

Brakar
STRATEGIPLAN 2015-2040





S.9

KOLLEKTIVTRANSPORT- STRATEGI FOR BUSKERUD KORT FORTALT

- Et mer markeds- og kundeorientert kollektivtrafikktilbud
- Et enklere kollektivtrafikktilbud
- Et kollektivtrafikkorientert areal- og transportsystem
- Sentrale Buskerud en del av storbyområdet rundt Oslo
- Brakar skal være drivkraften i utvikling av kollektivtrafikktilbudet

S.12-25

GRUNNLAG FOR STRATEGIPLANEN

- 2.1 Hensikten med kollektivtransport
- 2.2 Kollektivtransport i Buskerud
- 2.3 Forventinger til Brakar
- 2.4 Brakars virksomhetsplattform
- 2.5 Brakars ansvar og rolle
- 2.6 Samspillet mellom arealbruk og kollektivtransport

S.26-47

PERSPEKTIVER MOT 2040

- 3.1 Trender. Nye utviklingstrekk forutsetter nye løsninger
- 3.2 Kollektivtransportens marked
- 3.3 Buskerud er sentral i storbyområdet rundt Oslo
- 3.4 Toget utgjør stammen i kollektivtransporten i Buskerud
- 3.5 Kapasitetssterk bytrafikk
- 3.6 Prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet
- 3.7 Oppbygging av kollektivtrafikktilbudet
- 3.8 Nødvendige økonomiske rammer

BRAKARS STRATEGIER 2025

- 4.1 Flere kunder gjennom et mer markedstilpasset kollektivtrafikktilbud
- 4.2 Enkel og lett tilgjengelig kollektivtrafikk
- 4.3 Attraktivt kollektivtrafikktilbud med riktig kvalitet
- 4.4 Nedre deler av Buskerud som en del av storbyområdet rundt Oslo
 - 4.4.1 Mulige løsninger for tilbudet på Hønefoss
 - 4.4.2 Mulige løsninger for tilbudet på Kongsberg
 - 4.4.3 Mulige løsninger for tilbudet i Øvre og Nedre Eiker
 - 4.4.4 Mulige løsninger for tilbudet i Drammen og Lier
 - 4.4.5 Mulige løsninger for tilbudet i Røyken og Hurum
- 4.5 Målrettet styring av kollektivtrafikken

HANDLINGSPROGRAM 2015-2018

- 5.1 Fra strategi til handling
- 5.2 Prioriterte aktiviteter 2015-2018
- 5.3 Investeringsprogram 2015-2018
- 5.4 Økonomiplan 2015-2018

FORORD



Brakar og Buskerud fylkeskommune har høye ambisjoner for kollektivtransport. Hovedmålet er at veksten som kommer i motorisert transport som følge av befolkningsvekst, skal tas av kollektivtransport i byer og tettsteder. Trafikk til Oslo og Akershus skal også prioriteres på samme måte. Buskerudbysamarbeidet har enda høyere ambisjoner.

De miljømessige målene er høye både lokalt og globalt, og må tas på alvor. I byområdene er kollektivtransport mest effektivt for å sikre god trafikkavvikling og å redusere køene.

For å nå målene må flere parter samspille. Det vil være effektivt og økonomisk, og et taktskifte er nødvendig.

I 2014 var passasjerveksten ca 2% for kollektivtransport i Buskerud. Jernbanen hadde god passasjervekst, mens antall bussreiser lå på omtrent samme nivå som i 2013. Befolkningsveksten var 1% i 2014 og kollektivtransporten tok med andre ord markedsandeler.

Til tross for dette er kollektivandelen i Buskerud lav. I de åtte vekstkommunene, Drammen, Lier, Røyken, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Hole og Ringerike, er andelen kollektivreiser kun 8% av alle motoriserte reiser. I Buskeruds øvrige kommuner er gjennomsnittet bare 4%.

Bilandelene er blant de høyeste i landet, til tross for at en stor andel av befolkningen bor i den nest største byen på Østlandet, og har et godt tilgjengelig kollektivtrafikktilbud.

Brakar as er fylkeskommunens kompetanseorgan for kollektivtransport. Dette strategidokumentet er styrende for Brakars virksomhet og samtidig et viktig innspill til medspillere som har delansvar for å nå de målene som er satt. I dokumentet legger vi frem perspektiver mot 2040 og strategier mot 2025. Dette følges opp med handlingsprogram og økonomiplan for den første fireårsperioden.

Forslagene og synspunktene kan være viktige grunnlag for utviklingen av øvrig kollektivtransport i regionen, for samferdsel generelt og ikke minst planlegging av arealbruk.

Planen er vedtatt av Brakars styre. Strategiplanen vil bli revidert tilpasset frekvensen på regionale og nasjonale transportplaner, og når det eventuelt dukker opp nye viktige faktorer.

Drammen, april 2015





1

KOLLEKTIVTRANSPORTSTRATEGI FOR BUSKERUD KORT FORTALT

1. KOLLEKTIVTRANSPORTSTRATEGI FOR BUSKERUD KORT FORTALT

Målet er å få flere kunder, og at veksten i motoriserte reiser tas av kollektivtransport.

1. Et mer markeds- og kundeorientert kollektivtrafikktilbud

- Innsikt i dagens og potensielle kunders preferanser skal bidra til å forme tilbudet.
- Tilbudet skal utvikles der kollektivtransporten har best forutsetning for å lykkes.
- Planleggingen skal følge anerkjente prinsipper for utvikling av tilbudet, og ha en egen strategi for skoleskyss.

2. Et enklere kollektivtrafikktilbud

- Brakar vil rive barrierene mot å ta kollektivtransporten i bruk.
- Brakar vil forenkle linjenettet.
- Brakar vil ha fokus på tilrettelagt informasjon for alle kundegrupper.

3. Et kollektivtrafikkorientert areal- og transportsystem

- Brakar vil ha egne kollektivtraseer, superbuss og på sikt bybane i Drammen.
- Brakar vil bygge tett og nært langs de viktigste kollektivstrengene.
- Brakar vil kombinere virkemidler: bedre kollektivtrafikktilbud samordnet med tiltak som kollektivtrafikkorientert arealbruk, bompenger og parkeringspolitikk.

4. Se sentrale Buskerud som en del av storbyområdet rundt Oslo

- Kollektivtrafikken må framstå som sømløse for kundene. Dette innebærer felles pris- og sonesystem, like billetter og ensartet informasjon.
- Brakar vil øke samarbeidet på tvers av fylkes- og selskapsgrenser.

5. Brakar skal være drivkraften i utvikling av kollektivtrafikktilbudet

- Brakar vil ha en pådriverrolle for helhetlig utvikling av kollektivtrafikktilbudet i Buskerud.
- Brakar vil koordinere utredninger og investeringer i kollektivtransporten.
- Brakar vil øke egen kompetanse for å ivareta sin rolle som kompetanseorgan.





2

GRUNNLAG FOR STRATEGIPLANEN

2.1 HENSIKTEN MED KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivtransporten har tradisjonelt vært begrunnet ut fra tre hensyn:

Mobilitet

Kollektivtrafikk skal gi mobilitet, ved at trafikanter uten biltilgang skal ha et tilbud om å nå prioriterte reisemål (sosialt tilbud).

Miljø

Kollektivtrafikken er miljøvennlig målt ved mindre utslipp, redusert støy og lavere ulykkeskostnader, sammenlignet med om passasjerene kjørte egen bil.

Effektivitet

Kollektivtrafikk skal bidra til et funksjonsdyktig samfunn. Kollektivtrafikk er mer effektivt enn bilbruk for å unngå kø, ved hensynet til fremkommelighet og trafikksystemet for funksjonsdyktige byer og tettsteder

Grunnleggende mobilitet til befolkningen i Buskerud sikres gjennom det samlede kollektivtrafikktilbudet. I dag utgjøres grunntilbudet i distriktene normalt av åpne skolebussar og lovpålagte transporter, eventuelt supplert ved bestillingstranport der det er behov. Høyt bilhold i befolkningen, flere eldre med førerkort og generelt bedre helse medfører et avtakende behov for sosialt begrunnet rutetilbud.

Den rene miljø- og utslippsbegrunnelsen utfordres kraftig av økt elek-trifisering av bilparken for tiden. Bussen har miljøfortrinn, dvs bedre miljøregnskap enn hvis passasjerene reiste med bil, først ved 3-4 passasjerer i bussen i gjennomsnitt. Det eksisterer noen linjer i Buskerud i dag, som ikke kan vise slike trafikkfall.



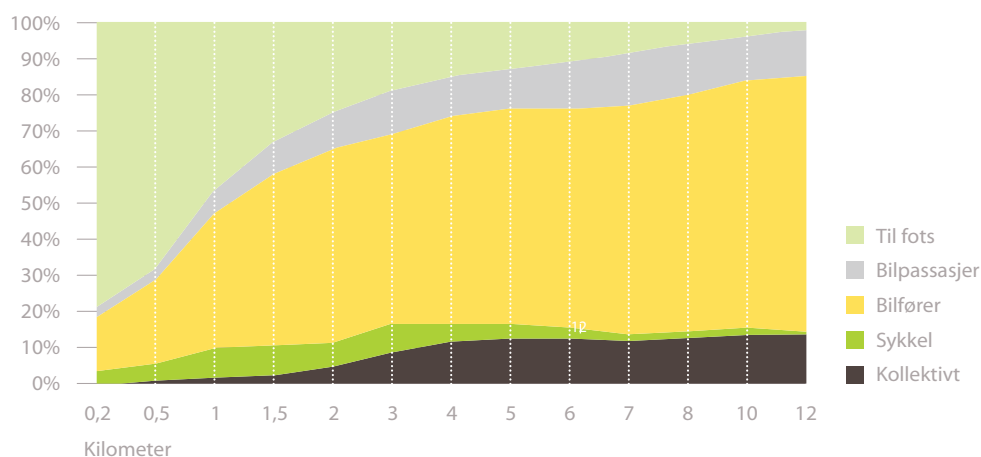
Mobilitet for alle vs flest mulig reiser

Et dilemma innen planlegging av kollektivtrafikk er i hvilken grad målet for tilbudet skal være mobilitet for alle (høy flatedekning), eller å utvikle et best mulig tilbud til innbyggerne i områder hvor kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å lykkes i konkurransen mot privatbilen. Områder som er tett befolket, har mange arbeidsreiser og mange aktiviteter som skaper behov for mobilitet. I slike områder er det markedsgrunnlag for høy frekvens på busslinjene og miljøvennlig drift. Høye kostnader i kollektivtrafikken tilsier fokus på effektivisering av tilbudet for å få høyere effekt av satsingen. Felles for byer og regioner som opplever vekst i kollektivtrafikken, er at de gjennomfører en omfordeling av ressursene og konsentrerer innsatsen til geografiske områder hvor kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes.

Tre nivåer

Gjennom denne strategien definerer Brakar et grunntilbud for bussnettet, dels som utgangspunkt for egen tilbudsutvikling og dels som et forutsigbart utgangspunkt for kommuner, utbyggere og innbyggere. Et mer konsentrert utbyggingsmønster og et veinett som er rasjonelt for kollektivtrafikkbetjening, vil gi økt sannsynlighet for et godt busstilbud.

Ill. 1: By- og regionbussene har bedre miljøregnskap enn bil ved flere enn henholdsvis 4 og 3 passasjerer i gjennomsnitt. (Beregnet med data fra Ruters Samfunnsregnskap 2012).



Ill. 2 Transportenes markedssandeler ved ulike reiseavstander. Kollektivtrafikkens markedssandel tar seg opp først ved avstander på over 2,5 kilometer. Dette er et viktig perspektiv for tilbudsutviklingen, og må ligge til grunn for fordeling av ressursene. (Kilde: Statens vegvesen på bakgrunn av nasjonale reisevaneundersøkelser)

Brakar vil dele kollektivtrafikktilbudet i tre nivåer:

- **Minimumstilbudet** skal som i dag gis av åpne skoleruter, supplert av bestillingslinjer for formål som ikke kan tilpasses skolerutene.
- **Regiontilbudet** med ordinære busslinjer med timesfrekvens skal gis der det er tilstrekkelig befolkningstetthet eller andre trafikkskapende aktiviteter. Miljøeffekt og tilskuddsbehov er kriterier som også skal vurderes i forhold til et grunntilbud.
- **Bytilbudet** vil være tilgjengelig for innbyggerne i byområdene. Her vil Brakar utvikle et kollektivnett som er lett å orientere seg i, tilrettelegging av infrastrukturen og høy frekvens på tilbudet, på bekostning av flatedekningen.

«Områder som er tett befolket, har mange arbeidsreisende og mange aktiviteter som skaper behov for mobilitet.



2.2 KOLLEKTIVTRANSPORT I BUSKERUD

«Ca 87% av befolkningen bor i de sørøstre delene av fylket, og andelen forventes å øke til 90% i 2040»

110.000



Befolkning i Drammen

Folketallet teller 110.000 innbyggere når vi legger til grunn SSBs tettstedsdefinisjon, med en vekst på 18% siden år 2000.

Befolkningsvekst med muligheter og utfordringer

Buskerud er et stort og mangfoldig fylke som strekker seg fra Hurumlandet og Drammensfjorden i sørøst til Hemsedalsfjella og Hardangervidda i nord og vest. Drammen er det største byområdet på Østlandet etter Oslo, og folketallet teller 110.000 innbyggere når vi legger til grunn SSBs tettstedsdefinisjon, med en vekst på 18% siden år 2000.

Veksten i de to andre bykommunene Kongsberg og Hønefoss er hhv 19 og 8% etter årtusenskiftet. Ca 87% av befolkningen bor i de sørøstre delene av fylket, og andelen forventes å øke til 90% i 2040. I de øvrige delene av fylket er befolkningsgrunnlaget svakere, og kommunene Rollag, Nore og Uvdal, Sigdal, Ål, Nes og Flå har hatt en reduksjon i innbyggertallet.

Ulikt befolkningsgrunnlag og store geografiske avstander utgjør både en utfordring og mulighet for kollektivtrafikken. Utfordringen er knyttet til at det ikke er økonomisk forsvarlig å gi et konkurransedyktig kollektivtrafikktilbud i alle deler av fylket, og dermed blir rutetilbudet primært innrettet mot skoleskyss og andre lovpålagte transporter i distriktene. Mulighetene ligger i at en stor andel av befolkningen bor i tettbygde strøk, hvor kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å lykkes i å ta markedsandeler. En omlegging til et markedsorientert kollektivtrafikktilbud med styrking i tettbygde strøk, forventes å gi stor effekt, i tråd med hvor potensialet for kollektivtrafikken er størst.

Tunge gjennomfartsårer preger transportstrømmene og inngår i kollektivnettet. Gjennomgående toglinjer er Bergensbanen gjennom Ringerike og Hallingdal, Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Banene samles i Drammen stasjon og gjør dette til et det sentrale jernbane-knutepunktet i Buskerud.

Mange tunge hovedveiforbindelser går gjennom fylket, bl a rv7, E16, E18 og E134. Det er også eksempler på betydelige pendlerstrømmer på tvers av fylkesgrensene i andre retninger enn Akershus/Oslo. Sande, Svelvik og byene i Vestfold, Jevnaker i Oppland og Notodden i Telemark nevnes spesielt, i tillegg til næringsaksen mot Oslo/Akershus.

Ekspressbussene

De kommersielle ekspressbussene utgjør en viktig del av kollektivtrafikktilbudet i fylket med ca 5% av passasjerene. Fra 2003 har det vært fri adgang til å etablere fylkesgrensekryssende busslinjer på kommersiell basis. De viktigste ekspressbusslinjene til/fra/gjennom Buskerud er TIMEkspressen linje 1 (Notodden) Kongsberg og linje 4 Hønefoss, hver med opp mot en halv millioner passasjerer pr år. Andre linjer med en viss lokal betydning er Valdreskspresen med ca 150.000 årlig reisende, og Flybussen Ringerike-Gardermoen med ca 20.000 reisende. Et stort antall gjennomgående ekspressbusslinjer mellom Oslo og Vestfold/Telemark/Sørlandet betjener også Drammen med stopp på Bangeløkka.

På flere strekninger i Buskerud utgjør ekspressbussene et godt, og i praksis det eneste, kollektivtrafikktilbudet. På hverdagene er andelen faste reisende høy med spisset etterspørsel i rushtiden. Det er dermed også høy månedskortandel. I sum innebærer dette lave gjennomsnittsinntekter og høye produksjonskostnader. I tråd med at staten har investert i et langt bedre togtilbud de siste årene, har ekspressbussene tapt passasjerer til toget.

Det er i samfunnets interesse å maksimere nytten av jernbaneinvesteringene. Dette er bakgrunnen for at flere av de private aktørene nå henvender seg til offentlige myndigheter for å diskutere skillet mellom fylkeskommunal og kommersiell trafikk. Ekspressbussene taper i konkurranse med jernbanen. I Buskerud har dette ført til reduksjon i antall linjer og avganger. Fordi de kommersielle tilbudene er avhengig av økonomisk inntjening, erfarer Brakar at denne typen tilbud er usikkert å basere seg på for å oppfylle målene for kollektivtrafikken. Brakar vil utarbeide en egen strategi for ekspressbuss som vil se på løsninger som kan erstatte dagens kommersielle ekspressbusstilbud.



Kollektivtrafikken har svært ulikt
markedsgrunnlag i distriktene og byene



2.3 FORVENTINGER TIL BRAKAR

Overordnet mål

Det overordnede målet for Brakar er å bidra til at målene for kollektivtransporten blir nådd, slik det er formulert av Buskerud fylkeskommune. Hovedmålet gir en beskrivelse av ønsket resultat av vår virksomhet:

- **I byer og sentrale tettsteder skal veksten i motoriserte reiser tas av kollektivtransport**
- **En struktur i kollektivtransportsystemet som er enkel, oversiktlig og lett å bruke for kundene, og som bygger på et robust bussnett som er tilpasset jernbanenettet**

Nasjonale mål

Gjennom Klimaforliket og Nasjonal transportplan 2014 - 2023 (NTP) har Stortinget sluttet seg til et felles mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er satt både med hensyn til å bidra til et bedre klima og miljø, og for å sikre et funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet.

I henhold til Klimaforliket har Norge et forpliktende mål om karbonnøytralitet i 2050 – eller 2030 under forutsetning av at andre industriland tar på seg tilsvarende store forpliktelser. For å nå klimamålene er det nødvendig med kraftige tiltak også innenfor samferdselsområdet. Transportsektoren står for 30% av utslippene av klimagasser og for 65% av NOx-utslippene (lokal forurensning), med veitrafikken som den største bidragsyteren. Økt satsing på kollektivtransport er viktig for å redusere klimagassutslippene nasjonalt.

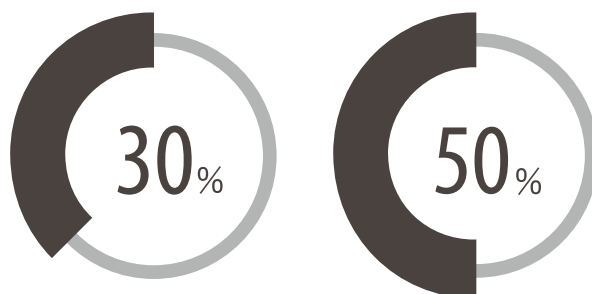
Bymiljøavtaler

NTP 2014-2023 prioriterer tiltak for bedre kapasitet og et mer robust veinett i distriktene, mens det i og omkring byområdene er lagt mest vekt på å utvikle et effektivt kollektivtransporttilbud og økt tilrettelegging for syklist og fotgjenger. I Handlingsplan for kollektivtransport følges satsingsområdene i NTP opp med konkrete tiltak. Sentralt i dette står helhetlige bymiljøavtaler som skal stimulere til bedre samordning av areal- og transportplanlegging. Ordningen er rettet mot ni byområder, blant disse Buskerudbyen, og skal bidra til en samordnet og målrettet virkemiddelbruk.

Kollektivtransportplan for Buskerud

Buskerud fylkeskommune har sluttet seg til Osloregionens mål om at kollektivtransporten skal redusere klimagassutslippene med 30% innen 2020 og 50% innen 2030 (referanseår 2006).

I Kollektivtransportplan for Buskerud er det formulert mål for kollektivtrafikken i et 2030-perspektiv. Hovedmål og strategiene for å nå disse målene er utformet i samarbeid med Brakar. Disse målene er grunnlaget for vår drift og planlegging av kollektivtrafikken. Strategien er å styrke kollektivtrafikktilbudet betydelig, spesielt i byer og sentrale tettsteder, definert som Drammen, Hønefoss, Kongsberg, Mjøndalen og Hokksund. Målet her er at all vekst i motoriserte reiser skal tas av kollektivtransport. Nedre del av Buskerud (Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, Ringerike og Hole) har et felles bo- og arbeidsmarked med Oslo/Akershus. For disse kommunene skal veksten i grensekryssende reiser mot Oslo og Akershus tas med kollektivtransport. Lokalt i distriktene legges det vekt på å utvikle et smart kollektivtrafikktilbud innenfor dagens tilskuddsramme.



Buskerud fylkeskommune har sluttet seg til Osloregionens mål om at kollektivtransporten skal redusere klimagassutslippene med 30% innen 2020 og 50% innen 2030 (referanseår 2006).

«Folketallet i Buskerud forventes å øke med 34% til 2040.



Buskerudbyen

Areal- og transportplanen for Buskerudbyen 2013-2023 inneholder målsettinger om at kollektivtransportandelen skal dobles i de fem kommunene innen 2023. Det samme gjelder for andelen syklende. Samtidig skal andelen reiser med privatbil reduseres med minst 10% poeng i samme periode. Disse vekstmålene er med andre ord enda mer ambisiøse enn Kollektivtransportplanen, og forutsetter tilleggsfinansiering av kollektivtrafikken i kombinasjon med trafikkregulerende tiltak.

Hva skal til for å nå målene?

Når veksten i motoriserte reiser skal tas av kollektivtransport, må biltrafikken stabiliseres på dagens nivå. Dette er utfordrende når vi samtidig tar i betraktning at folketallet i Buskerud forventes å øke med 34% til 2040. Årlig foretas om lag 20 millioner kollektivreiser og 210 millioner privatbilreiser per år i Buskerud. For å ta veksten, må antall kollektivtrafikk i sentrale byer og tettsteder mer enn dobles, til et nivå over 50 millioner kollektivreiser i 2040.

