

SAK 03/12 UTTALE, KOLLEKTIVTRAFIKKPLAN FOR BUSKERUD

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 politikktutforming 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 utfordringer

- *Så å si all befolkningsvekst i Buskerud frem til 2030 vil komme i Buskerudbyen, Hønefoss, Hole og Røyken. Befolkningen er av SSB anslått til å øke med ca. 27 %. Hvis dagens reisevaner opprettholdes vil etterspørselen i vegsystemet overstige vegkapasiteten. Bygging av ny vegkapasitet vil bli etterspurt hvis køer og forsinkelser ikke skal bli det normale.*
- *Bolig- og næringsutvikling utenfor knutepunkter/ tettsteder eller korridorer med godt kollektivtilbud, initierer økt biltrafikk og bygger ikke opp under kollektivtransporttilbudet.*
- *Nivået på tilskudd til kollektivtransporten (samlet for 18 fylker) har økt med 70 % fra 2005 til 2011. I samme tidsrom økte driftskostnadene med 46 % mens ruteproduksjonen falt 3 %. 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 tilskudsandel 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.*
- *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 sattes 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 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.*

Når det gjeld strategi H1.3 for å nå hovudmål 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 distriktlinjer** i forbindelse med skolestart og skoleslutt basert på behovet for skolekjøring. Linjene er åpne for alle reisende.
 - **Distriktlinjer** 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 hovedmål 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 kon-sesjonssøknad/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 hovedmål 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.

Hovedmål for kollektivtransportsystemet

Hovedmål 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 hovedmål 2:

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.*

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

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

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

- *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 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.

Framtidsbildra er skildra som:

1. Fallende kollektivandel.

Fremtidsbildet er basert på dagens tilskuddsnivå fra Buskerud fylkeskommune.

Kollektivtrans-porten vil stå for en fallende andel av motoriserte reiser. Biltrafikken vil øke noe sterkere enn antatt befolkningsvekst tilsier. Kollektivtransporten vil ikke spille noen viktig rolle i å dekke Buskerud fylke sine transportbehov.

2. Forsvare forholdet bil – kollektiv.

Det betinger en økning av dagens tilskuddsnivå med 20 – 40 %. Økningen antas å måtte komme fra Buskerud fylkeskommune og eventuelt kommunale midler. Kollektivtransporten

antas å ha samme betydning som i dag i forhold til reiser med bil. Biltrafikken vil øke i takt med befolkningsveksten.

3. Dobling av kollektivtransporten.

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

4. Kollektivtransporten tar hele veksten i motoriserte reiser.

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

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 tilbringarttransport 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, komplettere 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 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. 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 fjertog 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 supplerar 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 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.

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 vorre 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*
- *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.

Forslag til 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 kommunegrensar. 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 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 bør 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.
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.

Ål 22.1.2012

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg: Planutkast, Kollektivtransportplan for Buskerud, 29. november 2011