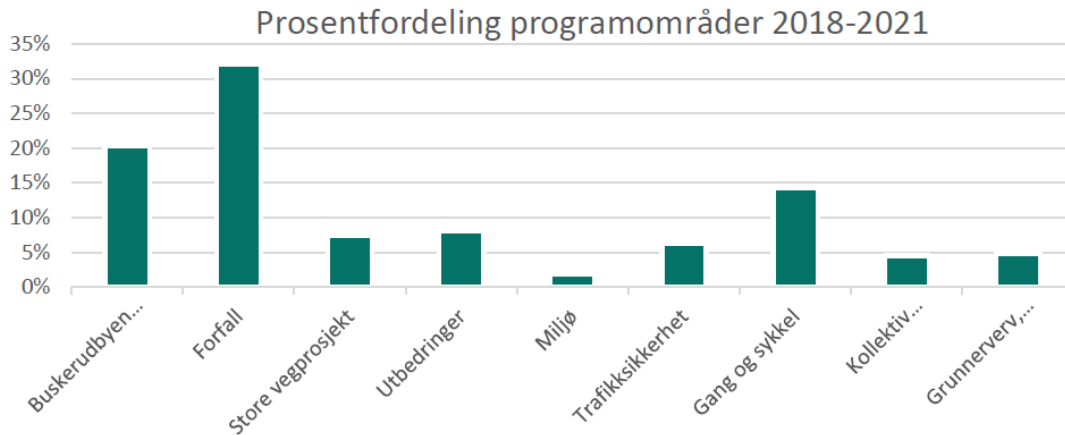
Netto innhenting av vedlikeholdsetterslepet i perioden er rekna til 171 mill.kr. Det betyr at målet i Fylkesvegstrategi 2014-2023, om at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet skal takast igjen på 16 år, blir endra, ny målsetting er 50 år.

| ØKONOMISKE RAMMER | | | | | |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| HOVEDOMRÅDER | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2018-2021 |
| Ramme til drift fylkesveger | 333,8 | 333,8 | 333,8 | 333,8 | 1335,2 |
| Ramme til drift kollektivtrafikk | 396,7 | 400,2 | 400,2 | 400,2 | 1597,3 |
| Ramme investeringer fylkesveger | 262,2 | 240,0 | 240,0 | 240,0 | 982,2 |

Tabell 2. Økonomiske rammer lagt til grunn for handlingsprogram for samferdsel 2018-2021. Oppgitt i mill.kr i 2017-kr.

Investeringsmidlane til fylkesvegane omfattar større og mindre tiltak på fylkesvegnettet. Dette kan vera tilrettelegging for gåande og syklende, forfallstiltak, infrastrukturtiltak for kollektivtransport, miljøtiltak langs vegnettet eller spesielle tiltak for trafikktryggleik. Investeringsbudsjettet for fylkesvegar er redusert med 30 prosent samanlikna med handlingsprogramperioden 2014-2017. Dette tilsvara 103 mill.kr i året. Inkludert i investeringsbudsjettet ligg det fleire prosjekt som binding frå gjeldande handlingsprogramperiode. Desse er starta opp, men ikkje fullført. Økonomiske bindingar for perioden 2018-2021 utgjer totalt 347,5 mill.kr (stort sett byområda, ingenting Halingdal). Fylkestinget har og vedteke at det skal setjast av 50 mill.kr kvart år til Buskerudbyen frå investeringsbudsjettet til fylkesvegar.

| HOVEDPRIORITERINGER INVESTERINGSTILTAK | | | |
|---|-----------------------|----------------------|--------------------------|
| PROGRAMOMRÅDER | NYE TILTAK MILL.KR | BINDINGER MILL.KR | SUM PROGRAM- OMRÅDENE |
| Forfallstiltak | 265 | 50 | 315 |
| Store vegprosjekt | | 74 | 74 |
| Utbedringstiltak | 79 | | 79 |
| Tilrettelegging for gåande og syklende | 118 | 23 | 141 |
| Trafikksikkerhetstiltak | 62 | | 62 |
| Miljøtiltak | 19 | | 19 |
| Kollektivtiltak og universell utforming | 44,7 | | 44,7 |
| Planlegging/Grunnerverv | 47 | 0,5 | 47,5 |
| Buskerudbyen | | 200 | 200 |
| SUM | 634,7 | 347,5 | 982,7 |



Tabell 6. Investeringstiltak fordelt på programområder. Økonomiske bindinger er inkludert.