Buskerudbysamarbeidet

I 2009 ble fem kommuner, fylkeskommunen og fire statsetater enige om å inngå et forpliktende og langsiktig samarbeid for å løse felles utfordringer innen arealutvikling, transport og miljø

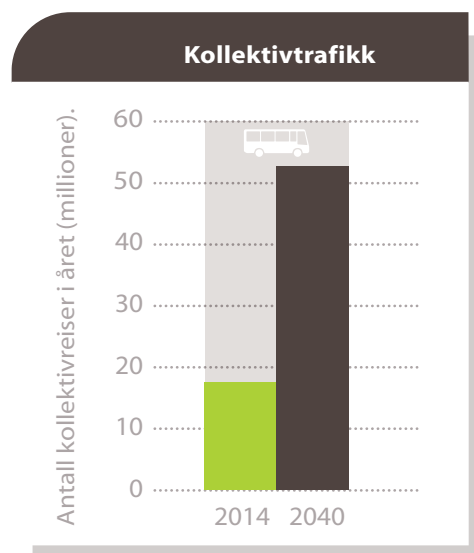
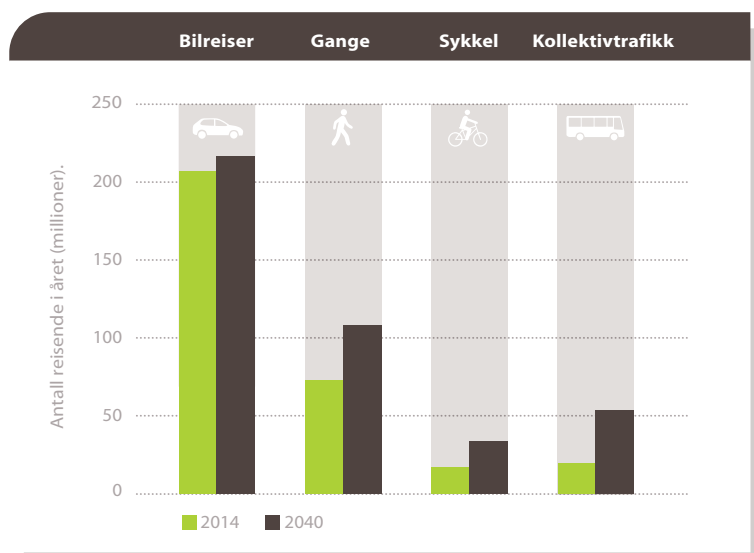
- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Lier kommune • Drammen kommune • Nedre Eiker kommune • Øvre Eiker kommune • Kongsberg kommune | <ul style="list-style-type: none"> • Buskerud fylkeskommune • Fylkesmannen i Buskerud • Statens vegvesen • Jernbaneverket |
|---|---|

De ni partnerne har til sammen ansvar for all offentlig utvikling innenfor disse tre samfunnsområdene i Buskerudbyen.

Samarbeidet er forpliktende og konsensusbasert, det vil si at alle partnerne må være enige for at noe skal gjennomføres.

Samarbeidsavtalen mellom partnerne ble inngått i 2009, og i 2010 inngikk kommunene og fylkeskommunen avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet. Samarbeidsavtalen er fornyet i 2014 med et langsiktig tidsperspektiv.

Tab. 1 Antall kollektivtrafikk i 2040 som vil være nødvendig for å ta veksten i motorisert ferdsel.



2.4 BRAKARS VIRKSOMHETSPLATTFORM

Brakar har fire grunnverdier som utgjør pilarene i organisasjonen. Verdiene er fastsatt i tett samspill med de ansatte og er styrende for all Brakars aktivitet både internt og eksternt:



PÅLITELIG

01

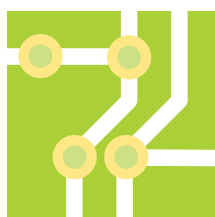
Brakars kollektivtrafikktilbud skal være pålitelig med hensyn til regularitet og punktlighet slik at kunden har et kollektivtrafikktilbud å stole på. Samtidig skal Brakar være en pålitelig samarbeidspartner.



ÅPEN

02

Brakar skal ha en åpen, tydelig holdning til omgivelsene i alle deler av virksomheten. Vi skal fortelle åpent om våre planer, målsettinger og resultater og stille vår kunnskap til disposisjon for interessenter.



KOMPETENT

03

Brakar skal være et kompetent fagorgan for kollektivtrafikk og en pådriver for samfunnsplanlegging som sikrer gode løsninger for kollektivtrafikken.



SKAPERGLEDE

04

Brakar har et brennende engasjement for kollektivtrafikken. Vi skal gjennom skaperglede utfordre det eksisterende og tilby fremtidsrettede kollektivløsninger

«Vi gjør det enkelt og attraktivt å reise kollektivt»



VIRKSOMHETSIDÉ

Vi skal videreutvikle, kjøpe, drifte, markedsføre, selge og følge opp kollektivtrafikktenester, slik at flest mulig reiser kollektivt.

Brakar har som oppgave å drifte og utvikle kollektivtrafikken i Buskerud på vegne av Buskerud fylkeskommune. I dette ligger et ansvar for busstilbudet i fylket, og et ansvar for at det samlede kollektivtrafikktilbudet med både buss og tog fremstår som helhetlig for kunden. Samtidig har Brakar rollen som kompetanseorgan for kollektivtrafikk. Dette innebærer at selskapet skal stå for plan- og utviklingsoppgaver og være saksforberedende organ forut for politiske vedtak vedrørende kollektivtrafikk.



VISJON

Det er enkelt og attraktivt å reise kollektivt.

Med et enkelt tilbud mener vi hyppigere avganger, færre og enklere produkter, mer tilgjengelig informasjon og et enklere og mer tilgjengelig billett- og prissystem. Et attraktivt tilbud er for oss i Brakar et tilbud som er punktlig, tilgjengelig, effektivt og med riktig komfort.

I dag er det for få som opplever kollektivtrafikktilbudet som enkelt å forstå og et attraktivt alternativ. Vår visjon gir kraft og retning for all vår virksomhet.

«Fylkeskommunen har etablert Brakar som administrasjonsselskap for å planlegge, utvikle og bestille kollektivtrafikktilbudet i fylket»

2.5 BRAKARS ANSVAR OG ROLLE

Brakar utvikler kollektivtrafikktilbudet i Buskerud

Det er fylkeskommunen som har ansvaret for kollektivtransporten i Buskerud. Fylkeskommunen har etablert Brakar som administrasjonsselskap for å planlegge, utvikle og bestille kollektivtrafikktilbudet i fylket. Brakar planlegger og markedsfører tilbudet, herunder skoleskyss. Brakar har områdeløyve for fylket, og dette innebærer at selskapet har myndighet til å opprette, endre og legge ned linjer for rutetrafikk innenfor fylkesgrensene. Brakar inngår kontrakter med bussoperatører som kjører tilbudet.

Brakar har ansvaret for markedsføring og informasjon om kollektivtrafikken, og er kontaktpunktet mot markedet når det gjelder regional kollektivtrafikk. For kontinuerlig utvikling av tilbudet i tråd med markedets behov gjennomfører Brakar jevnlig kundeundersøkelser. Brakar utformer billettsystem og fastsetter prisnivå på billetter innenfor rammer satt av fylkeskommunen, og har samarbeid med Ruter, NSB og kommersielle bussoperatører om bruk av Brakars billetter.

Brakar bidrar også til utforming av stasjoner og stoppesteder med hensyn til brukervennlighet og kundeinformasjon. Det er Brakar som definerer utformingen av informasjonsmateriell slik at det blir helhetlig på alle stoppesteder og knutepunkter i fylket.

Pådriverrolle for langsiktig utvikling av kollektivtransporten

Det er mange aktører som til sammen skaper kollektivtrafikktilbudet i Buskerud. Stat, fylkeskommune og kommune (Buskerud-bysamarbeidet) setter alle mål for kollektivtrafikkens utvikling. Aktører på alle forvaltningsnivåer har innflytelse på rammebetingelsene for kollektivtrafikken slik som arealplanlegging, finansiering og infrastrukturinvesteringer. For å lykkes i den langsiktige utviklingen av kollektivtrafikktilbudet må Brakar ha:

- handlingsrom til å foreta tydelige prioriteringer, ta strategiske valg når det gjelder overordnede prinsipper for rutetilbudet og valg av teknologi og
- en tydeligere rolle i prosesser som er avgjørende for utviklingen av kollektivtrafikktilbudet.

Koordinerende rolle for kollektivtransporten

Brakar vil bidra til best mulig samordning på tvers av aktørene.

- Brakar kjenner markedet og trafikantenes behov og bør derfor ha en koordinerende rolle for utredninger om kollektivtrafikk i sentrale byområder i Buskerud.
- Brakar skal se helheten i kollektivtrafikktilbudet og bør derfor ha en rolle i å koordinere og anbefale prioritering av investeringer i kollektivtrafikkinfrastruktur på tvers av eiere.
- Brakar vil samarbeide med tilgrensende administrasjons selskap, NSB og kommersielle aktører om ruteplanlegging, takstsoner og informasjon.

Brakar skal bidra til best mulig samordning av kollektivtrafikk-tilbudet så det blir enklere å reise på tvers av transportmidler og fylkesgrenser.



«Kollektivtrafikkens styrke ligger først og fremst i betjening av tunge reisestrømmer»



2.6 SAMSPILLET MELLOM AREALBRUK OG KOLLEKTIVTRANSPORT

Høyere kollektivtrafikkandel gjennom bedre arealbruk

Brakar skal tilby et attraktivt og miljøvennlig kollektivtrafikktilbud. Suksess avhenger av bedre samspill mellom arealutviklingsplaner og kollektivtrafikkplaner, både på fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Ved enhver utbygging bør det undersøkes hvordan området best kan betjenes med kollektivtrafikk, slik at tilbudet ikke blir et reparerende tiltak etter en utbygging på biltrafikkens premisser. Samtidig er det nødvendig med en miljøeffektiv lokalisering av arbeidsplasser og boliger for å begrense det totale transportomfanget og oppnå høye kollektivtrafikkandeler.

Følgende plangrep bør legges til grunn:

- Utbygging i vekstkommunene bør skje innenfor tettbygde strøk.
- Sentralisert plassering av arbeidsintensivt næringsliv er av særlig viktighet, også fordi det gjør det lettere å etablere en restriktiv parkeringspolitikk.
- Boliger og arbeidsplasser plasseres i eller mellom allerede utbygde områder, og der det naturlig legges til rette for effektive kollektivtrafikklinjer med høy frekvens.

Fortetting

Kollektivtrafikkens styrke ligger først og fremst i betjening av tunge reisestrømmer. Arealbruken bør derfor først og fremst bygge opp under eksisterende bebyggelse og infrastruktur slik at markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken styrkes ytterligere. Drammen kommunes bystrategi med perspektiv mot 2036 møter disse utfordringene ved å anbefale en utvikling der «flere boliger og arbeidsplasser fortrinnsvis legges i elvedalen, med nærhet til effektive kollektivstrenger».

Buskerud fylkeskommune har vedtatt retningslinjer for arealplanleggingen i åtte vekstkommuner, med pålegg om at «kommunene legger til rette for korte reiseavstander og planlegger for en grunnstruktur i kollektivtrafikken som er lett å bruke og kan

opprettholdes over tid». Dette handler om å plassere skoler, boliger, handel og servicetilbud på en gunstig måte sett fra et kollektivtrafikkperspektiv. Isolerte utbyggingsområder, uten sammenheng med øvrig bebyggelse, og samtidig uten tilknytning til kollektivtrafikknett, bør unngås. Områder som er utbygd med blindveier, blant annet for å unngå gjennomgangstrafikk med bil, kan få grunnlag for et bedre busstilbud ved sammenhengende bussveier

Jordbruksarealer

Jernbanen og mange stasjoner er av historiske årsaker etablert i jordbruksområder. Ved stasjonsbyer som vil få et moderne togtilbud, bør en søke økt nytte av investerings- og driftsmidlene ved å bygge tettere rundt knutepunkt. Brakar forstår at avveiningene omkring utbyggingsmønster inneholder mange aspekter og at det ikke finnes enkle svar. Samtidig mener vi det kan vurderes en styrt utbygging av boliger og arbeidsplasser også på jordbruksarealer, og da som utvidelse eller etablering av stasjonsbyer. Dersom videreutvikling ikke er mulig eller ønskelig, tar Brakar til orde for å legge ned dagens stasjoner og erstatte med nye strukturer. Et eksempel er fjordbyen som planlegges ved Lierstranda, som utvilsomt representerer attraktive byutviklingsområder. Nye stasjonsbyer langs Ringeriksbanen er et annet eksempel.

Arealplaner som legger grunnlag for vekst i kollektivtrafikken

Brakar skal øke forståelsen for og kunnskapen om hvilken areal-utvikling som er nødvendig for å kunne etablere et kollektivtrafikktilbud som kan konkurrerer effektivt med bilbruk, og vil være en aktiv støttespiller for kommunene i arbeidet med arealplanlegging framover. Fylkeskommunen må også ta rollen de er gitt i henhold til Plan- og bygningsloven ved å benytte innsigelsesmyndigheten til arealplaner som ikke bygger opp under høyere kollektivandel.



Offensive planer for byutvikling på Brakerøya. Attraktive boligområder, konsentrert utbygging og fokus på å tilby kollektivtrafikk av høy kvalitet.

Illustrasjon: Placebo Effects AS for Eidos Eiendomsutvikling og Lier og Drammen kommuner



Lier stasjon, med reisetid på 30 minutter til Oslo S og halvtimesavganger. Men markedsgrunnlaget rundt stasjonen står ikke i forhold til tilbudet, og ytterligere utbygging er utfordrende grunnet hensynet til dyrket mark.

3

PERSPEKTIVER MOT 2040

3.1 TRENDER.

NYE UTVIKLINGSTREKK FORUTSETTER NYE LØSNINGER

Analyse av eksterne trender er et viktig grunnlag for strategien. Det er vesentlig at strategien ser tilstrekkelig langt fram og tar hensyn til eksterne drivkrefter som kan påvirke grunnlaget for virksomheten. Nedenfor presenteres eksempler på trender som kan gi konsekvenser for kollektivtrafikk i Buskerud. Strategidokumentet er utarbeidet for å utnytte mulighetene som følger av endringer i eksterne rammer, og for å eliminere eksterne trusler.

STERK BEFOLKNINGSVEKST I DELER AV FYLKET

01

En generell trend i det moderne samfunn er økt urbanisering. Folk trekkes i større grad mot storbyene og nærliggende områder. Utvikling av eiendom, næring og jobber vil som oftest skje der det finnes arbeidskraft, dvs i byene og nær utdanningsinstitusjonene. Når jobbmulighetene øker i nærheten av storbyer, vil også antall pendlere øke. Presset på areal og eiendom i bynære strøk vil øke.

ANDELEN ELDRE ØKER OG LIVSTILEN ENDRES

02

Levealderen i Norge øker. Morgendagens eldre vil trolig leve et mer aktivt liv og etterspørre flere reiser. Eldre vil sannsynligvis ha tilbud om å stå jobb lenger enn i dag. Andelen eldre uten funksjonelle begrensninger og nedsatt funksjon øker med forventet levealder. Med god økonomi og lavere barrierer for å kjøpe private tjenester, vil vi i fremtiden trolig ha andre vaner og etterspørre andre varer og tjenester enn dagens eldre.

ØKT KRAV TIL INDIVIDUELLE LØSNINGER

03

En økende andel av befolkningen bor alene, noe som kan ha betydning for tilnærming til bruk av kollektivtrafikk. Privatbil har gått fra å være husstandsprodukt til individprodukt. Samtidig registreres mottrender, f.eks at kollektiver som organiserer biler og sykler vokser frem. Forbrukeren ønsker å skille seg ut i mengden, og symbolverdiene blir vel så viktige som de funksjonelle. Kundene stiller større krav, og tilpasning og brukerrettede produkter blir mer etterspurt. Ny teknologi er en driver bak denne trenden.

DATAMENGDER BLIR TILGJENGELIG

04

Den teknologiske utviklingen muliggjør analyser av store datamengder og fremstilling av relevant data i sanntid. Offentlige og andre datakilder blir mer åpne og tilgjengelige, noe som gir nye muligheter for sammenstilling og informasjonsuthenting, dog innenfor personvernlovgivningen. Analyse av datamengder og framstilling av faktabaserte beslutningsgrunnlag blir en enda viktigere kompetanse i Brakar.



«Med god økonomi og lavere barrierer for å kjøpe private tjenester, vil vi i fremtiden trolig ha andre vaner og etterspørre andre varer og tjenester enn dagens eldre.

KUNDEN ER ALLTID ONLINE

05

Mobiltelefoner og andre mobile enheter, får en enda større rolle i vår hverdag. Vi har mulighet til å utføre arbeids-oppgaver uten å være på plass på kontoret. Trenddrivere er sterkt økende bruk av smarttelefoner, økt datakapasitet, økt digital interaksjon og nettskybaserte løsninger.

LIBERALISERING AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN

06

Liberalisering og konkurranseutsetting av kollektivtrafikken fortsetter i Europa, drevet fram av EU-regelverk. Konkurranseutsetting er hovedprinsipp, både for busstrafikk i fylkes-kommunal regi, og etter hvert for lokal og nasjonal jernbanetraffikk. I Norge har det skjedd en kraftig konsolidering i bussmarkedet, i retning av 5-6 store aktører. Foreløpig vurderes konkurransen som tilfredsstillende. Samtidig sitter internasjonale aktører foreløpig «på gjerdet», og det må forventes at de etablerer seg etter hvert. Alt i alt taler dette for at innkjøpsfunksjonen forblir en kjernekompetanse for Brakar.

ØKT KONKURRANSE OM OFFENTLIGE MIDLER

07

Økte offentlige kostnader og stabile inntekter vil innebære økt konkurranse om offentlige midler, og kan potensielt bety lavere tilskudd til kollektivtrafikkformål. Tilskuddene til kollektivtrafikken har tradisjonelt ligget stabilt på 3,5-5 % av nasjonalinntektene.

KLIMAENDRINGENE KREVER OMSTILLING

08

Klimamålene fordrer betydelig utslippsreduksjon i alle samfunnssektorer, og disse forventes omsatt i skjerpede utslippskrav til virksomheten. Samtidig øker befolkningens forventning til at bedriftene tar miljøansvar. Felles europeisk regelverk sørger for at utslippene fra nye dieselbusser er redusert til 95-97 %. Det varsles omlegginger av avgiftssystemet i retning av at forurenser betaler, noe som kan innebære at å velge miljødrivstoff også blir det økonomisk mest fordelaktige alternativet. Ny teknologi muliggjør omstilling i transportsektoren, f eks inntoget av elektriske busser.

3.2 KOLLEKTIVTRANSPORTENS MARKED

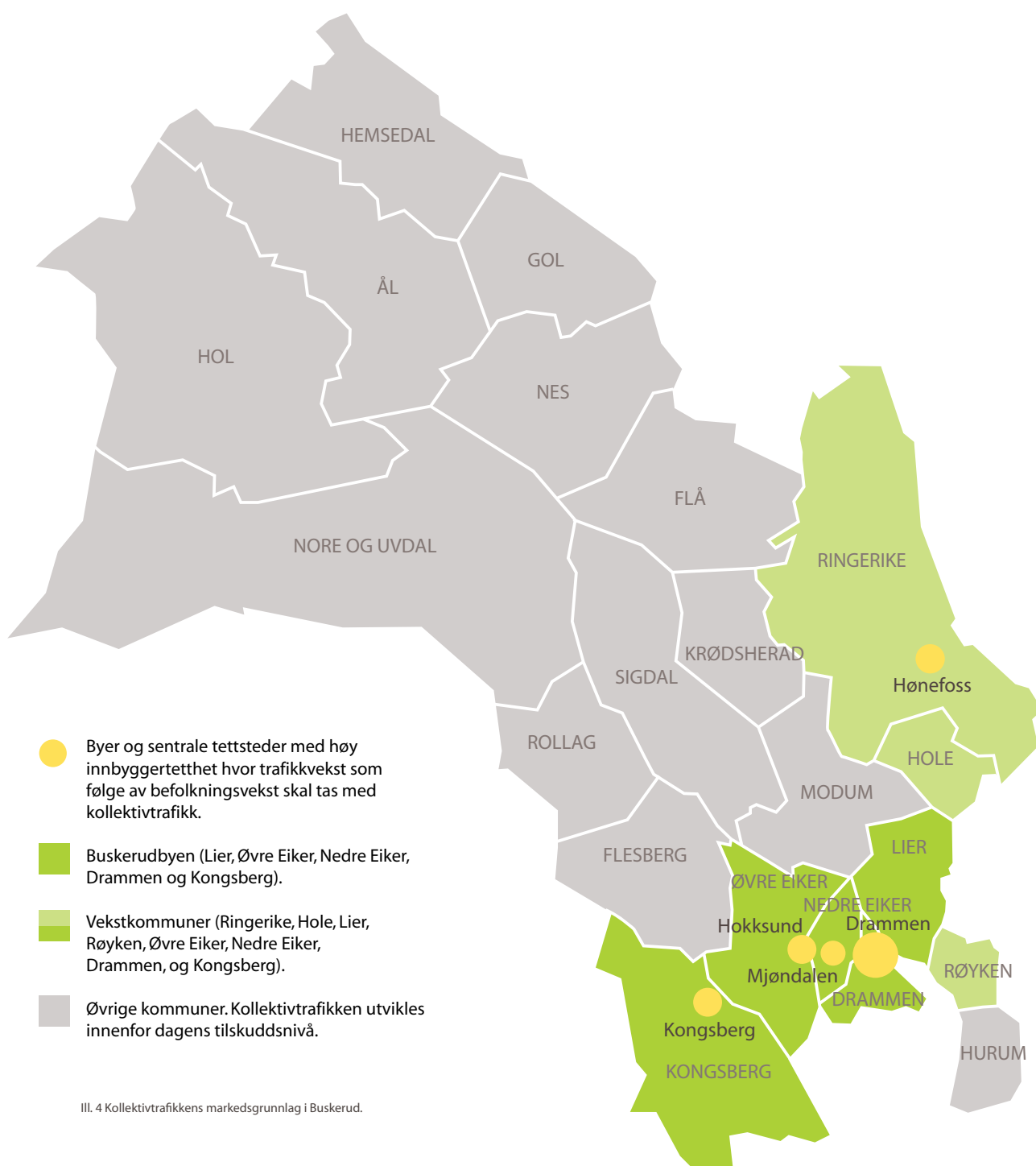
Kollektivtrafikkens primære marked utgjøres av de 270.000 som er bosatte i Buskerud. Og vi skal bli flere. Befolkningen i Buskerud forventes å vokse med 1% i året frem mot 2040. Hovedvekten av befolkningsveksten er forventet å komme i de tettest befolkede områdene.

Sterkest vekst i antall innbyggere forventes å komme i Drammen kommune. Her vokser folketallet med 28.000 innbyggere til 2040, og Drammen står alene for 1/3 av veksten i hele

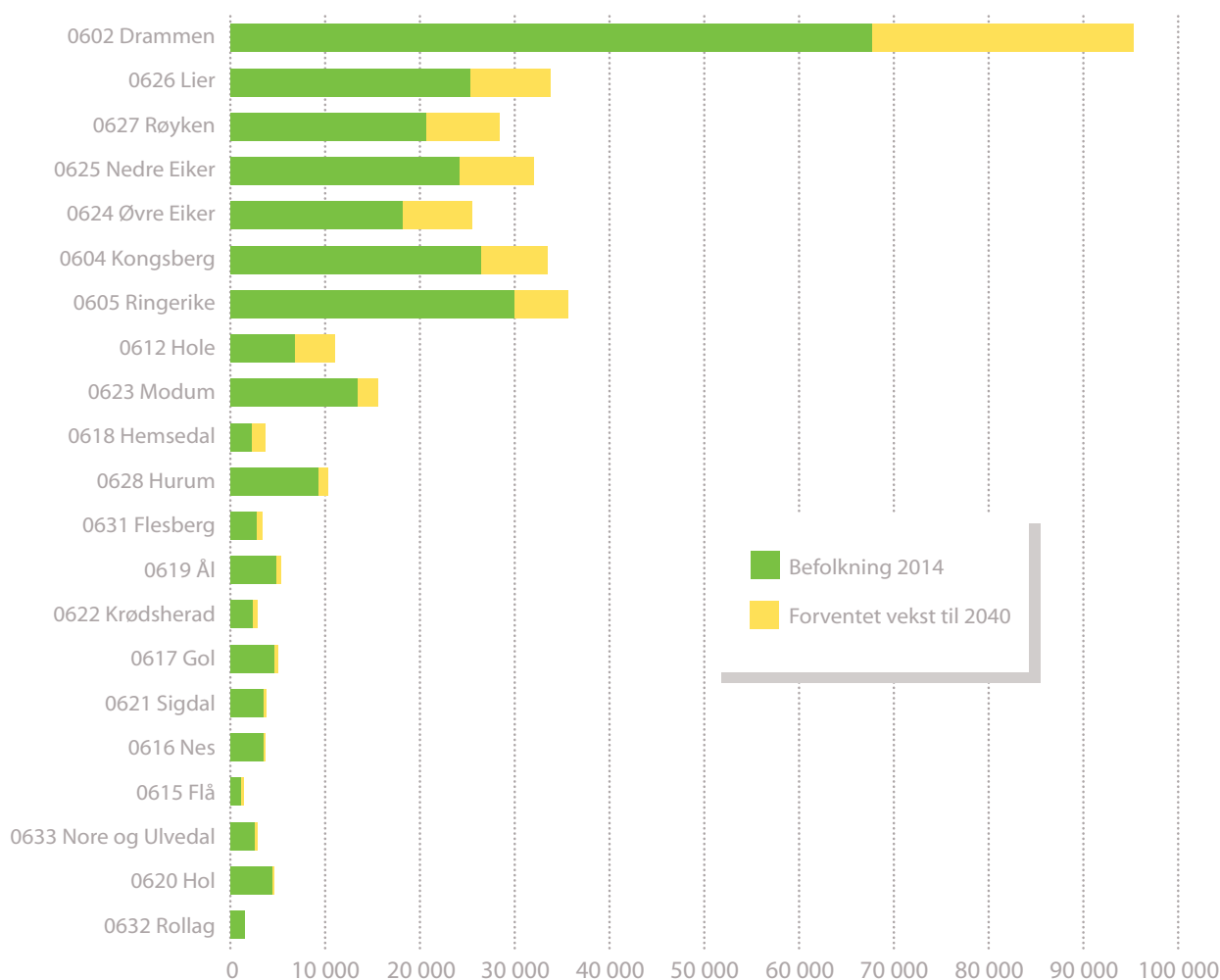
fylket. De nye innbyggerne vil alene generere 30 millioner reiser pr år, som tilsvarer ca det dobbelte av antall reiser med Brakar i dag. I Drammen styres veksten til områder i og rundt sentrum. Det som er gunstig med tanke på å øke andelen gang-/sykkel-/kollektivtrafikkreiser.

Etter Drammen, er det kommunene Lier og Røyken som forventes å få sterkest absolutt vekst.

Ringerike ligger an til å få noe lavere vekst. Det antas at prognosen ikke tar hensyn til mulig utbygging av InterCity-tog til Hønefoss. Konsekvensene av et raskt Oslorettet togtilbud utredes for tiden. Dersom banen realiseres må Ringerikemarkedet forventes å få betydelig vekst.

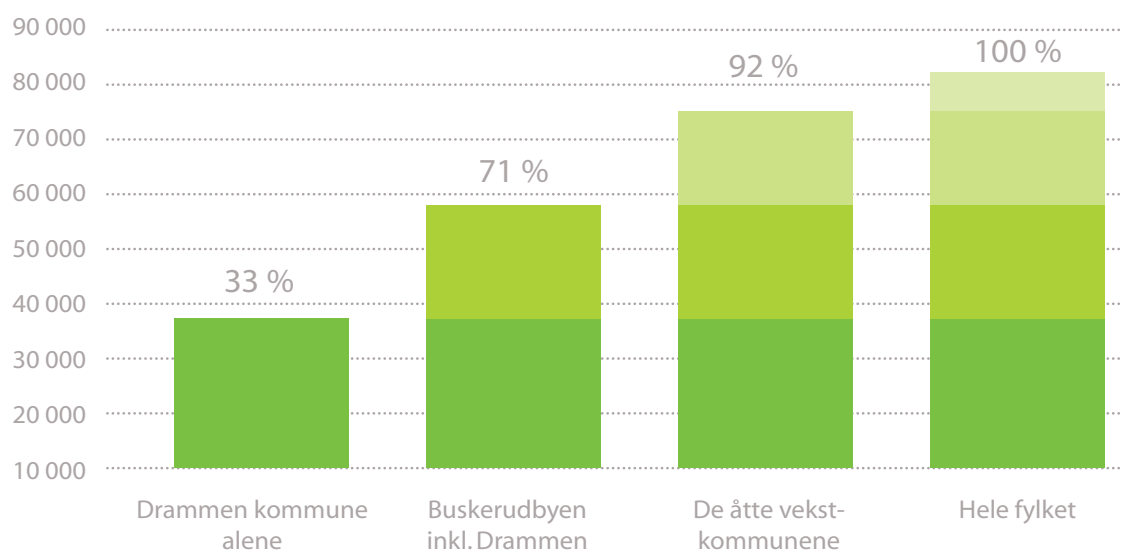


Befolkning per kommune i 2040



Tab 2. Antall innbyggere i dag og forventet befolkningsvekst mot 2040, sortert etter absolutt vekst per kommune (kilde: Statistisk sentralbyrås MMMM-prognose).

Forventet befolkningsvekst 2040 (antall innbyggere)



Tab 3. Forventet befolkningsvekst

3.3 BUSKERUD ER SENTRAL I STORBYOMRÅDET RUNDT OSLO

«Høyfrekvent skinnegående tilbud er ryggraden som knytter regionale målpunkt sammen.»

Kollektivtrafikk på tvers av grenser

Drammensområdet er en viktig del av Osloregionen. De mest befolkningstette delene av Buskerud ligger nær Oslo og er del av samme bo- og arbeidsmarked. Kundene forventer å kunne reise sømløst på kryss og tvers i hele regionen. Det er behov for å planlegge tilbudet i større grad ut fra en helhetstanke innenfor denne regionen for å sikre at trafikantene skal få et godt og relevant tilbud for sine daglige reisebehov.

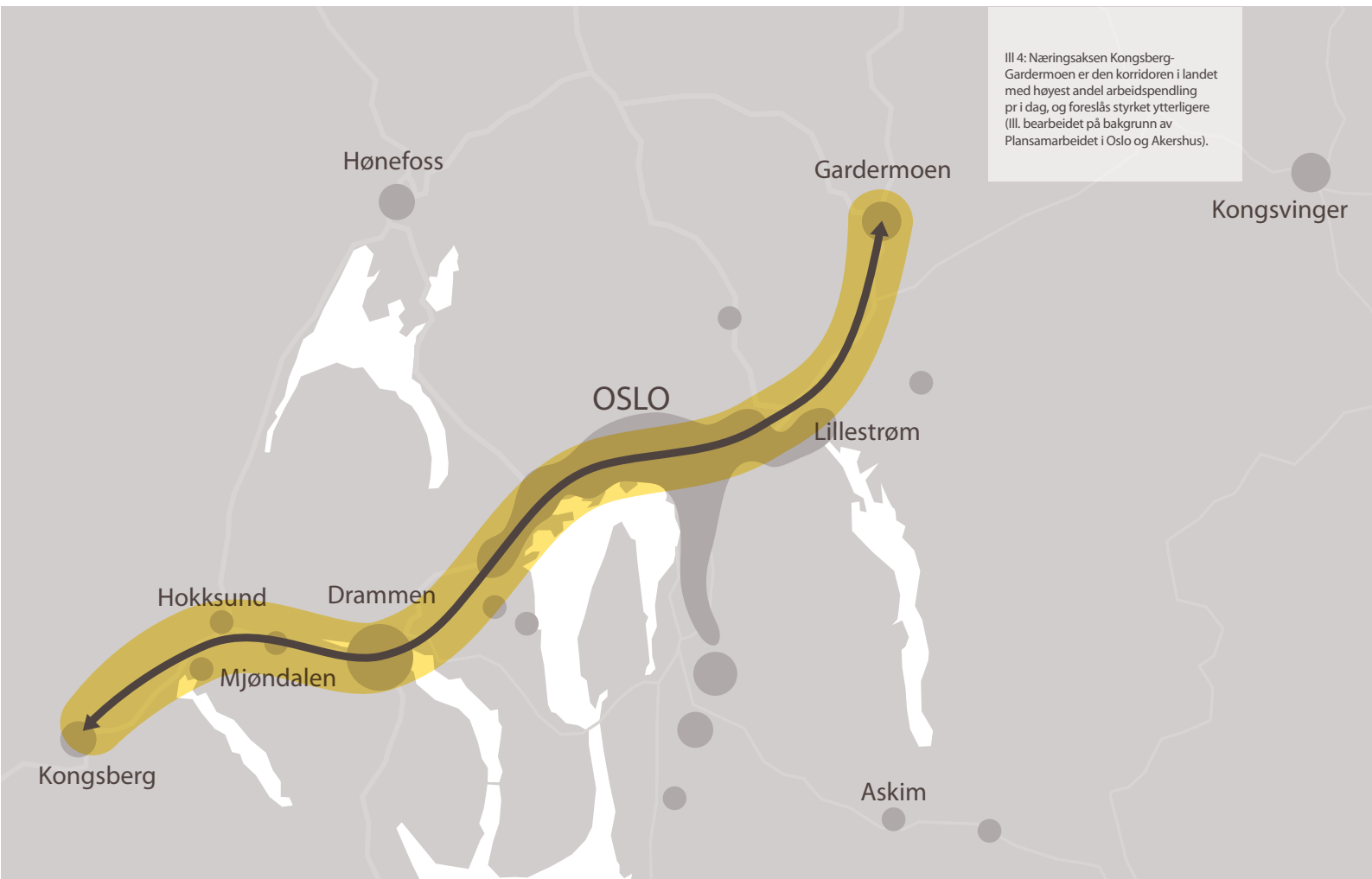
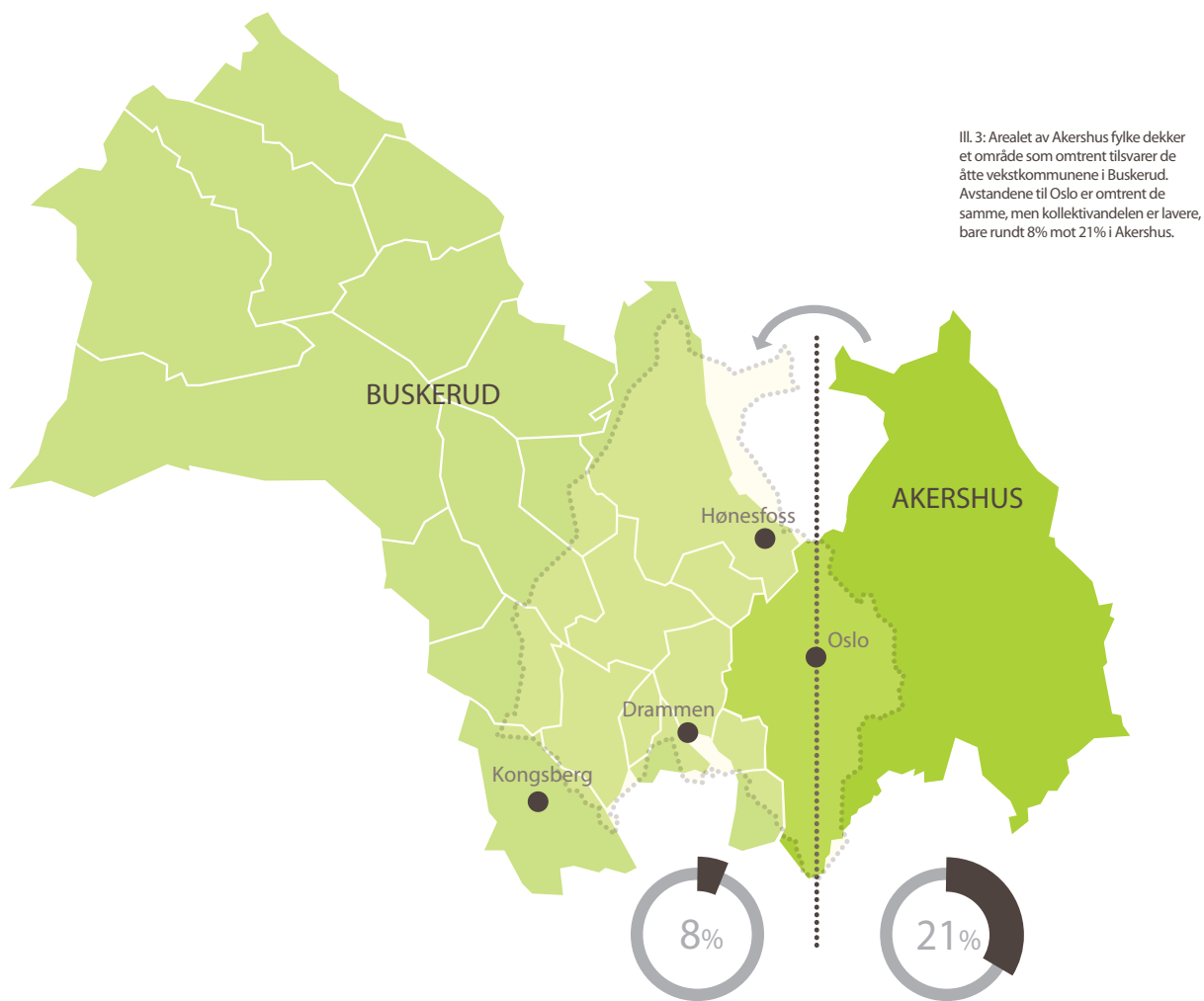
Historiske fylkesgrenser bør ikke stå i veien for et godt kollektivtrafikktilbud. De tyngste pendlerstrømmene over Buskeruds grense mot Akershus kommer fra Lier, Røyken, Drammen, Hole og Ringerike. Brakar ser det som en av sine hovedoppgaver å legge til rette for at en større andel av denne trafikken tas med kollektivtrafikk. Det er også betydelige trafikkvolumer over Vestfold grense fra bl.a. Sande og Svelvik, over Telemark grense fra Notodden, og over Oppland grense fra Jevnaker. Brakar og Ruter samarbeider om busstrafikken i Røyken og Hurum. Det finnes fortsatt et potensial for bedre samordning mellom Brakar, Ruter, NSB og ekspressbusselskapene.

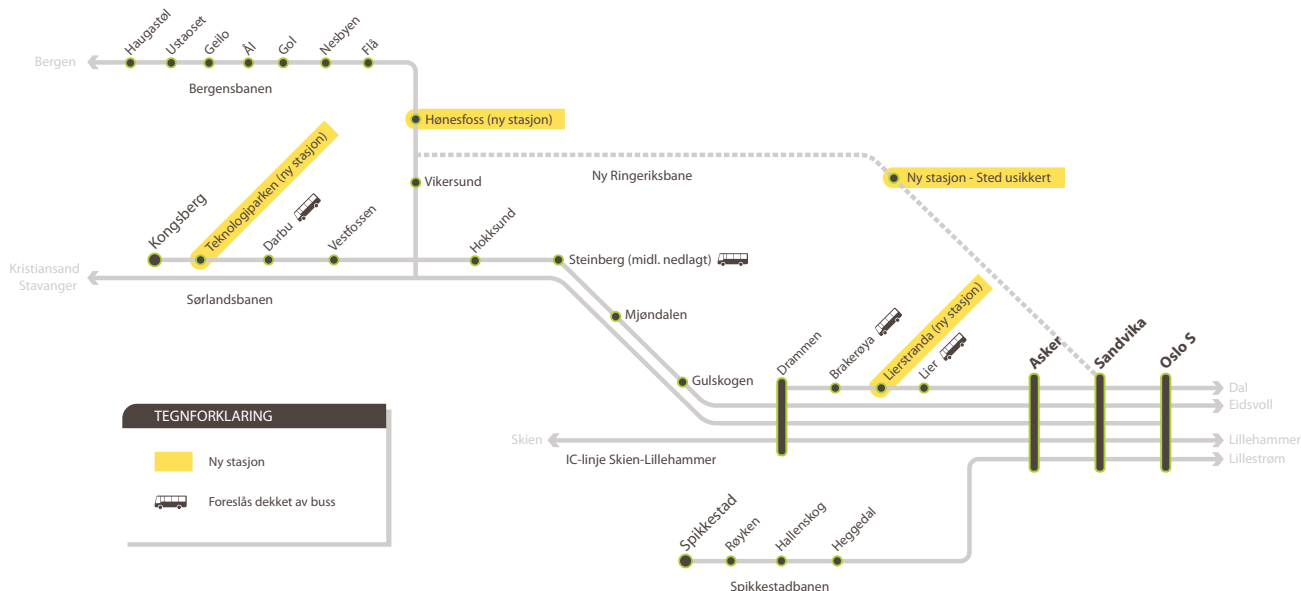
Staten utreder for tiden regionalt kjøp av lokale togtjenester. En slik ordning vil gi bedre samordning mellom tog og buss, men krever samordning mellom fylker med felles lokaltoglinjer.

Plansamarbeid rundt Oslofjorden

Næringsaksen Kongsberg – Gardermoen er landets tyngste korridor for arbeidspendling. Osloregionen, som består av 75 kommuner samt Buskerud, Vestfold, Østfold og Akershus fylkeskommuner, har vedtatt en areal- og transportstrategi basert på flerkjernet utvikling. Strategien for å møte den internasjonale konkurransen er blant annet å videreutvikle og forsterke aksen som i dag har hovedtyngden av spesialisert næring i regionen. Perspektivet imøtekommer lokaliseringsskrav for et stadig voksende kompetansebasert næringsliv, med kort reisetid og sentralt beliggende boliger. Næringsaksen har i dag også høyest konsentrasjon av kunnskapsbedrifter, hovedkontorer og offentlige administrasjonsvirksomheter i landet. Boliger, næringsliv og offentlig virksomhet med mange kontorarbeidsplasser planlegges lokalisert langs aksen, med sterk grad av fortetting rundt de regionale kollektivknutepunktene. Virksomheter med få ansatte og stort arealbehov lokaliseres utenfor sentrum i denne aksen. Utbygging av offentlige kommunikasjoner skjer med tanke på å få flest mulig reisemuligheter og forbindelser langs aksen, og ikke bare mot Oslo. Høyfrekvent skinnegående tilbud er ryggraden som knytter regionale målpunkt sammen. Transporttilbud som mater inn mot næringsaksen bør videreutvikles.

Konseptutvalgutredning for Oslo- og Regionalplan for areal og transport i Oslo og Akershus med perspektiv frem til 2030 og 2060 er to pågående prosesser for areal- og transportutvikling i Osloområdet. Begge prosesser vil lede til strategiske valg som får konsekvenser for hele regionen. Det er viktig at Buskerud og Brakar får inngrep med disse prosessene for å sikre en sammenhengende utvikling av området rundt Oslo.





Ill. 5: For å utvikle et best mulig tilbud for de største reisevolumene, vil Brakar erstatte de svakest trafikkerte jernbanestasjonene med et effektivt matebusstilbud. Nye stasjoner og strukturerer representerer nye markedsmuligheter.

3.4 TOGET UTGJØR STAMMEN I KOLLEKTIVTRANSPORTEN I BUSKERUD

Toget - ryggraden i kollektivtransporten

Ca 1/3 av alle kollektivreiser i Buskerud er togreiser. Hvis man samtidig tar reiselengde i betraktning, er jernbanens betydning enda større. De viktigste toglinjene i antall passasjerer er Kongsberg-Eidsvoll, Vestfoldbanen og Drammen-Dal. Bergensbanen og Sørlandsbanen har stor regional og nasjonal betydning. Togtilbudet har blitt vesentlig styrket de seneste årene, hvor ny grunnrute og innfasing av nye togsett står sentralt. Ny rutemodell innebærer stive rutetider og bedre spredning av avgangene over timen. Nye togsett har kommet som supplement til eksisterende tog, slik at den samlede kapasiteten er økt selv om kapasiteten i rushtiden er anstrengt.