Forfallstiltak er det største enkeltområdet med ca. 1/3 av investeringsbudsjettet. Midlar avsett til Buskerudbyen (Buskerudbypakke 2) og programområda gang- og sykkeltiltak samt kollektivtiltak utgjør til saman om lag 40 prosent.

For betre å kunne nytte tilgjengelege midlar, er det i handlingsprogrammet lagt opp til at enkelte gang- og sykkelveggar kan vurderast bygd med enklare standard enn det som er lagt opp til i Statens vegvesen sine eigne handbøker.

Dei økonomiske rammene til drift av kollektivtransporten dekkjer dagens nivå i kollektivtilbodet men gir ikkje rom for nokon vesentleg auka satsing. I handlingsprogrammet er Kollektivtransportplanen sine prioriteringar lagt til grunn. Kollektivtilbodet i byområda og for reiser mellom byområda og til/frå Osloregionen er i fokus, medan rutetilbodet i distrikta primært er innretta mot skuleskyss og andre lovpålagte transportar.

Trafikktryggleik

Strategi for trafikktryggleik i Buskerud 2014–2023 vart vedteke av fylkestinget i desember 2013. Trafikktryggleiksarbeidet i Buskerud bygger på nullvisjonen i Nasjonal transportplan 2014-2023. For å kunne nå nullvisjonen har Vegdirektoratet utarbeida eit delmål om ei halvering av talet på drepne og hardt skadde innan 2023 samanlikna med gjennomsnittet for åra 2008–2011. Det betyr at det i 2023 maksimalt skal vera 500 drepne og hardt skadde i vegtrafikken. For Buskerud vil det seia maksimalt 34 drepne og hardt skadde i 2023.

Handlinger og tiltak

DELMÅL 1: Ta veksten i personbiltrafikk i byområder og tettsteder med sykkel, gange og kollektiv, og overholde klimaforpliktelsene Norge har underskrevet i Paris-avtalen gjennom å redusere utslipp fra transportsektoren

Av investeringstiltak sykkel, gange og kollektivtransport i perioden 2018-2021 er det i Hallingdal foreslått sett av 13 mill. kroner til gang- og sykkelveg, Friskussen barnehage – Vassfarvegen i Nes kommune. I tillegg opprusting av haldeplassar i Nes og Hol kommune.

DELMÅL 2: Ivareta vegkapitalen og redusere forfallet på fylkesvegnettet

Etter år med knappe budsjetterammer til drift og vedlikehold har vedlikeholdsetterslepet akkumulert. Dette har ført til eit nedslite fylkesvegnett som ikkje fyller krava til den funksjonalitet som er nødvendig for å kunne tilby trafikantane eit påliteleg og effektivt transporttilbod. Buskerud har eit betydeleg vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet.

Satsingsområda for forfall og utbetringstiltak er:

- Strekningar med høg trafikk, der forfallet har kome langt
- Strekningar med låg trafikk og stort forfall.
- Vedlikeholdsforfall bruer
- Flaskehalsar

I Hallingdal er eit investeringstiltak prioritert i perioden 2018 – 2021, Klanten- avkj. Brenn Fv. 51 Gol, med 22 mill. kroner.

DELMÅL 3: Halvere antall drepte og hardt skadde i trafikken innen 2023

Det er valt følgjande satsingsområde for trafikktryggleikstiltak:

- Møteulykker
- Utforkøyringsulykker
- Sikring av mjuke trafikantar

Rapport frå handlingsprogram 2014-2017 peikar på behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å oppnå trygge skuleveggar. Det er valt å vidareføre satsinga på mindre tiltak skuleveg med 20 mill.kr i perioden 2018-2021. Desse midlane skal nyttast i dei 11 resterande kommunane som ikkje vart prioritert i førre periode, m.a. Gol og Hemsedal kommune.

DELMÅL 4: Øke framkommeligheten for pendlere og næringslivets transporter

Målet er å styrke framkomst for pendlarar og næringslivet sine transportar. Ynskje er og å auke framkomst for sykkel, gange og kollektivtransport der det er føremålstenleg. Men det er også eit mål å sikre god framkomst der potensialet for sykkel, gange og kollektiv er lågt. I handlingsprogramperioden er det satt av midlar til to nye bruer; Asdøla og Hervik bru.

VURDERING

Vurderingar er fyrst og fremst gjort med utgangspunkt Hallingdal.

Deler av Regionrådet for Hallingdal sine tidlegare uttalar til fylkesvegstrategi og kollektivtrafikkplan bør framleis vera aktuelle, vedlegg 1.