Togets fordeler er stor kapasitet og rask fremføring på mellomlange og lange avstander. Toget må gis en rolle som utnytter disse fortrinene bedre ved å invitere til et tettere samspill og mer rasjonell arbeidsdeling mellom tog og buss. Bussene bør mate passasjerer til jernbaneknutepunkter når overgang til tog gir et bedre tilbud og ikke medfører vesentlig reisetidsuleppe. På denne måten utvides togets markedsområde. Forutsetninger for en slik strategi er felles billettsystem og prisberegning, og rutiner for å sikre korrespondansene ved forsinkelser, slik at passasjerene blir tatt vare på.

Utfordringene til jernbanen i Buskerud handler mye om kapasitet. Brakar vil spesielt vise til Drammen stasjon strekningen Drammen-Asker. Manglende kapasitet kan fort bli en flaskehals som går ut over by- og tettstedsutviklingen i Buskerud så vel som Vestfold og Telemark. Installasjon av nytt signalsystem på starten av 2020-tallet reduserer separasjonen mellom togene på sporet fra ca 3 til 2 minutter. Dermed kan togene kjøre tettere enn i dag, og vi får økt kapasitet. På kort sikt utgjør Flytogets avganger til Drammen en kapasitetsreserve som bør tas i bruk.

Hønefoss

Jernbaneverket utreder ny dobbeltsporet Ringeriksbane. Hovedhensikten med prosjektet er å kutte reisetiden til/fra Bergen med ca en time. Banen vil åpenbart også ha stor betydning for veksten

på Ringerike. Det er forutsatt dobbeltspor med en kapasitet på fire tog per time i hver retning hvis banen skal tilrettelegges for samtrafikk mellom person- og godstog. Det antas at toget får ett stopp på strekningen i tillegg til ny Hønefoss stasjon. Prosjektet vil ha stor betydning for kollektivtrafikken i og rundt Hønefoss og mellom Ringerike og Oslo. Brakar peker på viktigheten av at stasjonene lokaliseres og planlegges for smidig overgang tog-buss.

Kongsberg

30 minuttersfrekvens med tog til Kongsberg har vært utredet i regi av Buskerudbyen. Fylkesintern trafikk på denne strekningen utgjør ca 0,5 millioner reiser pr år. Utredningene viste at halvtimesrute ikke kan gis uten vesentlige oppgradering av infrastrukturen, og at markedsgrunnlaget foreløpig ikke står i forhold til kostnadene. Tilbudet til Kongsberg må sees i sammenheng med planene om å knytte Sørlandsbanen til Vestfoldbanen. Gitt dagens togtilbud til Kongsberg, mener Brakar det vil være realistisk å supplere togtilbudet med flere bussavganger mellom Drammen og Kongsberg.

Historisk stoppmønster

Togets konkurransesituasjon og utvikling er hemmet av et til dels historisk betinget stoppmønster. Noen stopp har svært få passasjerer, og medfører lav reisehastighet for den som skal reise langt. For å utvikle et best mulig tilbud for de store volumene, vil Brakar erstatte de svakest trafikkerte stasjonene med et busstilbud. Aktuelle stasjoner er Darbu og Steinberg, eventuelt også Hallenskog dersom det gir operative effekter for togene på Spikkestadlinjen. Lier og Brakerøya bør slås sammen til en ny stasjon utviklet som et betydelig kollektivknutepunkt. Spesielt dagens Lier stasjon er problematisk med tanke på overgang til buss, samt at topografi påvirker togenes akselerasjon og tar ned kapasiteten på sporet vesentlig. Planen må sees i sammenheng med ev. nytt sykehus på Brakerøya og Fjordbyen på Lierstranda.



Drammen stasjon, knutepunktet over alle knutepunkter i Buskerud. Her møtes regiontog, regionale busslinjer, fjerntog, lokaltog, flytog, samt by- og regionbusser.

«Brakar ønsker å utrede superbuss-konseptet nærmere, sammen med andre berørte parter.»

3.5 KAPASITETSSTERK BYTRAFIKK

Egne traséer for buss

Tettere byområder gir utfordringer knyttet til fremkommelighet og kapasitet i rushtrafikken. Det er viktig å være proaktiv ved å sikre arealer for kollektivtrafikken. Bussene bør kunne holde rutetidene, uavhengig av tidspunkt på døgnet. Busser som står fast i bilkø er ekstremt dårlig ressursbruk. Allerede i dag er fremkommelighetsproblemene i byene omfattende. Større infrastrukturgrep i et bymiljø er krevende. Uten et bevisst forhold til hvor det skal etableres kollektivtraseer, og hvilken form det vil få, vil kostnaden og konfliktene for å etablere kollektivsystemet øke etter hvert som byen vokser, fortettes og bygges igjen.

Høyere kapasitet og komfort er nødvendig for at tilbudet skal fremstå som attraktivt. Et effektivt tiltak på kort sikt vil være å sikre bussen separat trasé eller kjørevei, ved etablering av bussfelter i de viktigste korridorene og innfartsveiene. Brakar peker i denne strategien på traséer som er og vil bli viktige i framtida, som grunnlag for prioritering av strekninger.

Fra tradisjonell buss til superbuss

Superbuss eller Bus Rapid Transit (BRT) er betegnelsen på en høystandard samlet løsning som omfatter langt mer enn selve bussen. Oftest inngår også egen kjørevei atskilt fra annen trafikk, egne holdeplasser, aktiv signalprioritering og høy komfort. Busser på egen infrastruktur bringer også med seg andre fordeler sett fra et kundeperspektiv, knyttet til synlighet, myk og jevn kjøring, høy punktlighet, rask fremføring og forutsigbar reisetid. Oftest betjenes bussveien med en kapasitetssterk leddbuss for ca 80 – 120 passasjerer. Også dobbeltleddede busser på opptil 25 meter er i bruk. Elektrisk drift, basert på ladbare batterier, vil være en mulighet.

En høystandard kollektivtrasé vil være strukturerende for byens vekst og form. Bussveien er en langsiktig og styrende investering som innebærer mange forpliktelser for kollektivtrafikkbetjeningen i lang tid framover. Fordelen med dette er økt attraktivitet og at eiendomsverdiene vanligvis stiger. På denne måten kan en

superbuss bidra til en mer bærekraftig byutvikling. Erfaringer innenlands og utenlands viser at bussvei, kombinert med tilrettelagt byutvikling, kan fungere som en katalysator for markedsvekst langs kollektivtraseen. Slik vokser markedet for kollektivreiser raskere enn det ellers hadde gjort, og gir en selvforsterkende effekt av investeringen.

Brakar vurderer traseen Åssiden-Bragernes torg-Lierstranda som mest aktuell for superbuss, basert på blant annet ny stasjon/nytt knutepunkt på Lierstranda med styrt byutvikling inkludert nytt sykehus.

Superbuss kan senere eventuelt utvikles til bybane. Dersom en slik fleksibilitet ønskes, bør det i rimelig utstrekning tas hensyn til dette ved valg av kurvatur, stigningsforhold, plattformlengder og høyder mv. Bybane gir høyere kostnader enn superbuss, noe som ut fra fremtidig markedsgrunnlag må avveies mot økt kapasitet og attraktivitet, og dermed erfaringsmessig vesentlig mer kollektivtrafikk.

Brakar ønsker å utrede superbusskonseptet nærmere, sammen med andre berørte parter.



Buss i kø er ikke effektiv kollektivtransport.



Høystandard bussløsninger med separate bussfelt gir forutsigbar kjøretid og kapasitet på høyde med skinnegående alternativer.

Stekke komler

3.6 PRINSIPPER FOR UTVIKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKKTILBUDET

Optimal ressursutnyttelse

Brakar vil etablere et enkelt, stabilt og robust rutenett, basert på tolv prinsipper for utvikling av tilbudet. Utgangspunktet for arbeidet er å danne et samlet optimalt kollektivtrafikknett, der kundene lett kan ta seg frem uavhengig av driftsart.

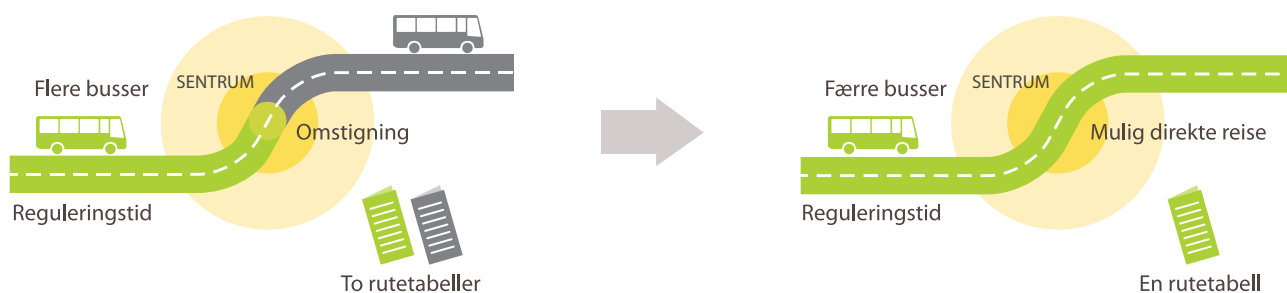
Hensikten med prinsippene er flere:

- For det første vil prinsippene bidra til at det blir enklere for kundene å forstå og å finne frem i kollektivtrafikktilbudene. Disse prinsippene forenkler Brakars ruteplanlegging, kundeinformasjonen og busselskapenes trafikkavvikling.
- Dernext bidrar prinsippene til mer harmonisert rutetilbud, ved at den detaljerte utforming av rutetilbudet i fylkets ulike deler bygger på omforente prinsipper.
- For det tredje er prinsippene en invitasjon til eier og samarbeidspartnere til diskusjon om kollektivtrafikktilbudets framtidige utforming. Det går et signal til kommunene om hvordan kollektivtrafikktilbudet tenkes utviklet framover. Brakar ønsker gjerne diskusjon om prinsippene på dette strategiske og taktiske nivået, for å øke gjensidig forståelse for helheten, samt gi Brakar mandat til å gjennomføre endringer på operativt nivå, ved ruteendringene.



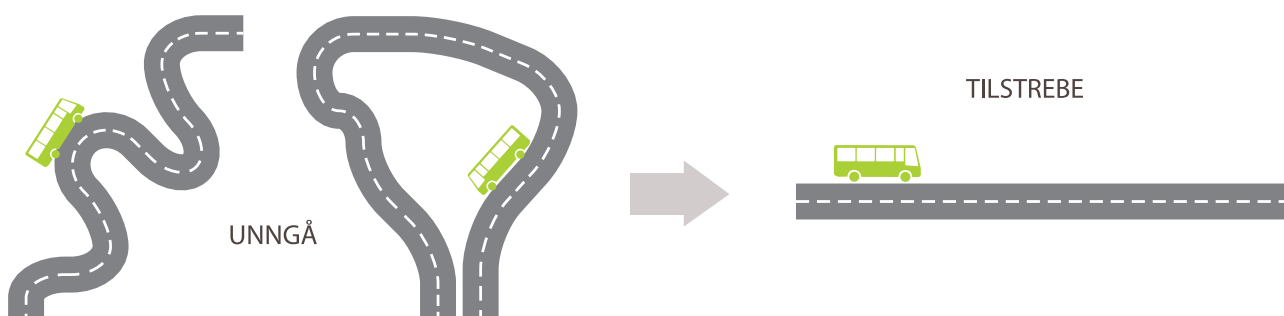
01

Gode knutepunkter. Det er viktig at omstigning kan skje så smidig som mulig, med kort gangavstand. Knutepunktene må sikres god tilgjengelighet til hovedveinettet.



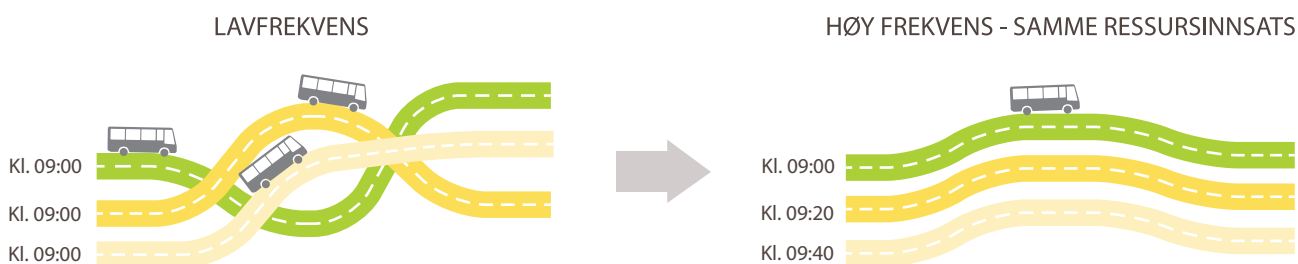
02

Pendellinjer gjennom knutepunkter. Gir direkte reise for flere kunder, sikrere korrespondanser, færre linjer, en rutetabell i stedet for to, billigere og mer effektivt ruteopplegg med mindre reguleringstid.



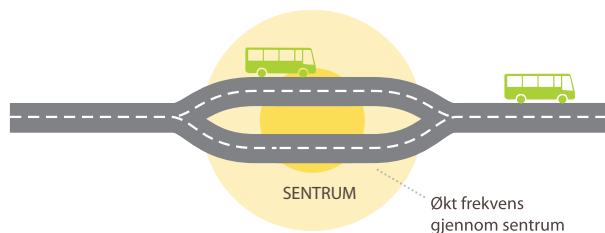
03

Entydig trasé og rette linjer. Gir lavere driftskostnader og redusert reisetid, og frem for alt et mer intuitivt tilbud for kundene. Linjer som slynger seg rundt sentrum, og ringlinjer, bør generelt unngås.



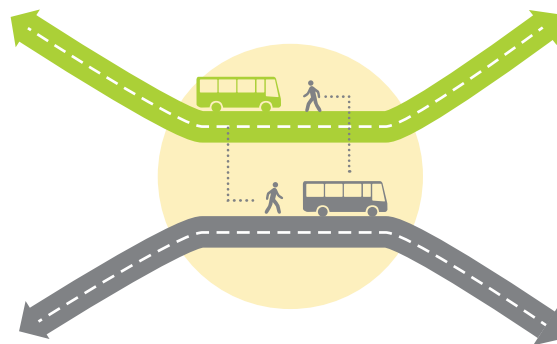
04

Samle ressursene i færre linjer med høyere frekvens. I stedet for å betjene et område med mange linjer i lav frekvens, vil Brakar samle linjene til en med høy frekvens. Noen vil få lengre gangavstander, men tilbudet blir attraktivt å benytte for flere.



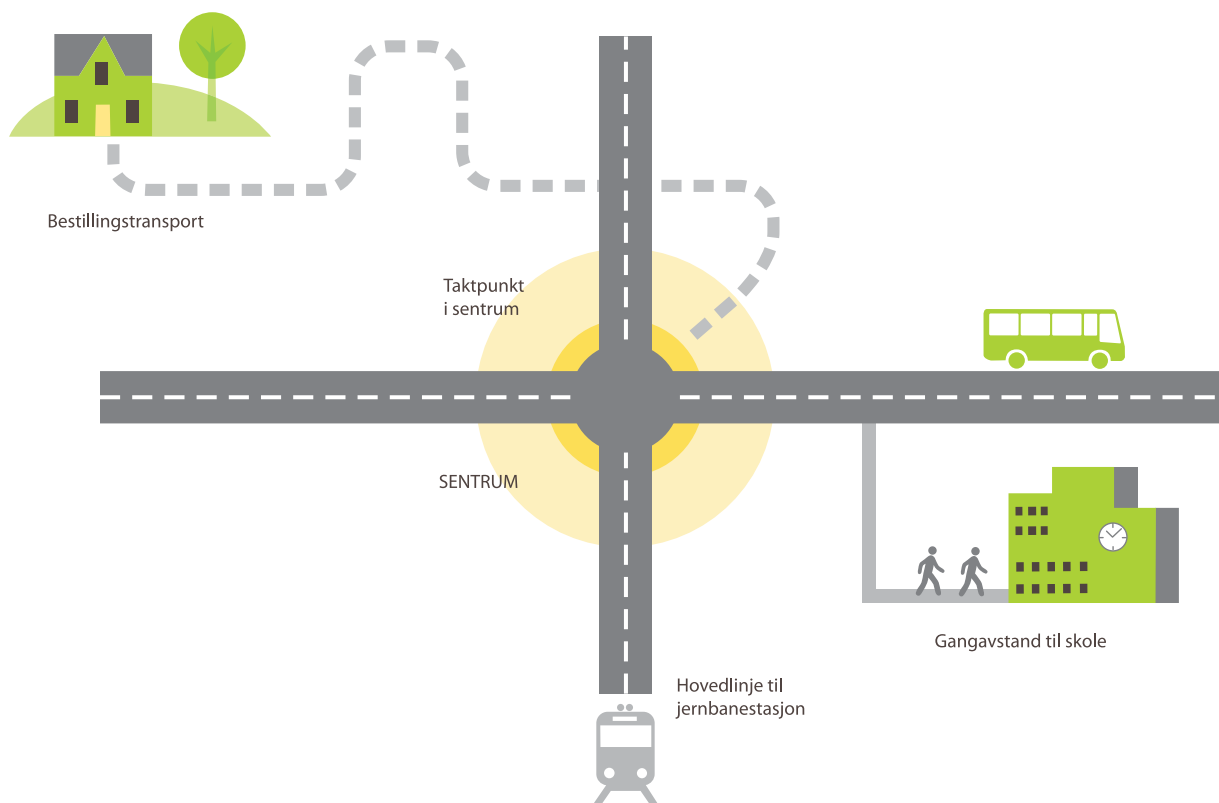
05

Samspill mellom lokal og regional trafikk. Ekspressbussene skal tilby raske reiser på lange strekninger, og binde regionene sammen. Lokale linjer samordnes mot ekspressbuss for å oppnå best mulig tilbud på fellesstrekninger. Lokaltrafikken bør i utgangspunktet betjenes med lokalbuss, ikke gjennomgående ekspressbuss.



06

Koordinering i knutepunkter. Utvider reisemuligheten i nettverket, og er viktigst i distriktene der frekvensen på tilbudet er lavest. Bør støttes av systemer som informerer bussførerne som evt forsinkelser.



07

Løse utfordringer ved ugunstig bebyggelsesstruktur og lokaliseringer. I slike tilfeller foretas avveining av hvordan området kan betjenes med buss, eventuelt bestillingstransport.



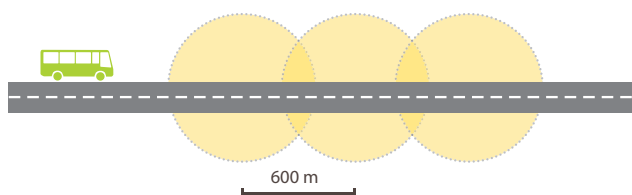
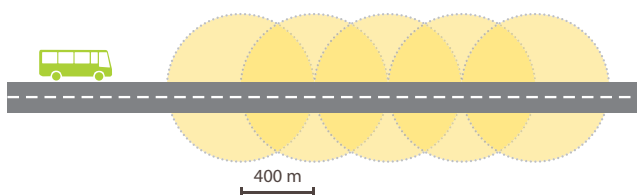
08

Gi enkel informasjon og forenkle rutetilbudet om nødvendig. Innføre faste minuttall og færrest mulig unntak fra hovedreglene. Innebærer enklere rutetabeller med færre fotnoter, og ruter som er lette å huske for kundene.



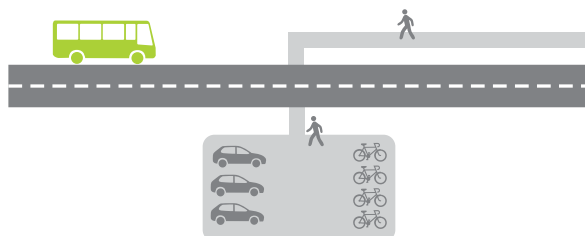
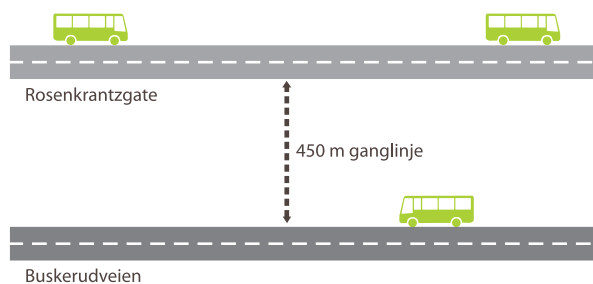
09

Dårlig fremkommelighet er kostbart for både kundene, samfunnet og Brakar. Busstilbudet går i dag i all hovedsak i blandet trafikk og er derfor sårbart for forsinkelser som følge av biltrafikk.



10

Færre holdeplasser med høyere standard. Hver holdeplass som betjenes innebærer et halvt minutt ekstra reisetid. Ideell stoppestedsavstand på ca 600 m i byområder, som gir gangavstander på inntil 5 minutter.



11

Ganglinjer og tilgjengelighet til holdeplassene. Tilrettelegging av effektive ganglinjer til viktige holdeplasser kan bidra til å redusere ulempen ved lengre gangavstand (i kombinasjon med tiltak 10).

12

Samspill med andre transportformer. Det er viktig å tenke tilrettelegging for gående, syklister og innfartsparkering.

3.7 OPPBYGGING AV KOLLEKTIVTRAFIKKTILBUDET

Det samlede kollektivtrafikktilbudet bygger på markedsgrunnlag, regional struktur, lokal struktur og andre egenskaper:

- Markedet, med dette menes konsentrasjoner i befolkning og arbeidsplasser, knutepunkter, sentrumsområder og omland.
- På lengre reiser vektlegges høy hastighet og god komfort. Toget og et regionalt hovedbussnett i korrespondanse med tog er prioritert, og det første som tas hensyn til i tilbudsplanleggingen.
- På kortere reiser er høy frekvens viktigst. Lokale tilbud anlegges rundt knutepunktene der det er markedsgrunnlag, i samspill med tog og regionbusser. Lokale linjer kjøres oftest med høyere frekvens og har færre bindinger til resten av tilbudet, og tilpasses derfor det øvrige tilbudet et stykke ut i planleggingen.
- Egenskaper som fremkommelighet og holdeplassavstand er viktige forhold som blir tatt i betraktning ved utforming av tilbudet.