Eit viktig hovudtrekk i forslag ny fylkesvegstrategi er å legge større vekt på tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv i byområda. Det blir sagt at det framleis er fokus på å hente inn forfallet på fylkesvegnettet, men samstundes er det lagt opp til ein reduksjon på 48,5 mill. kr per år innanfor budsjetteramma for neste handlingsprogram (2018-2021). Dette gjer at det ikkje er mogleg å ta att forfallet på vegnettet i løpet av 16 år, som planlagt, det vil ta 50 år!

Dette gjer at det blir ei dreining av midlar til byområda. Det er og nærliggande å tenke at fylkesveggar som blir nedprioritert i forhold til å hente inn etterslep er dei minst trafikkerte vegane, som er i distrikta.

Det blir sagt at avgjerd om å utarbeide eit felles handlingsprogram for både fylkesvegar og kollektivtransport, tek utgangspunkt i innspel frå arbeidsseminar i mai 2016, og at innspela i hovudsak la vekt på forskjellane mellom by og distrikt, der det i byområda bør leggest større vekt på tiltak for sykkel, gange og kollektiv. I tillegg vart det understreka at det er viktig å sjå dei ulike transportmidlane og tiltak i samanheng, for å kunne utnytte ressursane og nå overordna målsettingar. For Hallingdal er det avgjerande at buss og Bergensbanen i endå sterkare grad blir sett i samanheng.

Frå Hallingdal si side er det tidlegare peika på at turisten og reiselivet i mykje større grad må vurderast i samband med kollektivtransport. For Hallingdal som den største reiselivregionen i landet bør det vera eit potensiale i forhold til bruk av buss/tog som kan vera ein vinn- vinn situasjon. Dette er forhold som ikkje er teke inn i vurdering av strategiar for kollektivtransport.

Når det gjeld kollektivtilbodet i Hallingdal er ein tidleg morgonavgang frå Hallingdal til Oslo, med buss eller tog heilt avgjerande for at Hallingdal skal ha eit reelt kollektivtilbod, i forhold til dagsturar. Hallingbussen har dei seinare åra vore redninga og Buskerud fylkeskommune har so langt teke dette ansvaret og løyst det på ein god måte. Seinast i hovudutvalet for samferdselssektoren - 15.06.2017, der det vart gjort slikt samstemt vedtak:

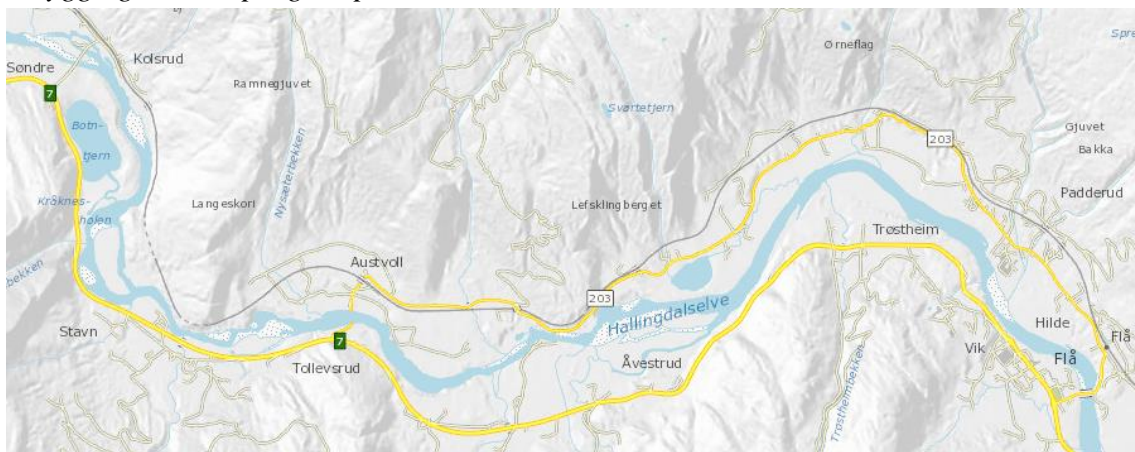
Det bevilges nødvendig midler, inntil 500.000 kr til drift av Hallingbussen ut året 2017. Videre drift av Hallingbussen avklares i budsjettet for 2018.

Det er særdeles viktig at dette tilbodet blir sikra som ei permanent ordning. Tilbodet er ikkje berre ei isolert rute, men må vurderast i ein større samanheng for å sikre eit reelt dagtilbod.