Buss

Bussens rolle er knyttet til å gi flatedekning lokalt, gi tilbud i korridorer der det ikke finnes tog, samt å mate passasjerer til knutepunktene. Å kjøre buss parallelt med tog er dårlig bruk av ressursene, og bør normalt ikke forekomme. Mating til tog bør være hovedregelen så fremt toget har kapasitet, og omstigning ikke medfører vesentlig reisetidsulempe for kundene.

Selv om pendlerstrømmene mellom kommunene er betydelig, er trafikkvolumet langt større internt i kommunene. Dette er i veldig stor grad bussens marked, og her ligger med andre ord mye av bussens vekstpotensial. Brakar vil øke frekvensen på bylinjer, der første mål er 10 minutters frekvens på så stor del av nettet som mulig, eventuelt kjørt med leddbuss av kapasitetsårsaker. I reisevaneundersøkelsen for Buskerudbyen (2009) var gjennomsnittlig reiselengde 3,75 km for kollektivreiser. Det er først ved avstander



over 2,5 kilometer at kollektivtrafikken begynner å vinne andeler. Dette betyr f.eks. at bybusslinjer til områder 2,5-5 kilometer fra sentrum må styrkes. Busslinjer som binder regionene sammen bør ha en frekvens på minimum en time.

Båt

I samarbeid med Ruter tilbyr Brakar hurtigbåt fra Slemmestad (Røyken) via Vollen til Aker brygge. Båtens fordeler handler om køfri kjørevei, god komfort og høy kundetilfredshet. Ulempene er knyttet til krevende driftsforhold, svært høye kostnader og dårlig miljøregnskap. Når det er is på fjorden og i ferier blir tilbudet erstattet med buss.

Hver passasjer koster 90 kroner per reise, mens hver busspassasjer i samme område koster 12 kroner per reise. Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv er det lønnsomt å omdisponere båt kostnadene til å gi et bedre busstilbud. En frekvens på bussavgangene på 10 minutters rute i rush og 30 minutters rute på stille tid vil komme langt flere innbyggere til gode i Hurum, Røyken og Asker.

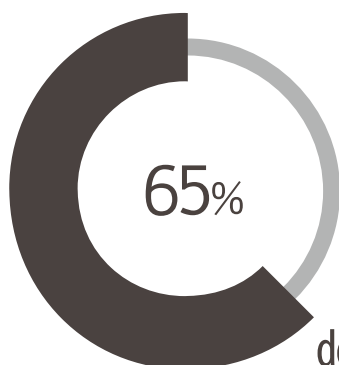
Inntil mer kostnadseffektiv og miljøvennlig ferjeteknologi blir tilgjengelig vil det være lite potensial for båt som en del av kollektivtransporten i Buskerud. Når god bussfremkommelighet på Slemmestadveien blir sikret, vil det være fornuftig å omdisponere ressurser fra båtbandet til buss.



Tab. 1



Hurtigbåten fra Hurumlandet er populær, men svært dyr i drift.



... av Brakars kostnader er knyttet til lovpålagte oppgaver, og at kostnadsveksten innen lovpålagte oppgaver gjør det vanskelig å gjennomføre tilbudsstyrking innenfor andre deler av vårt virksomhetsområde uten tilleggsfinansiering. »

3.8 NØDVENDIGE ØKONOMISKE RAMMER

Scenarioer skissert i Kollektivtransportplan for Buskerud

Tilstrekkelig og forutsigbar finansiering er en grunnleggende forutsetning for nå målene som er satt for kollektivtrafikken i Buskerud. Dette innebærer at de økonomiske rammene for kollektivtrafikken må økes betraktelig fra dagens nivå. I fylkets Kollektivtransportplan (2012) som er vedtatt i fylkestinget, skisseres fire ulike målbilder. Poenget er ikke nødvendigvis innholdet i tiltakene, men å illustrere sammenhengen mellom finansiering, tiltak og resultat:

- En fallende kollektivandel. Dette er resultatet ved videreføring av dagens tilskuddsnivå. Dersom man ikke utvikler og investerer i rutetilbudet, vil 1-2% av etterspørselen forvitte hvert år. Dette scenarioet vil innebære en kontrollert nedbygging av kollektivtrafikken i Buskerud med til dels betydelige rutekutt og prisøkning.
- Å opprettholde dagens forhold mellom personbil og kollektivtrafikk kan oppnås ved en økning i tilskuddet på 20-40%. Det ligger noe frekvensøkning i dette scenarioet.
- Å doble kollektivtransportens andel. Betingelser en dobling av dagens tilskudd, pluss en form for trafikantbetaling. Økt tilskudd benyttes til frekvensstyrking og forenkling, samt infrastrukturtiltak som f.eks. kollektivfelt, sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering.
- Kollektivtransporten tar veksten i motoriserte reiser. Å innfri på hovedmålet betinger opp mot en tredobling av dagens tilskuddsnivå, og det forutsettes trafikantbetaling samt eventuelt ekstra midler fra stat/kommune. Det vises til forhandlinger med staten om fornyelse av avtale om belønningsmidler (bymiljøavtale). Av aktuelle tiltak er det vist til frekvensstyrking i områder med markedspotensial, enklere linjenett, samordning av billettssystemer, kollektivfelt, sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering. Trafikkregulerende tiltak for biltrafikken gjør effekten av de positive tiltakene mer virkningsfulle.

Finansieringsutfordring på kort sikt

Brakar opplever, i likhet med administrasjonsselskaper over hele landet, en krevende kostnadsøkning på kollektivtrafikktilbudene. Enhetskostnadene ved bussdriften øker. Det skyldes både generell pris- og lønnsvekst og generelle markedsforhold i bransjen.

Kostnadsveksten knyttet til lovpålagte oppgaver – skoleskyss og spesialtransport er spesielt krevende. Denne økningen skyldes i hovedsak voksende befolkning og endringer i skolestruktur. Bidragene fra kommune dekker en lav andel av de faktiske kostnadene. Særlig spesialskysskostnadene øker mye, fordi det blir flere brukere. Ca 65% av Brakars kostnader er knyttet til lovpålagte oppgaver, og kostnadsveksten innen lovpålagte oppgaver gjør det vanskelig å gjennomføre tilbudsstyrking innenfor andre deler av vårt virksomhetsområde uten tilleggsfinansiering. Slik tilleggsfinansiering har Buskerud fylkeskommune funnet rom for gjennom en omprioritering av midler, noe som har styrket finansieringen av kollektivtrafikken med årlig, stigende fra 20 i 2014 til 25 millioner i 2016.

Brakar tar sikte på å effektivisere skoleskyssen. De lovfestede kravene skal oppfylles, men med bedre avvikling av skoleskyssstilbudet kan Brakar frigjøre midler til det øvrige kollektivtrafikktilbudet.

Fremtidsbilde 1-4	1. Fallende kollektivandel	2. Forsvare dagens forhold bil/kollektivt	3. Dobling av kollektiv-transportens andel	4. Kollektiv-transport tar veksten i motoriserte reiser
				
Forutsetninger	Finansiering innenfor dagens tilskuddsnivå	Økning av tilskudd med <u>20 – 40 %</u>	Betingelser en dobling av dagens tilskudd	Betingelser opp til en tredobling av tilskudd
			Betingelser en form for trafikantbetaling	Betingelser trafikantbetaling
				Ev. ekstra midler fra stat/kommune
TILBUDET				
Frekvens by: Tunge bylinjer: 5–10 min 06-18 Andre bylinjer: 10–15 min 06-18	Ingen endring fra i dag	Noe styrking av frekvens	Gjennomføres delvis	Gjennomføres
Frekvens tettsteder: 10-/15-/20-/30-min frekvens med korrespondanse i knutepunkter	Som i dag eller dårligere.	Som i dag	Noe økning, tilpasset tilskuddsnivået.	Vesentlig styrking, tilpasset tilskuddsnivå.
Gjennomgående billettering og tilpasning til Ruters pris- og sonesystem mot Oslo og Akershus	Gjennomføres ikke	Gjennomføres ikke	Målsetting om gjennomføring	Gjennomføres
Samordning av billettering buss og tog	Gjennomføres ikke	Gjennomføres ikke	Målsetting om gjennomføring	Gjennomføres
Togtilbud: 30/15 min frekvens mellom Kongsberg og Drammen	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering	Forutsetter statlig finansiering
SYSTEMET				
Enkelt og oversiktlig basisnett med knutepunkter	Innenfor dagens rammer	Innenfor dagens rammer	Innenfor dagens rammer	Innenfor dagens rammer
Forenkling og systematisering av linjenettet	Innenfor dagens rammer	Innenfor dagens rammer	Gjennomføres delvis	Gjennomføres
Kundevennlig og enkel pris- og sonestruktur	Gjennomføres (noen får prisøkning)	Gjennomføres (noen får prisøkning)	Gjennomføres (ingen får prisøkning)	Gjennomføres (ingen får prisøkning)
Innføring av sanntidsinformasjon	Gjennomføres ikke	Gjennomføres ikke	Gjennomføres på de største stasjonene	Gjennomføres på de største stasjonene
Etablering av kollektivfelt og kollektivgater	Gjennomføres ikke	Gjennomføres ikke	Noen nybygde kollektivfelt + omdisponering	Noen nybygde kollektivfelt + omdisponering
Aktiv signalprioritering (ASP)	Gjennomføres ikke	Gjennomføres ikke	Gjennomføres	Gjennomføres

Tabell 4 : Fremtidsbilder for ulike tilskuddsnivåer (kilde: Kollektivtransportplan, Buskerud fylkeskommune 2012).





4

BRAKARS STRATEGIER 2025

4.1 FLERE KUNDER GJENNOM ET MER MARKEDSTILPASSET KOLLEKTIV-TRAFIKKTILBUD

Befolkningskonsentrasjonen er, og vil fortsette å være størst i de åtte vekstkommunene som definert i Kollektivtransportplan for Buskerud. Det er dermed i disse kommunene markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken er størst. Forutsatt at det tilrettelegges for det, kan kollektivtrafikken i disse områdene være løsningen på økende køproblemer som ellers vil være et uunngåelig alternativ. Brakar jobber samtidig for at jernbaneansvarlige utvikler togtilbudet i tråd med denne strategien.

Prioritering innenfor begrensede rammer innebærer også å velge vekk. Brakar legger opp til at tilbudet i regionene utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå. Grunntilbudet lokalt gis normalt av åpne skolebuss, eventuelt supplert med bestillingstransport i områder hvor dette er gunstig. Lange fylkesgrensekryssende busslinjer utgjør en viktig rolle, også lokalt i Buskerud. Der hvor målet er høyere og forutsetter et tilbud bedre enn hva som er kommersielt optimalt, bør Brakar kunne kjøpe tjenester. Vi kan foreløpig ikke se at dette kan gjennomføres på annen måte enn ved konkurranseutsetting, og helst som del av en større pakke for å utnytte synergier og få til gode korrespondanser.

Kortere, rettere og raskere kollektivtrafikk

I denne strategien har vi skissert tolv prinsipper for utvikling av kollektivtrafikktilbudet. Hensikten med disse er:

- Å sikre at Buskerud tar de rette valgene for å utvikle kollektivtrafikktilbudet.
- Å øke forutsigbarheten overfor arealmyndigheter, private utbyggere og andre om hva slags kollektivtrafikktilbud som kan forventes å bli gitt under ulike forutsetninger for arealbruk.
- Å sørge for et ensartet rutetilbud i tilsvarende markeder i fylket.

Et godt kollektivtrafikktilbud kjennetegnes ved en rekke målbare faktorer som reisetid, frekvens, pålitelighet, mv. Et kollektivtrafikktilbud må også tilpasses markedets størrelse og struktur. Brakar legger opp til å utvikle et enkelt, stabilt og robust rutetilbud hvor de viktigste elementene er:

- Tilstrekkelig høy frekvens, eventuelt på bekostning av flatedekning.
- Linjer som kjører samme trasé bør ha likt stoppmønster.
- Å bygge opp rundt knutepunkter og gi gode omstigningsmuligheter.

Linjenettet i Buskerud er i dag bare delvis basert på stive rutetider. Forutsatt er det linjer som har varierende avgangstider over dagen, kjører forskjellige traseer på forskjellige tidspunkt på dagen eller forskjellige ukedager. Videre kjøres en del avstikkere for å betjene et begrenset marked, noe som er tidkrevende og som forlenger reisetiden til «alle de andre» på bussen. Brakar vil rydde opp og forenkle linjestrukturen så langt det er mulig.

Kontraktstrategi

Brakar drifter kollektivtrafikktilbudet gjennom langsiktige kontrakter med busselskapene. Gode prosesser og juridisk korrekte anskaffelser er et selvsagt utgangspunkt for Brakars kontraktstrategi, og gjør innkjøp til en strategisk kjernekompetanse i kollektivtrafikken.

I dag benyttes såkalte bruttokontrakter, som innebærer at bussoperatørens risiko er begrenset til kostnadssiden, mens Brakar bærer inntektsrisikoen. Brakar vil utvikle sterkere insentiver knyttet til kvalitet og passasjerutvikling for å sikre sterkere kundefokus og utnytte den samlede kompetansen i bransjen best mulig.

Brakar vil samarbeide om nasjonale standarder. Dette kan gjelde kontraktsmaler, bussmateriellkrav og annet for å sikre gode løsninger, økt fleksibilitet, gjenbruk av materiell og økt konkurranse om oppdragene.

Det er fri etableringsrett på fylkesgrensekryssende linjer, og Brakar vil legge til rette for at kommersielle aktører kan leve ved siden av det tilskuddsbaserte tilbudet ved gjennomgang av restriksjoner knyttet til holdeplasser og anledning til å ta med passasjerer.

Flybusstilbud bør i utgangspunktet drives uten fylkeskommunale tilskudd. Det finnes noen ytterst få eksempler i Norge på at fylkeskommunene driver flybussen, men erfaringene er svært dårlige. I slike markeder må etterspørselen stimuleres ved en type salgstiltak som lettere lar seg gjennomføre ved en privat aktør.



Et kollektivtrafikktilbud må også
tilpasses markedets størrelse
og struktur.



«Med et enkelt og lett tilgjengelig tilbud mener Brakar flere avganger, mer tilgjengelig informasjon og et enklere og mer tilgjengelig billett- og prissystem.»

4.2 ENKEL OG LETT TILGJENGELIG KOLLEKTIVTRAFIKK

Buskeruds ambisiøse vekstmål for kollektivandelen kan bare innfris hvis man lykkes med å tiltrekke seg mange nye kunder til kollektiv-trafikken. Med et enkelt og lett tilgjengelig tilbud mener Brakar flere avganger, færre og enklere produkter, mer tilgjengelig informasjon, gode korres-pondanser, god avvikshåndtering og et enklere og mer tilgjengelig billett- og prissystem. Overfor kundene må tilbudet fremstå som sømløst, det vil si at kundene ikke skal møte organisatoriske eller praktiske problemer som følge av at reisen foregår med flere transportformer, kollektivselskaper eller krysser en geografisk eller administrativ grense. Dette gjelder både i planleggingen og gjennomføringen av reisen, og ikke minst dersom uforutsette hendelser skulle oppstå. Effektiv tilrettelegging for et slikt tilbud kan kreve nye organisasjons- og samarbeidsmodeller for kollektivtrafikken på Østlandet.

Forenklet linjenett

Skal man lykkes med å fortelle kundene om rutetilbudet på en enkel og intuitiv måte, er det nærmest en forutsetning at linjenettet er bygd opp så enkelt som mulig, og med lavest mulig barrierer mot å ta det i bruk. Premissen for enkel og intuitiv kollektivtrafikk sitter hos ruteplanleggerne i Brakar. Ting som er relativt enkelt å gjøre noe med, er å fjerne linjevarianter, spesialtilpasning og fotnoter i rutetabellene når dette går på bekostning av helhet og enkelhet. Der et marked betjenes av flere linjer kan disse med fordel samles til en linje, eller samordnes med hverandre for å gi jevne frekvenser.

Toget er stammen i kollektivtrafikken i Buskerud, og at flere busslinjer etter hvert legges om til mating til tog i høy frekvens er både forenkende, og vanligvis god ressursbruk.

Samtidig er Buskerud et mangfoldig fylke, hvor kollektivtrafikken har mange funksjoner og oppgaver. Dermed oppstår det til en viss grad behov for å opprettholde et antall linjevarianter, linjenummer, osv. Poenget er imidlertid at rutenettet planlegges og utvikles med tanke på hvordan det skal betjene transportstrømmene på den ene siden, og hvordan det skal kommuniseres til kundene på den andre siden.

Tilrettelagt kundeinformasjon

Brakar vil tilby alle kunder helhetlig og tilrettelagt informasjon som gir oversikt over alle transportvalg i fylket. På våre informasjonsplattformer skal kundene ikke bare finne informasjon om kollektivtrafikk, men også informasjon om gang- og sykkelveier og innfartsparkering. Brakar vil delta i og bidra til nasjonalt samarbeid for å bedre informasjonsflyten på tvers av fylker, transportformer og kollektivselskaper.

Brakar vil gi kundene avgangstider i sanntid, der de befinner seg. Det er utviklet et program for trafikantinformasjon og design (TID) for kollektivtrafikken. Programmet omfatter informasjon som kundene trenger for å finne fram på sin reise, herunder skilt, rutetabeller, piktogrammer, holdeplassmerking, linjekart osv. Brakar vil rulle ut programmet med prioritering av knutepunkter og holdeplasser med størst trafikk.

Digitale plattformer og nye medier gir nye muligheter, men stiller også nye krav. Smarttelefoner supplerer fast skilting på holdeplasser og om bord. Digitale kommunikasjonsmidler og -kanaler som smarttelefoner, nettbrett, sosiale medier med mer krever på hvert sitt vis løpende og oppdatert informasjon tilpasset den enkelte bruker. Parallelt med satsing på digitale medier vil Brakar fortsatt tilby informasjon i mer tradisjonelle kanaler for å imøtekomme tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Kundene har behov for god avviksinformasjon i kollektivtrafikken. Brakar vil gå inn for å produsere "ready-to-go"-informasjon til sine kunder. Kundene får opplyst antall minutter til neste bussavgang via informasjonstavler på holdeplass, mobile applikasjoner eller internett. Systemet forkorter den opplevde ventetiden. Flere kan ankomme holdeplassen rett før avgang, og kundene får informasjon når avvik oppstår i trafikken.

Brakar vil utvide sanntidsinformasjon til å omfatte alle linjer. Ved behov for å prioritere midler til sanntidsinformasjon vil Brakar først prioritere de mest trafikkerte by- og regionlinjene.



Knutepunkter

I samordningen av buss- og togtilbudet står utvikling av knutepunkter helt sentralt. Brakar legger til grunn Buskerud fylkeskommunes kollektivtransportplan for sin strategi og planlegging.

- **Nivå 1:** Drammen. Har alle driftsarter. Lokaltog, regiontog, fjertog, flytog, bybuss, regionbuss og kommersiell buss.
- **Nivå 2:** Høksund, Kongsberg, Hønefoss, Gol, Geilo. Jernbanestasjoner, regionale korrespondanser.
- **Nivå 3:** Røyken, Lierbyen, Mjøndalen, Vikersund. Mating til gjennomgående kollektivtrafikktilbud, enten tog eller buss.

Betalingssystem som stimulerer til flere kunder

Utfordringene med å forstå betalingssystemet og føle seg sikker på at man velger riktig (billigste) billett, er fremhevet som en av de største barrierene mot å reise kollektivt hos potensielle kunder. Brakar ønsker å ligge i front på forenkling av billettsystemet, og samtidig påse at inntektsnivået opprettholdes.

På dette området går utviklingen raskt, godt hjulpet fram av teknologi. Det er sannsynlig at takstsoner slik vi kjenner dem i dag, avløses av mer fleksibel prisberegning med utgangspunkt i den enkeltes reisevei. At man på forhånd må planlegge hvor mye kollektivtrafikk man vil reise den neste måneden (forhåndskjøp av månedskort) kan bli erstattet av etterskuddsvis beregning av billigste reise. Kanskje er det naturlig også å se på en erstatning av dagens periodebilletter med produkter som gir større rabatt jo mer man reise og virkelig stimulerer til å reise mer. Og vi ser at reisekort, utstedt av Brakar, Ruter eller trafikksekskapene, er i ferd med å bli avlastet av andre plattformer, f.eks mobilbilletter eller bankkort.

Mot et felles pris- og sonesystem

I løpet av 2015 legger Brakar om sonesystemet sitt fra over 70 til 21 soner. Dette er basert på en utredning Brakar leverte Buskerud fylkeskommune i 2012. I rapporten skisserer Brakar tre faser for å oppnå et pris- og sonesystem som er integrert med Oslo og Akershus:

1. Forenklet sonesystem i Buskerud (gjennomføres sommer 2015). Kostnad ca 6 millioner kroner pr år.
2. Felles pris- og sonesystem med NSB i Buskerud. Kostnad: Ca 9 millioner kroner pr år.
3. Felles pris- og sonesystem med NSB og Ruter i Oslo og Akershus. Kostnad: Ca 50-100 millioner kroner pr år.

Det nye sonesystemet som blir innført i 2015 er enklere å orientere seg i, og legger bedre til rette for selvbetjente løsninger. Kommunetakst i Buskerud stemmer bedre med størrelsen på sonene i nabofylkene, og bedre løsninger på tvers av fylker er et naturlig neste skritt. Kundene kjøper nå periodebilletter på mobilapp som gir mulighet for å reise både med Brakar, Ruter og NSB. På kort sikt kan dette tilbudet vil utvides til også å omfatte flere typer billetter og flere soner. Dette krever et samarbeid med for eksempel Ruter og NSB.

Det pågår konkret utredning av et felles pris- og sonesystem for NSB, Ruter og Østfold kollektivtrafikk som del av prosjektet «Sømløst i sør». På sikt kan vi se for oss et felles pris- og sonesystem som dekker store deler av Østlandet.

Nasjonalt arbeid med ett felles billettsystem vil også bli avgjørende for hvordan Brakar skal utvikle sin billettering i fremtiden. Vedtak om et felles billettsystem som ble fattet i Stortinget sommeren 2014, krever blant annet harmonisering av billettprodukter og billett-regler mot andre fylker.

Kontantfrie busser

Mobilbilletter og internettsalg innebærer at betalingen flyttes ut av bussene. Hensikten med dette er flere; enklere og mer tilgjengelig system for kundene, redusert holdeplasstid for bussene ved at flere har kjøpt billett på forhånd, redusere risiko for ran av føreren, øke tilgjengeligheten til billetter og sikre høy andel betalende kunder.

4.3 ATTRAKTIVT KOLLEKTIVTRAFIKK-TILBUD MED RIKTIG KVALITET

Forutsigbar framkommelighet

Busser i bilkø er meget dårlig ressursbruk, både ut fra bedrifts-økonomi og samfunnsøkonomi. Det gir et mindre forutsigbart tilbud for passasjerene om bord, det fører til lavere kapasitet og et mer kostbart tilbud fordi bussen sitter fast i bilkø i stedet for å produsere en ekstra avgang. Ved inngangen til 2015 eksisterte det kun 700 meter kollektivfelt i hele Buskerud fylke. Dette er et ekstremt lite omfang når man samtidig legger til grunn de betydelige og økende framkommelighetsutfordringene som bussene står overfor. Brakar tar til orde for en forsert satsing på bussens framkommelighet ved å omprioritere (evt forsere byggingen av) inntil 10 km bussvei i løpet av handlingsplanperioden. Rosenkrantz gate, Bragernes torg og Hønengata er traseer hvor bussene opplever betydelige forsinkelser, deler av driftsdøgnet grunnet biltrafikken. Det finnes også strekninger der framkommeligheten er vurdert som så dårlig at det er valgt ikke å gi tilbud, selv om strekningen har et godt markedsgrunnlag, for eksempel forbindelsen Gulslogen/Sundland – Åssiden over Landfalløybrua.

Aktiv signalprioritering (ASP) sikrer kollektivtrafikken grønt lys, og bidrar til å gi bussene forutsigbar og kort reisetid. I Drammen er ASP installert og i drift i noen få kryss som del av sanntidssystemet. Utvidelse forutsetter investeringer i system og midler til drift. Brakar tar til orde for en storstilt utrulling, etter en prioriteringsliste basert på omfanget av forsinkelser og der hvor flest passasjerer rammes. Hovednettet for buss bør minimum dekkes, pluss enkelte andre problematiske lyskryss. ASP gjør dessuten lysregulering til et egnet virkemiddel på steder hvor det i dag ikke er lyskryss.

Busser med høy miljøstandard

Kundeundersøkelser forteller at miljøvennlige og moderne busser i seg selv ikke er en utløsende faktor for at flere begynner å benytte seg av kollektivtrafikken, men passasjerene forventer samtidig at Brakar tar miljøansvar. Gjennom stadig strengere krav til utslipp av NOx og svevestøv fra nye busser (Euro-klasser) er de lokale utslippene fra dieselbussene nærmest eliminert. Dette gjør en ny Euro 6-biodieselbuss til et godt miljøalternativ.

Drivstoff og fremdriftssystemer på busser står imidlertid foran et paradigmeskifte i årene fremover, og det antas at del- eller hel-elektriske busser vil gjøre en stor del av transportarbeidet om bare få år. Foreløpig har elektriske busser ikke moden nok teknologi, og det finnes stadig ingen standard for eksempel for lading. Det finnes også et betydelig antall biodrivstoffvarianter tilgjengelig, men som alle har det til felles at de innebærer en merkostnad pr kjørt rutekilometer som ikke oppveies av utslippsreduksjonen. Denne konklusjonen kan endre seg med endrede avgifter.

Brakar vil fortsette å stille høye miljøkrav til bussene. Gjennomsnittsalderen er for tiden 2-2,5 år på en flåte bestående av 282 busser. Nær 90% av bussparken oppfyller Euro V-utslippskrav eller høyere, og er forberedt for å kjøre på 100% biodiesel. Det er planlagt produksjon av biodiesel på Tofte i Hurum, noe som innebærer en spennende mulighet. 27 bybusser er såkalte hybrider som innebærer redusert drivstofforbruk på ca 15-20%. Brakar tror på en viss differensiering i materiellkravene, f.eks til busser i distriktene hvor hensynet til lokal forurensing er mindre problematisk, og hvor enkelte skolebusser kun kjører en tur pr skoledag. I byene er trolig elektriske busser svært aktuelt om bare få år.

Trafikkregulering

Innbyggerne i Buskerud scorer blant de høyeste i landet på bilandel

og bilhold pr 1000 innbyggere, noe som spesielt bekymringsfullt med tanke på at en stor andel av disse faktisk bor i landets femte største by. Dette forteller at kollektivtrafikken har et krevende utgangspunkt i Buskerud, og at det er et spesielt behov for samlet virkemiddelbruk dersom kollektivtrafikken skal lykkes.

Brakar ser behov for å kombinere en betydelig satsing på kollektivtrafikk med stram arealbruk. Bompenger representerer i første rekke et grunnlag for finansiering av kollektivtrafikken, og kan samtidig fungere trafikkregulerende.

Brakar ønsker også en gjennomgang av parkeringsregimet i byene. Det er et stort paradoks, mener vi, at kommunene selv ofte tilbyr den rimeligste bilparkeringen i byene, til dels langt lavere enn de private aktørene. Innfartsparkering til jernbanen i bysentrum må prises med hensyn til hva alternativene koster og ut fra kvaliteten på tilbringertilbudet.

Parkering handler ikke bare om prising, men også om antall parkeringsplasser, spesielt ved store kontorarbeidsplasser ved kollektivtraseer. Her ser vi at store offentlige arbeidsgivere med fordel kan gå foran, også i vårt område.

Innfartsparkering

Innfartsparkering kan være et nyttig tiltak for å begrense bilbruken inn til byene. Tiltaket skal utvide togets og bussenes markedsområde ved at de som ikke bor i gangavstand eller har et godt nok busstilbud kan benytte bil som tilbringertransport til stasjoner og holdeplasser i Buskerud.

En kartlegging 1 Transportøkonomisk Institutt (TØI) utførte for Brakar/Buskerudbysamarbeidet avslørte imidlertid manglende styring og at «feil» trafikantgrupper beslaglegger stor andel av plassene, dvs de som bor i gå-avstand eller de som har et godt matebusstilbud. En liten avgift kan avvise brukere som bor i umiddelbar nærhet og derved bidra til det frigis kapasitet til dem som har et større behov. Brakar er opptatt av at prismodellene ikke bare må innrettes mot faste reisende på månedskort, men være et tilbud til alle reisende, også de som tester ut kollektivtrafikken for første gang.

Brakar anbefaler fem hovedprinsipper¹ til grunn for planlegging og etablering av innfartsparkering:

1. Det skal tilrettelegges for tilstrekkelig sykkelparkering ved alle holdeplasser og stasjoner.
2. Bilparkering kan tilbys ved stasjoner eller holdeplasser som muliggjør at brukere kan fanges opp tidlig i en reise.
3. Ved planlegging av nye parkeringstilbud må det tas hensyn til lokale trafikkforhold. Det er uheldig om adkomsten skjer på lokale boligveier.
4. Innfartsparkering skal helst ikke lokaliseres i sentrumsområder eller steder der det kommer i konkurranse med andre og kanskje høyere prioriterte arealbruksformål.
5. Der det er stor etterspørsel, skal innfartsparkeringsplassene forbeholdes dem som har størst behov. Etterspørselen der det er høyt belegg, kan påvirkes ved hjelp av avgifter. Dette kan avvise mange av dem som har gode alternativer (gange, sykkel, kollektivtrafikk).

Ansvarlige myndigheter må vurdere tiltakene samlet. Generelt er det ikke ønskelig at midlene som er bevilget til kollektivtrafikk benyttes til å subsidiere innfartsparkering i sentrumsområder.

¹Strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen og Buskerud, TØI rapport 1239/2012

- lavere utslipp, mindre støy

4.4 NEDRE DEL AV BUSKERUD SOM EN DEL AV STORBYOMRÅDET RUNDT OSLO

En stor bo- og arbeidsmarkedsregion

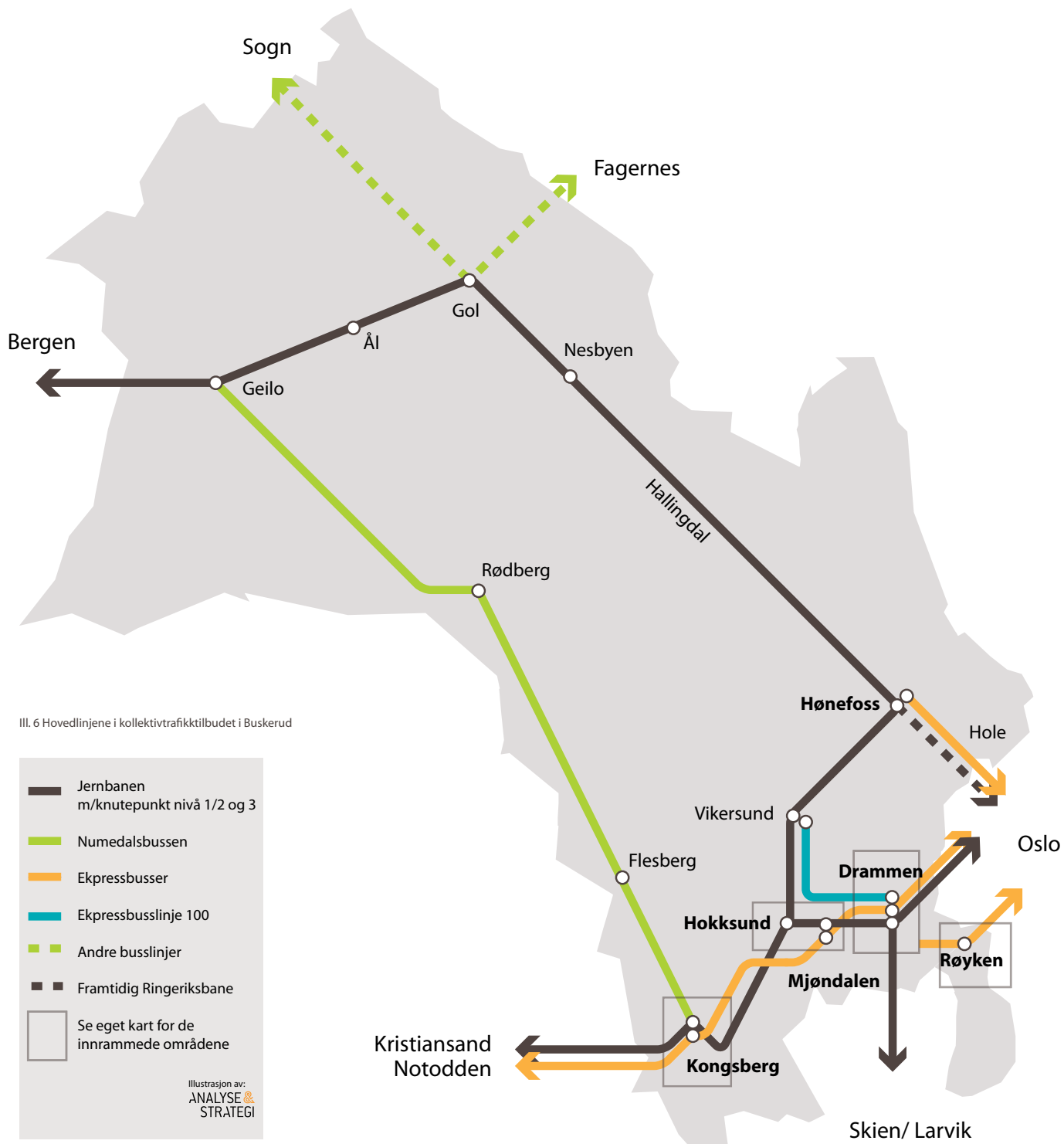
Drammensområdet er en viktig del av Osloregionen. De mest befolkningstette delene av Buskerud ligger nært opptil Oslo og er del av den samme bo- og arbeidsmarkedsregionen. I det funksjonelle hovedstadsområdet, som inkluderer Oslo, Akershus, deler av Buskerud og Østfold og noen kommuner i Oppland og Hedmark, kan det forventes en økning i størrelsesorden 1 million innbyggere mot 2060, til i alt rundt 2,5 millioner innbyggere. Dette krever at transportsystemene dimensjoneres opp for å ta 2-3 ganger så mye trafikk som i dag, supplert med helt nye strukturer.

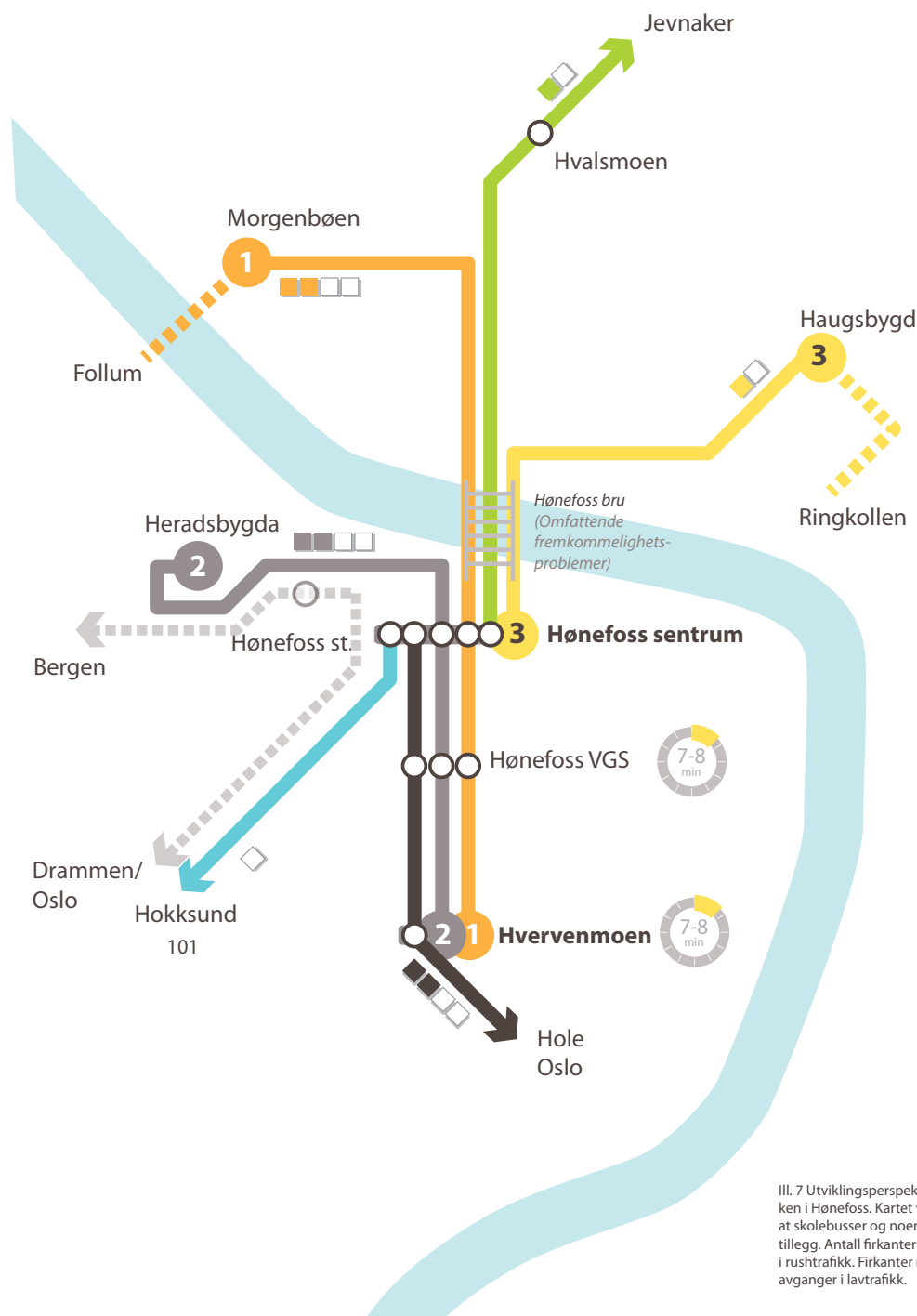
Drammensområdet, og etter hvert Ringerike, framstår som attraktive boområder med relativt kort daglig reisevei til Oslo, og kan forventes å få høy vekst i befolkning og arbeidsplasser. Det må planlegges for kollektivtrafikkvennlige byer og tas høyde for økt omfang av pendling.

Brakar er opptatt av helhetlig planlegging i regionen for å ta ut det maksimale potensialet. Dersom vi lar befolknings- og aktivitetsveksten skje uten en høy grad av styrt tilrettelegging, vil resultatet uunngåelig bli lav funksjonsdyktighet ved køer og trafikkorker og negative miljø- og klimakonsekvenser, med sterkt økt forurensning og energibruk.

Pendlerstrømmene stopper ikke ved fylkesgrensene. Brakar vil legge til rette for at en større andel av trafikken over fylkesgrensene tas med kollektivtrafikk. Brakars og Ruters koordinerte rutetilbud i Røyken og Hurum er et eksempel på samarbeidsmodell på tvers av fylkes-grenser for å bidra til et attraktivt tilbud i slike områder.

I beskrivelsene som følger skisserer vi hvordan kollektivtrafikktilbudet kan løses i forskjellige områder i Buskerud. Skissene er kun ment som eksempler.





III. 7 Utviklingsperspektiv for kollektivtrafikken i Hønefoss. Kartet viser hovedlinjer, dvs at skolebusser og noen lokale linjer kommer i tillegg. Antall firkanter viser avganger pr time i rushtrafikk. Firkanter med farge viser antall avganger i lavtrafikk.

4.4.1 MULIGE LØSNINGER FOR TILBUDET PÅ HØNEFOSS

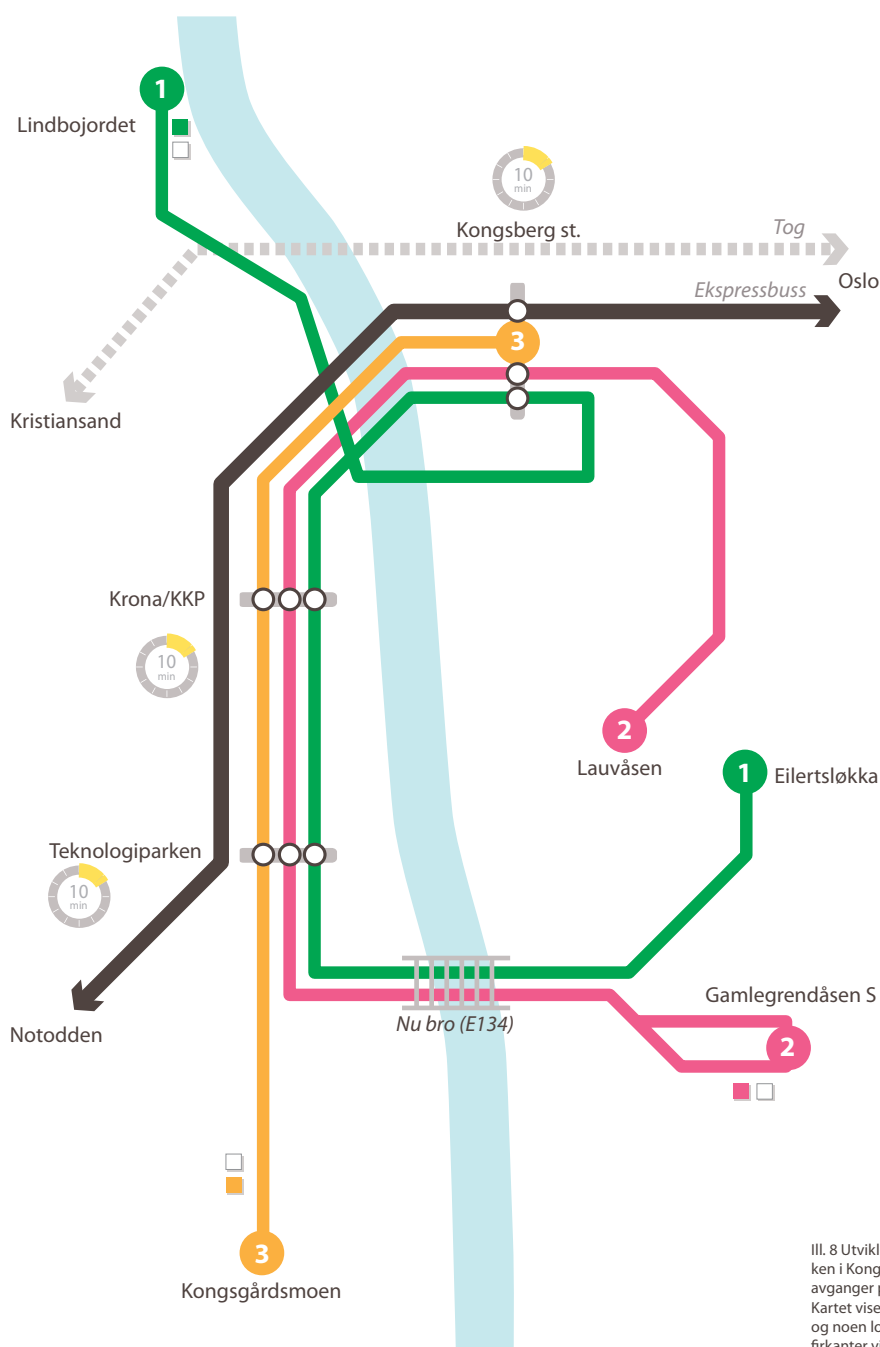
Dagens busstilbud på Hønefoss er svært finmasket, med den konsekvens at så godt som alle innbyggerne har et busstilbud, men at tilbudet går for sjelden til å framstå som godt nok for de fleste.

Brakar vil rendyrke stammen i nettverket og tilby høyfrekvent busstilbud i områder hvor bussen har gode forutsetninger for å lykkes. Linje 1 og 2 tilbys hvert 15. minutt og utgjør til sammen 7/8-minutters frekvens mellom sentrum og Hvervenmoen.

Bybussene bør pendle gjennom sentrum i størst mulig grad, fordi dette er bedre ressursutnyttelse, det gir flere kunder muligheten for direkteise og kortere reisetid. Imidlertid er fremkommelighetsproblemene betydelige, spesielt Hønefoss bru, som er en trussel mot robustheten i hele tilbudet.

Ved Hønefoss bru bør det iverksettes tiltak for å sikre bussene god, forutsigbar fremkommelighet.