I forhold til innspel på prioriterte infrastrukturtiltak har fylkeskommunen tidlegare oppmoda at kommunane i dei ulike regionane samarbeida om prioriteringar. Dette kan sjølvstundt vera utfordrande, men samstundes kan det gje ei større styrke ved endelege prioriteringar.

I Hallingdal er det eit tiltak som skil seg ut og som på ein merkeleg måte, Austvoll bru på Fv203 i Flå. I handlingsprogrammet for fylkesvegar 2014 – 2017 står det:

Austvoll bru på Fv.203 i Flå kommune er stengt som kjørebbru fra 1.1.2014. Det settes i gang et arbeid med å utarbeide et forprosjekt for bygging av en ny bruløsning for biltrafikk på Fv.203 ved Austvoll i 2014. Dette forprosjektet vil sammen med tiltak angitt på marginalliste for forfallstiltak, danne grunnlag for en nærmere vurdering og politisk beslutning om utbygging i denne programperioden.



I forslag til handlingsprogram 2018 – 2021 er ikkje Austvoll omtala med eit ord.

Dette er i merkeleg sak der ein fylkesveg berre blir stengt, utan at det no verkar som om vegeigar har noko ansvar. Det er tidlegare avsett ca. 12 mill.kroner til brua, men desse midlane er no «borte». Resultatet av at brua er stengt er ei grend som er delt i to, der ein må køyre 20 km. for å koma til naboen, på syklubb eller på fest på lokalet. Dette svekkar Stavn som lokalsamfunn. Eigedomane på austsida har skog og støl på vestsida. Dette medfører 20 km med traktorkøyring. 10 km er på rv7 med dobbel sperrelinje. Skjer det t.d. trafikkulykker på Rv7 på strekninga mellom Austvoll og Flå sentrum, vil trafikken kunne dirigerast via Fv203, noko som ikkje er mogeleg i dag. Fv 203 er den av dei "gamle" fylkesvegane som har størst tømmertransport i Buskerud. Ca 50% av denne transporten kan ved ny bru gå direkte ut på rv7 og slepp å gå gjennom bustadområda mellom Heie og søndre rundkjøring i Flå sentrum.

Etter dagleg leiar sitt syn er ny Austvoll bru eit prioritert tiltak som heile Hallingdal bør stille seg bak. Fyrst og fremst fordi dette er eit tiltak som er heilt naudsynt for eit lokalsamfunn. Det vil vera ein «prøvestein» for felles prioritering frå Hallingdal, og der ei anna kommune vil kunne nyte godt av ein samla region i neste runde. Utan at det skal trekkjast for langt er det ikkje tvil om at gjensidige støtte i ulike samanhengar også styrkar det regionale samarbeidet.

FORSLAG TILUTTALE

1. Utgangspunktet for fylkesvegane i Buskerud må vera at forfallet ikkje skal auke på nokon vegar. Regionrådet for Hallingdal er skeptisk til at målet om at vedlikehaldsforfallet skulle takast igjen i løpet av 16 år, blir endra til 50 år.
2. Rapport om trygge skulevegar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skulevegar til barne- og ungdomsskuler i fylket. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført snarast råd.
3. 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.

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.

4. 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. 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. 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.

5. Det er eit stort potensiale for meir brukarvennleg ruteopplysning både for enkeltstrekningar, og ikkje minst for overgangsmogelegheiter. Dette gjeld både internettbaserte løysingar og anna opplysningsmateriell.
6. 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.
7. 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.
8. I handlingsprogrammet 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.

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

9. For Hallingdal er det i reiselivssamanheng svært viktig at rasteplassar er av god standard, noko som i grove trekk vil seie vesentleg betre enn i dag. Regionrådet for Hallingdal vil be om at Buskerud fylkeskommune i samarbeid med kommunane/regionrådet og reiselivsnæringa etablera eit eige prosjekt, for å vurdere opprusting og drift av rasteplassar i Hallingdal.
10. Regionrådet for Hallingdal ber om at bygging av ny Austvoll bru på Fv.203 i Flå kommune kjem inn i handlingsprogrammet og at planarbeidet blir teke opp att snarast råd. Det er ikkje akseptabelt at ein fylkesveg blir nedprioritert (stengt) på denne måten, og der eit lite lokalsamfunn, frå ein dag til ein annan, for 20 km lengre reiseveg i mange samanhengar.

Å1 30.8.2017
Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg 1: Aktuelle saker som er handsama av Regionrådet for Hallingdal
Vedlegg 2: [Høringsutkast Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2018-2021](#)

Aktuelle saker som er handsama av Regionrådet for Hallingdal

Sak 56/16: Innspel på tiltak til handlingsprogram for fylkesveggar og kollektivtransport 2018 – 2021

Innspel på konkrete prioriterte infrastrukturtiltak blir sendt inn for den einssilde kommune i Hallingdal.

Innspel på tiltak

1. Regionrådet for Hallingdal er skeptisk til at målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast att i løpet av 16 år, blir skyvd ut i tid. Prioritering av gang/sykkelvegar må ikkje føre til redusert vedlikehald på fylkesvegane og utgangspunktet må vera at forfallet ikkje skal auke på nokon vegar.
2. Rapport om trygge skuleveggar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skuleveggar til barne- og ungdomsskuler i fylket. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført snarast råd.
3. 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. 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.
4. 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. 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. 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.
5. Det er eit stort potensiale for meir brukarvennleg ruteopplysning både for enkeltstrekningar, og ikkje minst for overgangsmogelegheter. Dette gjeld både internetbaserte løysingar og anna opplysningsmateriell.
6. 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.
7. 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.
8. I strateginotat 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 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. 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.

9. For Hallingdal er det i reiselivssamanheng svært viktig at rasteplassar er av god standard, noko som i grove trekk vil seie vesentleg betre enn i dag. Regionrådet for Hallingdal vil be om at Buskerud fylkeskommune i samarbeid med kommunane/regionrådet og reiselivsnæringa etablera eit eige prosjekt, for å vurdere opprusting og drift av rasteplassar i Hallingdal.

Sak 34-13: Uttale til handlingsprogram for fylkesvegar 2014 – 2017

1. Regionrådet for Hallingdal er positive til at rammene til drift og vedlikehald av fylkesvegnettet no er tilstrekkelege til å kunne drifte og vedlikehalde vegnettet på ein forsvarleg måte, slik at forfallet stoppar. Forfallet skal med dette ikkje auke på nokon fylkesvegar i Buskerud.
2. Regionrådet for Hallingdal støttar målet om at vedlikehaldsforfallet skal takast igjen i løpet av 16 år. Det er i denne samanheng viktig å understreka at dette gjeld heile fylkesvegnettet.
3. Rapport om trygge skulevegar syner at det er behov for mange mindre tiltak i alle kommunane, for å få trygge skulevegar til barne- og ungdomsskuler i fylket. Regionrådet for Hallingdal ser det som viktig at det blir sett av tilstrekkelege midlar slik at desse tiltaka blir gjennomført i fire-års perioden.
4. Regionrådet oppmodar om at det blir vurdert enklare løysingar for gang- og sykkelvegar enn det som er dagens standard/krav. Og at det blir gjort ei nærare prioritering av tiltak i samarbeid med kommunane.
5. For Hallingdal er det i reiselivssamanheng svært viktig at rasteplassar er av god standard, noko som i grove trekk vil seie vesentleg betre enn i dag. Regionrådet for Hallingdal vil be om at Buskerud fylkeskommune i samarbeid med kommunane/regionrådet og reiselivsnæringa etablera eit eige prosjekt, for å vurdere opprusting og drift av rasteplassar i Hallingdal.
6. For Hallingdal er det svært viktig at vinterregulariteten på Fv50 er så god som mogeleg. Dette gjeld også for dei ande fjellovergangane som ikkje er so værutsatte.

7. Fleire av fylkesvegane fungera ofte som omkøyingsveg ved m.a. ulykker som eks. fv. 203 Austvold bru. Det er viktig at desse vegane har ein standard, som både taklar stor trafikk og framkomst av utrykkingskøyretøy.
8. Regionrådet for Hallingdal vil understreke behovet for eit best mogeleg samspel mellom kommunane og fylkeskommunen/Statens vegvesen, i samband med kommunale plansaker. Dersom fylkeskommunen/Statens vegvesen nyttar motsegn mot kommunale planer for spesifiserte tiltak på sine vegar, må nemnde tiltak prioriterast i etaten sine komande handlingsplanar.

Sak 03-12 Uttale til kollektivtrafikkplan 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 mogeleg 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 billettssystema.
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 overgangsmogelegheter. Dette gjeld både internettbaserte 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 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 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 trafikktryggleiksperspektivet. 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.

Sak 19-13: Uttale til handlingsprogram for kollektivtransport 2014 – 2017:

1. Regionrådet for Hallingdal registrerer 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 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.

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 egna 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. I tillegg er det viktig at reisetid til dei vidaregåande skulane blir vurdert og om mogeleg effektivisert.