Mulig forlengelse Follum forutsetter byutvikling. Skisserte buss-tilbud gjelder for eventuell åpning av ny Hønefoss stasjon som følge av InterCity. Nytt tilbud, som følge av ny stasjonslokalisering vil man måtte komme tilbake til.



Ill. 8 Utviklingsperspektiv for kollektivtrafikken i Kongsberg. Firkanter uttrykker antall avganger pr time (normaltrafikk/lavtrafikk). Kartet viser hovedlinjer, dvs at skolebuss og noen lokale linjer kommer i tillegg. Antall firkanter viser avganger pr time i rushtrafikk. Firkanter med farge viser antall avganger i lavtrafikk.

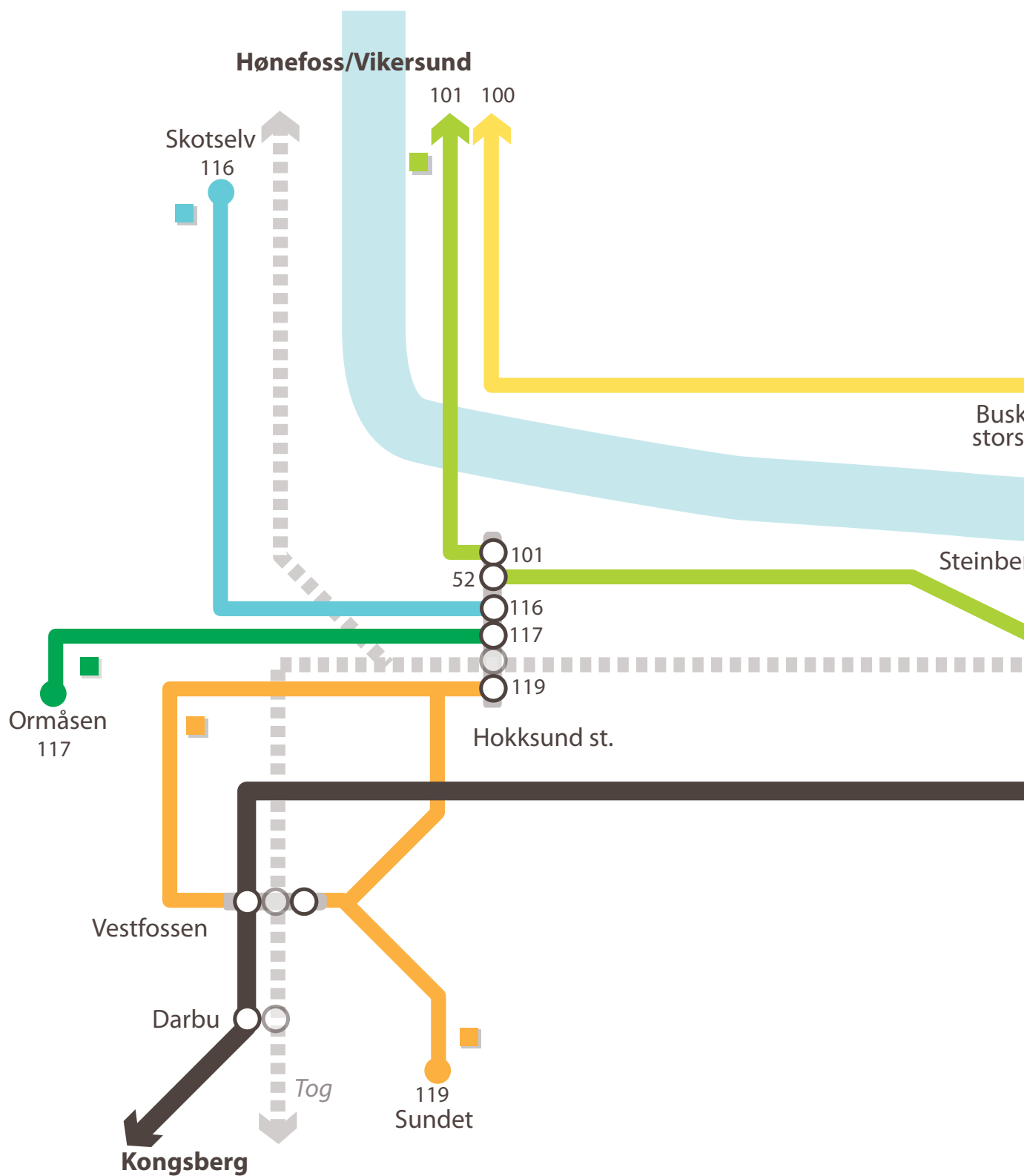
4.4.2 MULIGE LØSNINGER FOR TILBUDET PÅ KONGSBERG

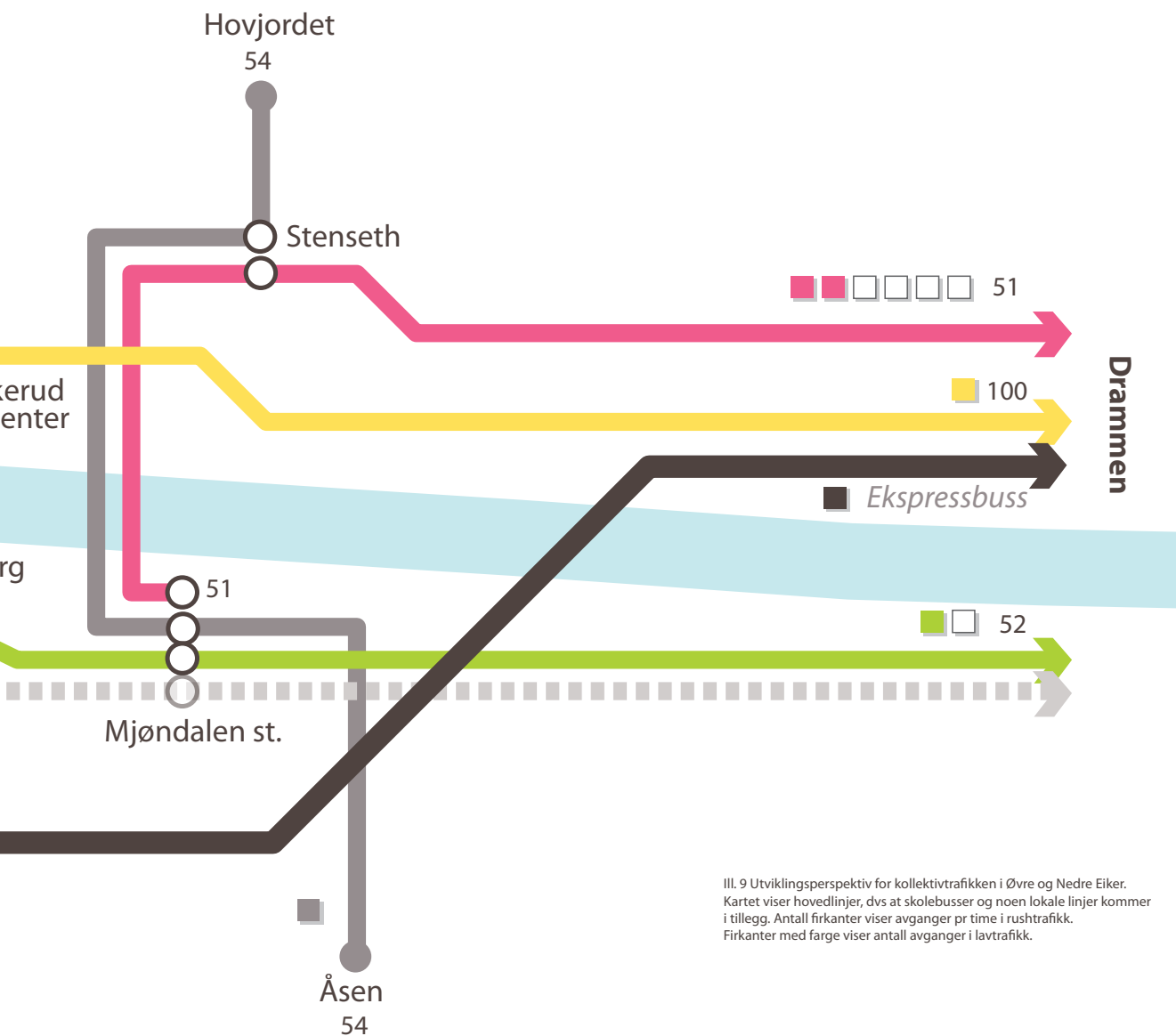
Kongsberg er en forholdsvis liten og kompakt by. Dagens busstilbud er omfattende, i form av mange linjer, kort stoppestedavstand og høy flatedekning. Dette medfører dessverre at frekvensen er svak og at rutetilbudet framstår som unødvendig komplisert. Passasjertallene er lavere enn ambisjonene.

Brakar vil styrke stammen i nettverket ved å kutte fra seks til tre bybusslinjer i høy frekvens. Bybusslinjene 1, 2 og 3 får avgang hvert 30 minutt på normal dagtid. Planlagt korrespondanse i Knutepunktet oppgis til fordel for jevn 10 minutters frekvens på fellesstrekningen sentrum – Krona – Teknologiparken. 10 minutters effekt må til for å oppnå «kast rutetabell»-effekt, dvs at kundene kan møte opp på holdeplassen, fordi bussene kjører så ofte. Samtidig sikres god korrespondanse fra Teknologiparken og Krona mot tog

og buss retning Oslo. Omleggingen kan skje uten vesentlig økt ressursinnsats, men antas å gi vesentlig passasjervekst. Tilbudet kan igangsettes ved åpningen av ny E134.

Tett befolkede områder i Gamlegrendåsen knyttes til vestsida via ny bru over Lågen. For øvrig er foreslått tilbud i tråd med kommunens utviklingsområder for bolig i nordvest og sørøst som dekkes av nettet. Ved planlegging av nye boligområder er det viktig å ta i betraktning bussens framkommelighet i større grad enn til nå, for eksempel ved bruk av bussveier mellom nabolagene. og Brakar samarbeider gjerne med kommunen om en slik strategi.





III. 9 Utviklingsperspektiv for kollektivtrafikken i Øvre og Nedre Eiker. Kartet viser hovedlinjer, dvs at skolebusser og noen lokale linjer kommer i tillegg. Antall firkanter viser avganger pr time i rushtrafikk. Firkanter med farge viser antall avganger i lavtrafikk.

4.4.3 MULIGE LØSNINGER FOR TILBUDET I ØVRE OG NEDRE EIKER

Brakar vil utvikle Hokksund og Mjøndalen stasjoner som enda tyngre knutepunkter for kollektivtrafikken i Eiker. Toget er stammen i kollektivtrafikknettet, supplert med direktebuss nord for elva for markeder som toget ikke betjener. Lokalbusser skal primært mate til knutepunktene for overgang til tog. Dette gir effektiv ressursbruk, og er i tråd med overordnede og bredt forankrede mål for kollektivtrafikken.

Til Hokksund tilbys matebusser fra Skotselv, Ormåsen og områdene mellom Vestfossen og Hokksund. Linje 101 fra Hønefoss legges opp til å snu i Hokksund, tilpasset togets avgangstider. Linje 102 erstattes av forlenget linje 52, som har som primær oppgave å gi

godt busstilbud fra Steinberg mot togets avgangstider i Mjøndalen. Busslinjer som kjører gjennomgående forbi stasjonene, det vil si har en annen funksjon og et annet markedsgrunnlag enn toget på strekningen videre. Linje 51 og 52 er gir lokalt tilbud hhv nord og sør for elva på strekningen Mjøndalen – Drammen. Linje 51 bør utvikles til å få 10 minutters frekvens, og er egentlig å betrakte som en bybusslinje

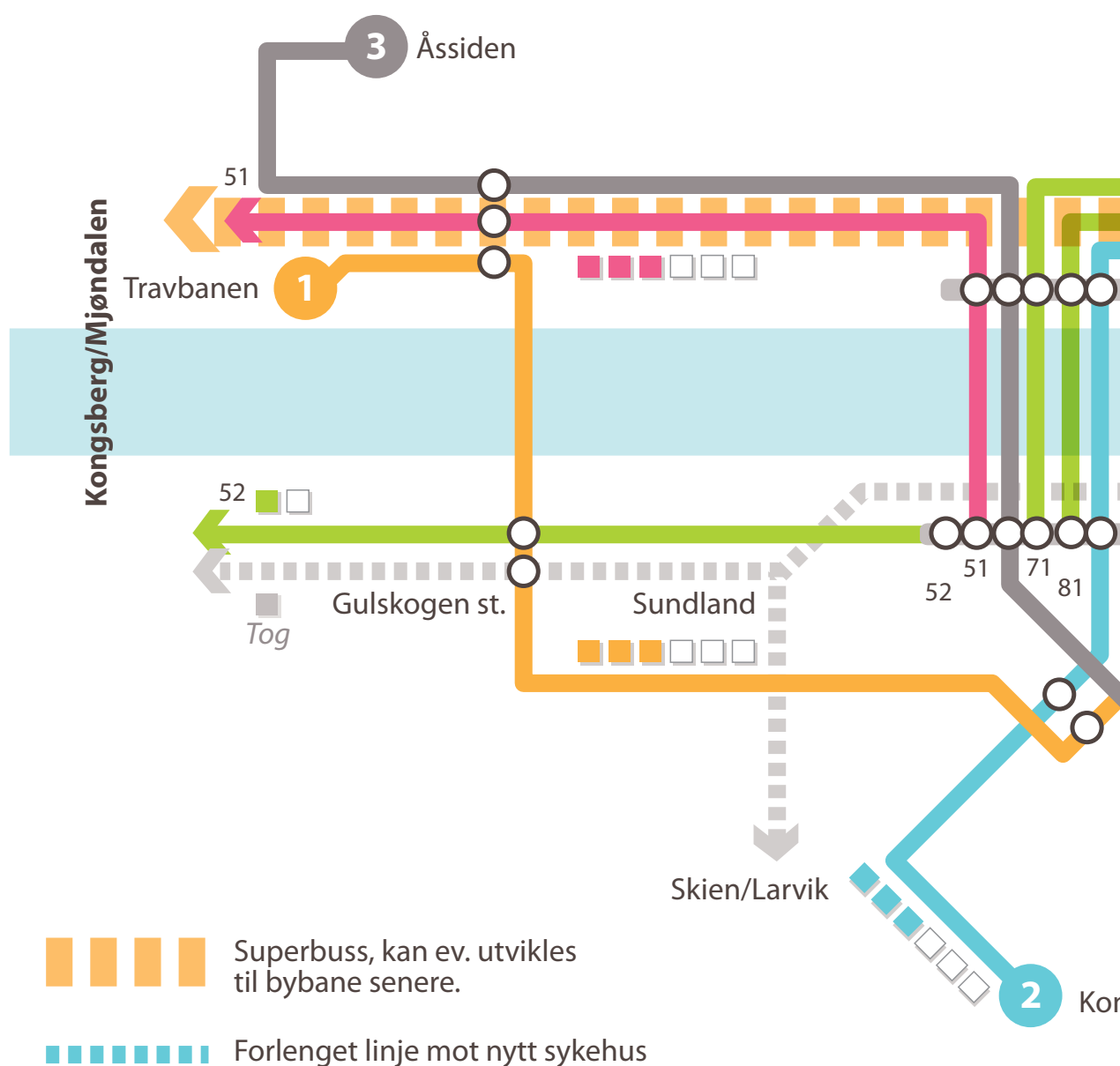
4.4.4 MULIGE LØSNINGER FOR TILBUDET I DRAMMEN OG LIER

Linjenettet effektiviseres med utgangspunkt i prinsippet om én linje per trasé. Tilbudet i Drammen by bør ha 10 minutters frekvens, og deretter kjøres leddbuss hvis topografien tillater det, før frekvensen eventuelt styrkes ytterligere av rene kapasitetsårsaker.

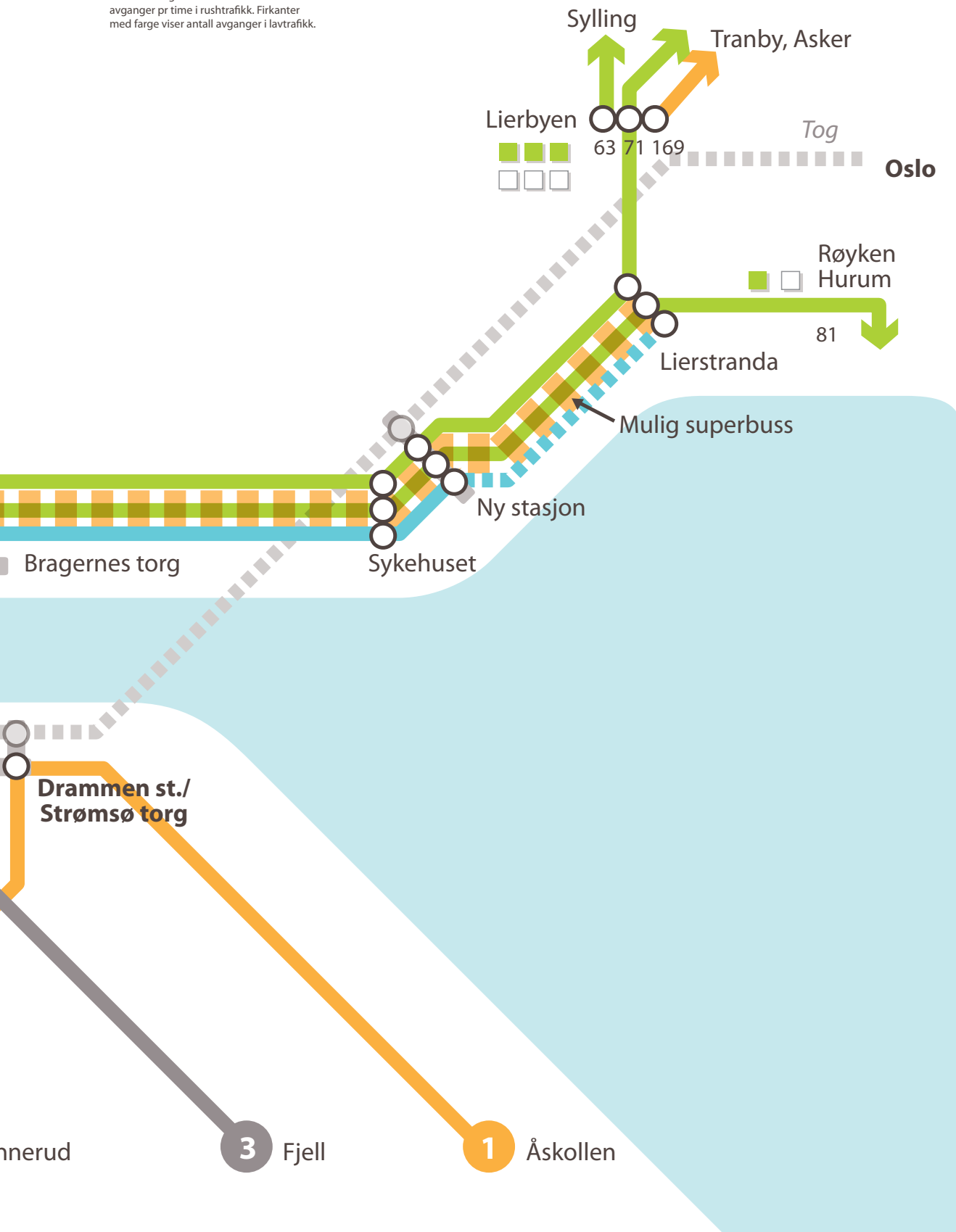
Tre hovedlinjer med høy frekvens binder byen sammen. Linje 1 gir etterlengtet forbindelse på nord-sør-aksen mellom Åssiden og Gulskogen. Denne linjen, som forutsetter fremkommelighetstiltak ved Landfalløybrua og Gulskogen senter, gir betjening av framtidig utviklingsområde på Sundland. Konnerudlinjene pendles mot Brakerøya/sykehuset evt forlenget til utviklingsområder på Lierstranda. Linje 1-3 kjører på høystandard infrastruktur, og er et kraftfullt uttrykk fra Brakar om hvilke fremkommelighetstiltak som bør prioriteres i Drammen de kommende årene.

Deler av stamnettet bør utvikles som et komplett superbuss-tilbud som beskrevet i pkt. 3.5. Traseen Åssiden – Bragernes torg – Lierstranda kan eventuelt være starten på et framtidig bybanetilbud.

Lierbyen er knutepunkt for busstrafikken i Lier. I Lier er busstilbudet preget av arealbruken, som er litt for spredt for å tilby et tungt nok tilbud i noen korridorer. Lierbyen skal ha godt tilbud mot Drammen via ny stasjon på Brakerøya/Lierstranda, og Asker via Tranby. Jevn takting på fellesstrekningene for å oppnå høy frekvens er viktigere enn hensynet til at alle linjene skal møtes på samme minuttall på Lierbyen. Brakars linjer som krysser fylkesgrensen søkes bedre samordnet med Ruters tilbud.



III. 10 Utviklingsperspektiv for kollektivtrafikken i Drammen og Lier. Antall firkanter viser avganger pr time i rushtrafikk. Firkanter med farge viser antall avganger i lavtrafikk.





4.4.5 MULIG LØSNINGER FOR TILBUDET I RØYKEN OG HURUM

Trafikken i Røyken og Hurum preges av pendling i retning Asker/Oslo og Drammen. Toget (Spikkestadlinjen) samt busser mot Drammen og Oslo utgjør stammen i nettverket.

Røyken stasjon styrkes ytterligere som knutepunktet for rute-tilbudet, og bussrutene planlegges for å gi effektive overganger mellom buss og tog her. Linje 81 er lokalstoppende buss Sætre-Røyken som kjører hele driftsdøgnet, og gir tilbud både for den interne trafikk i området og gjennomgangstrafikken.

III. 11 Utviklingsperspektiv for kollektivtrafikken på i Røyken og Hurum. Kartet viser hovedlinjene, dvs at skolebusser og evt lokale linjer kommer i tillegg.

For å redusere reisetiden for kunder som skal reise hele strekningen, kan det vurderes egne ekspressavganger Sætre-Åros-Drammen i rushtidene, f.eks via hovedveien og ny tunnel. Linje 85 er stamlinjen rundt Hurumlandet. Denne bør søkes styrket til timesfrekvens hele dagen for å gi mer robust tilbud. Tilbud med lavere frekvens enn timesrute bør søkes erstattet av bestillingstrafikk.



4.5 MÅLRETTET STYRING AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Utgangspunkt for suksess

Tre forhold er særlig avgjørende for Brakars suksess i utviklingen av Buskeruds kollektivtrafikk – en suksess som måles ut fra de overordnede politiske målene som er satt for virksomheten.

1. God samordning av areal- og transportplanleggingen, og vilje til å styre arealbruken i kollektivtrafikkorientert retning.
2. Langsiktig og tilstrekkelig finansiering, i kombinasjon av billettinntekter, andre inntekter og offentlig tjenestekjøp.
3. En effektiv organisasjonsutvikling som avspeiler de målene som er satt for virksomheten.

Dette utgangspunktet krever en slagkraftig organisasjon, som samtidig inneholder de riktige avveiningene mellom blant annet:

- politiske organer og Brakar som operativt aksjeselskap
- statlige, regionale og lokale roller
- fylkeskommune og kommuner
- Buskeruds og resten av transportmarkedet i det sentrale østlandsområdet
- markedsansvarlige og infrastrukturansvarlige
- Brakar og andre transportaktører, som NSB, Ruter og VKT
- arealaktører og transportaktører

Brakar as som fylkeskommunalt redskap

Det er satt tydelige, offensive og innbyrdes prioriterte mål for kollektivtrafikken i Buskerud. Dette er et godt utgangspunkt for så vel perspektiver som strategi og operativ styring av Brakar as. Denne strategiplanen for Brakar er et eksempel på hvordan styret på beste måte søker å følge opp innenfor de rammene som er gitt selskapet av Buskerud fylkeskommune som eier og myndighet. Rammene er dels gitt på overordnet nivå, som i Kollektivtransportplanen for Buskerud, og dels mer konkret og kortsiktig gjennom de årlige leveranseavtalene. I sum og som prinsipp gir dette et godt utgangspunkt for suksess.

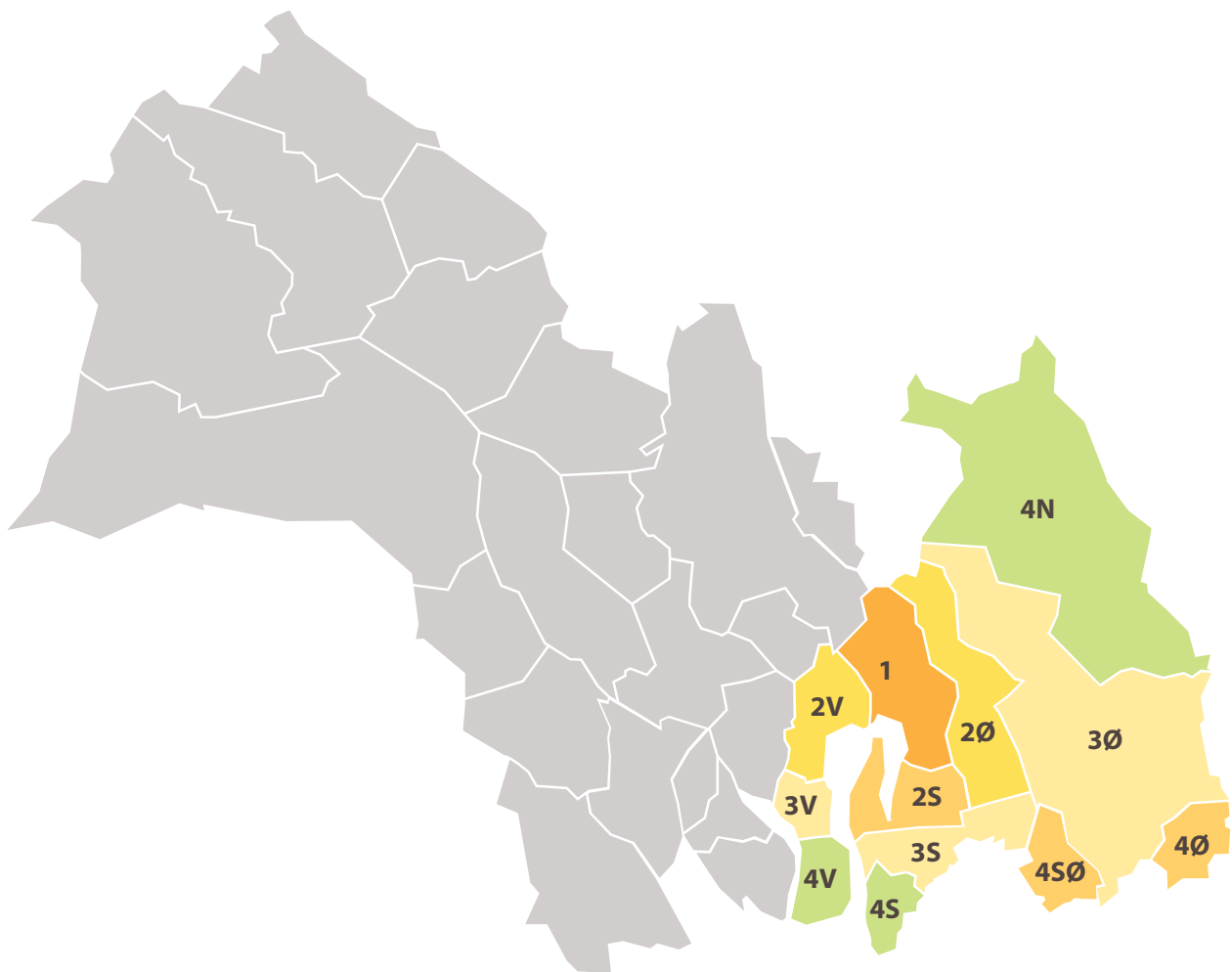
Kollektivtrafikken bør organiseres med sikte på så effektivt og sikkert som mulig å nå de målene som er satt. Dette gjelder både innenfor fylkeskommunens primære ansvarsområde og i samspillet med andre aktører, som statlige virksomheter, nabofylker, kommuner og kommersielle selskaper.

Buskerud fylkeskommune har valgt å ivareta sitt operative ansvar for kollektivtrafikken gjennom aksjeselskapsformen. Styret i Brakar ser denne modellen som egnet for å sikre blant annet markeds- og inntektsorientering, rammer for å ta kalkulert risiko, rask gjennomføring av nødvendige tilpasninger i tilbudet, tilrettelagte rammer for å inngå samarbeidsavtaler med andre aktører og inkludering av ekstern kompetanse. Samtidig innebærer modellen at en unngår direkte politisk ansvar for en betydelig forretningsvirksomhet.

Fylkeskommunens eierstyring skjer gjennom valg av styremedlemmer og ved generalforsamlingsvedtak for øvrig. Den tilsvarende myndighetsstyringen skjer ved behandling og oversendelse av overordnede plandokumenter, ved tilbakemelding på Brakars strategier og andre planer og ikke minst i budsjettprosessen med konkluderende leveranseavtaler. Leveranseavtalene må ha et innhold som reflekterer forholdet mellom politisk styring i kjøperrollen, og den utførende rollen med tilhørende operative oppgaver og avveininger.

En vellykket praktisering av modellen, og dermed gode resultater, krever at de gitte rollene følges opp og utøves på en måte som sikrer et effektivt samspill. For å lykkes med å levere resultater i samsvar med de målene og retningslinjene fylkeskommunen har satt og vil sette, er det samtidig avgjørende at Brakar har et handlingsrom som er tilpasset den nødvendige samordningen og kundeorienteringen av trafikktilbudet.

Et viktig ledd i samspillet er at fylkeskommunen på hensiktsmessig måte benytter Brakar som kompetanseorgan. Dette vil sikre gode beslutningsgrunnlag og nødvendig bistand i arbeidet med samordning på tvers av kollektivtrafikkaktørene og mellom drift



Ill. 12 Med en variant av kommunetakst i Buskerud og dagens pris- og sonesystem i Oslo og Akershus (hvor Røyken og Hurum allerede inngår), ligger forholdene godt til rette for enklere reiser på tvers av fylkene.

og investering. Brakar as legger vekt på at fylkeskommunen også i slike sammenhenger baserer seg på at det i utgangspunktet er styret som representerer selskapet, og at prosessene tar hensyn til nødvendig tid til styrebehandling.

Markedsstyrt planlegging

Marked og kunder er utgangspunktet og grunnlaget for vurdering av kollektivtrafikkens suksess. De gitte målene gjelder primært markedssuksess, innenfor en ramme hvor vi har kontroll på økonomien. Vi skal ha fornøyde kunder i en fornøyd befolkning som reiser mer kollektivt, samtidig som vi i rimelig utstrekning ivaretar oppgaven med å gi mobilitet til alle. Dette utgangspunktet innebærer at planprosesser må starte med et markedsutgangspunkt og et finansiert driftsopplegg før en prioriterer hvilken infrastruktur en bør utrede, og senere eventuelt investere i. I dag har vanligvis de infrastrukturansvarlige en så sentral plass i planprosessene at Brakar og andre kollektivtrafikkansvarlige litt for ofte reduseres til en «interessent», også når formålet er en bedre kollektivtrafikk. Slike modeller sikrer ikke optimale løsninger og et godt forhold mellom nytte og kostnad.

Samtidig som tilrettelegging for ny kapasitet og kvalitet bør følge prioriteringene hos dem som har markedskunnskap og økonomisk driftsansvar, bør det gjennomgående tas mer hensyn til at gjennomføringstempoet for samfunnsnyttige investeringer gir store utslag for samlet nytte, og forholdet mellom nytte og kostnad. Erkjennelse av dette tilsier at de offentlige planmodellene bør justeres noe, slik at de praktisk kollektivtrafikkansvarlige myndighetene, inkludert administrasjonsselskaper som Brakar, sikres en plass i den administrative styringen av handlingsprogrammer og prosjekter som har bedre kollektivtrafikk som mål, og/eller der kollektivtrafikken blir sterkt berørt.

De politiske prosessene berøres bare positivt av en mer målrettet tilrettelegging av beslutningsgrunnlaget.

Regionalt ansvar for regional kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken er i hovedsak lokal, og de relativt korte reiselengdene dominerer. I utgangspunktet er det fylkeskommunene som har ansvaret. Staten er imidlertid kollektivtrafikkmyndighet for tog og fly blant annet, enten trafikken er av nasjonal eller lokal karakter. Samtidig er nasjonale fjernbusslinjer et fylkeskommunalt ansvar på linje med buss for øvrig, også når linjene berører flere fylker. Kundernes reisemønster er uavhengig av slike forvaltningsgrenser, og de funksjonelle markedsområdene er ofte fylkesgrensekryssende, ikke minst i det sentrale Østlandsområdet.

Selv om det finnes og kan utvikles samarbeidsmodeller, vil ansvarssplitting ut fra trafikkslag være et dårlig svar på kundenes behov for sømløse reiser, enten det gjelder rutetilbud, informasjon eller billetter og priser. Et felles gjennomgående pris- og billett-system og mer bussmating til tog er ønskelig ut fra bredt omforente mål og ofte god samfunnsøkonomi. NSBs forståelse av trafikkavtalen med Samferdselsdepartementet har imidlertid hittil hatt som konsekvens at det kan virke økonomisk negativt for Brakar som selskap.

Rollefordelingen mellom statlige og lokale myndigheter bør organiseres slik at det legges opp til samfunnsmessig optimale løsninger og at kundene kan oppleve et sømløst system. Dette innebærer blant annet at lokal togtrafikk bør håndteres på regionalt nivå, tilsvarende som for øvrig kollektivtrafikk. Brakar oppfordrer Buskerud fylkeskommune til å bidra til en bred østlandsk tilslutning til en felles regional modell.





5

HANDLINGSPROGRAM 2015-2018



Skolens lokalisering og åpningstider får konsekvens for kollektivtrafikktilbudet. Her er skoletransport i Modum.

5.1 FRA STRATEGI TIL HANDLING

Med utgangspunkt i Brakars overordnede mål er det utarbeidet et bredt forankret handlingsprogram med prioriterte aktiviteter for de neste fire årene.

Programmet for 2015-2018 viser i hovedsak prioriterte aktiviteter som har vesentlig kostnadskonsekvens eller har eksternt fokus. Nødvendige aktiviteter for å holde driften i gang er viktige, men ikke gitt samme fokus i handlingsprogrammet. Det er utviklingsoppgaver og tiltak som er hovedpoenget.

Til grunn for prioriteringene ligger prosesser i Brakar, basert på vurderinger av måloppnåelse og organisatoriske og økonomiske rammer, samt aktuelle vedtak i Buskerud fylkeskommune og staten.

Endrede økonomiske rammer og politiske føringer kan gjøre det nødvendig å foreta nye prioriteringer eller tilpasninger. Dette vil bli fulgt opp gjennom årlige rulleringer av handlingsprogrammet. Langsiktige tiltak, med prosesser som går over flere år, bør imidlertid ligge noenlunde fast, av hensyn til rasjonell fremdrift.

Handlingsprogrammet er mest detaljert i begynnelsen av fireårsperioden, da det er lettere å konkretisere de aktivitetene som ligger nærmest i tid. Handlingsprogrammet er forankret ved intern prosess i Brakar, og primæransvar for aktivitetene er klarlagt. Når det gjelder prosjekter gjennom Buskerudbyen, viderefører Brakar tilbuds nivået i 2015 og øker noe fra og med 2016. Under forutsetning av at Buskerudbypakke 2 blir realisert fra 01.01.2018, vil det bli en kraftig økning i tilbudsomfanget fra 4. kvartal i 2017. Økningen kan bli opp mot 50% målt i produksjonsvolum fra høsten 2017.

Handlingsprogrammet presenteres ikke med varianter tilpasset de alternative økonomiske rammene, da målet om å ta det vesentlige av

trafikkveksten ligger fast. Likevel er det viktig å påpeke at endringer i økonomiske rammer ikke bare vil medføre konsekvenser for det løpende trafikktilbudet, men vil også påvirke de langsiktige og strategiske prosessene.

Med dette utgangspunktet presenteres en konkret plan i tre deler:

1. Verbal oversikt over sentrale handlinger som Brakar vil gjennomføre de kommende fire årene 2015-18.
2. Program for driftsmidler og investeringer gjennom Buskerudbyen 2015-2018.
3. Økonomiplan 2015-2018. Brakars økonomiplan gir rammene for driften de kommende fire årene.

Strategi for skoleskyss

Tilskuddsøkningen som skulle ha finansiert kollektivtrafikktilsatsingen i sentrale strøk er på kort sikt, er knyttet opp til gjennomføring av lovpålagte transporter innen skole- og spesialskyss. En gjennomgang av skoleskyssen er nødvendig og Brakar vil invitere til dialog med berørte myndigheter, for å se på hvordan denne transporten skal utvikles og løses i fremtiden.

Regelverket bør benyttes mer aktivt slik at man ikke overoppfyller kravene. Dette kan innebære at noen elever vil måtte gå noe lenger enn i dag. Dette vil også være gunstig sett fra et folkehelseperspektiv. Brakar vil i tillegg peke på hensynet til det offentliges samlede ressursbruk, og invitere til en vurdering av skolens lokalisering og åpningstider. Her synes det å være et potensial for rasjonalisering. På et mer overordnet nivå kan det også ligge et potensial for bedre samordning av statens samlede transportkjøp, f.eks pasientreiser.

5.2 PRIORITERTE AKTIVITETER 2015-2018

Handlingsprogram 2015 - 2018		Tab. 5		
	2015	2016	2017	2018
Markedsføring, informasjon, billetter og priser	Kontantfrie busser - mobilapp og nettbutikk er i drift	Implementering av strategi for betalingsløsninger	Implementering av strategi for betalingsløsninger	TID – Iverksette ihht plan
	Selge NSB- og Ruterbilletter på vår app (slik NSB gjør med våre)			
	Utarbeide strategi for betalingsløsninger	TID – Iverksette ihht plan	TID – Iverksette ihht plan	
	Forenklede takstsoner 1.6			
	Trafikantinformasjons og design (TID) – Plan for gjennomføring/prioritering, iverksettelsen ihht plan	SIS iverksetting	Ferdigstillelse SIS	
	Sanntidsinformasjonssystem (SIS) – planlegging og kravspek			
	CRM-system anskaffes			
	Videreutvikle samarbeidet med Ruter, NSB og andre kollektivselskaper om sømløse reiser.			
Enklere og mer effektivt linjenett	Ruteplanlegging nytt kollektivtrafikktilbud på Ringerike	Oppstart nytt og forbedret kollektivtrafikk-tilbud på Ringerike 1.7	Nytt kollektivtrafikk-tilbud i Buskerudbyen 1.10	Oppjustert tilbud iverksettes Buskerudbyen (+10 MNOK/år)
	Ruteplanlegging nytt kollektivtrafikktilbud på Buskerudbyen			
	System for bestillingstransport etablert 1.8	Ruteplanlegging nytt kollektivtrafikktilbud Buskerudbyen	Ruteplanlegging nytt kollektivtrafikktilbud Buskerudbyen	
	Starte arbeid med å effektivisere skoleskyssordningen	Videreføre arbeide med å effektivisere skoleskyssordningen	Videreføre arbeide med å effektivisere skoleskyssordningen	Videreføre arbeide med å effektivisere skoleskyssordningen
	Plassering av ny(e) jernbanestasjoner på Ringerike – komme i posisjon for påvirkning	Avklart samarbeid med Ruter om nytt buss-anbud for Røyken og Hurum		Vurdering om forlenget båttilbud til Slemmestad
Bedre infrastruktur og mer driftseffektiv kjørevei	KVU Ringerike resulterer i konkrete fremkommelighets-tiltak i Hønefoss	Endre holdeplass-struktur i henhold til gjennomgang	Avklaring Sørlandsbanen	Fremkommelighetsprosjekter
	Gjennomgang holdeplasstruktur for å få økt reisehastighet og pålitelighet, med tilstrekkelig flatedekning			
	Automatisk signalprioritering (ASP) – Samordning med SIS	ASP, start av utredning sammen med SVV	Ekspressbussholdeplass	
	Avklare kapasitet jernbanen Drammen – Oslo			
	Utredning behov for fremkommelighet over Landfalløybrua + ev. påvirke beslutningstagere	Andre fremkomme-lighetsprosjekter	Andre fremkomme-lighetsprosjekter	

5.3 INVESTERINGSPROGRAM 2015-2018

Investeringene som gjøres i perioden finansieres i all hovedsak gjennom Buskerudbysamarbeidet.

Det er satt av 308 millioner kroner for perioden 2014 – 2018, og av dette går 98,4 millioner til forbedring av kollektivtrafikktilbudet, hvorav 57,1 mill går til drift av kollektivtrafikktilbudene og resten til investeringer og drift av informasjonssystemer. Investeringer i forbedring i kollektivtrafikktilbudet er i 2015:

Finansiert gjennom Buskerudbysamarbeidet:	Tab. 6
Anskaffelses av sanntidssystem (SIS)	4,0 mill kroner
Oppgradering av elektronisk billettsystem	6,0 mill kroner
Bedre trafikantinformasjon	5,5 mill kroner

Finansiert gjennom Buskerud fylkeskommune (leveranseavtalen):	
Oppgradering av elektronisk billettsystem og andre tiltak for kontantfrie busser	4,0 mill kroner
Oppgradering av informasjon på holdeplasser	4,0 mill kroner

Oversikt over foreslått anvendelse av Buskerudbymidler i perioden 2014 - 2018

Tiltaksområde	Mill kr fordelt i forslag	% fordelt forslag	% fordeling søknad
Forbedring av kollektivtrafikktilbudet	98,35	31,9	30,3
Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101,75	33,0	36,4
Tiltak for syklende	73,20	23,7	22,7
Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12,50	4,1	4,2
Arealutvikling og fortetting	3,80	1,2	1,5
Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6,25	2,0	1,8
Kommunikasjon	12,75	4,1	3,0
SUM	308,60*	100,0	100,0



Bussdepotet i Kobbervikdalen ved Drammen er bygd med tanke på sterk vekst i kollektivtrafikken.

5.4 ØKONOMIPLAN 2015-2018

Målet om at kollektivtrafikken skal ta veksten i motorisert trafikk i byer og sentrale tettsteder innebærer en gjennomsnittlig årlig vekst på om lag 1,2 mill. reiser. NHO transport og Kollektivtrafikkforeningen har i sin rapport: «Fler og mer fornøyd kunder – Kollektivtransport for å møte fremtidens transportutfordringer» publisert 02/2012, beregnet at hver ny kollektivreise utløser behov for ti kroner i økt tilskudd. For at Brakar skal nå målet er det behov for en gjennomsnittlig realøkning av tilskudd til kollektivtrafikken i Buskerud på tolv millioner kroner pr år.

I Buskerudbysamarbeidet er det forutsatt en årlig økning i tilskuddene fra og med innføring av Buskerudbypakke 2, på ti millioner kroner for at målet skal nås i de fem kommunene som deltar i samarbeidet. Fra 2016 er det foreslått en økning i midler til drift av kollektivtrafikken på tre millioner kroner, og fra 2017 ni millioner kroner i årlig tilskudd for å realisere gjennomgående billettering mellom tog og buss. Det er også satt av midler i 2016 og 2017 til drift av sanntidsinformasjon og øvrig informasjon på til sammen 2,2 millioner kroner. Det er foreslått øremerket 2,5 millioner kroner i perioden 2015 – 2017 til detaljplanlegging av nytt kollektivtrafikktilbud i Buskerudbyområdet.

Brakar vil også effektivisere dagens produksjon, slik at den blir mer markedstilpasset og derved bedre møter de reisendes behov. Dette gjøres ved å følge de tolv prinsippene for ruteplanlegging. Det første området som vil bli gjennomgått er Ringerike. Planleggingen er startet opp og det forutsettes en omlegging i august 2016. Buskerudbyområdet vil bli gjennomgått i som en del av oppstartplanleggingen av det økte kollektivtrafikktilbudet ved innføring av Buskerudbypakke 2, høsten 2017.

Tabell 7. Oversikt over behov for midler til drift av kollektivtransporten for å nå målene. Beløp er i millioner kroner.

Tiltaksområde	2015	2016	2017	2018*	Merknad
Buskerudbyen	14,6	17,6	17,6		Gjeldende vedtak
Økning kollektivtrafikktilbud	12	21	33	108	Behov for økning **
Gjennomgående billettering tog			9	9	I Buskerudbyen
Drift informasjon, planlegging	0,5	2,6	1,5	7	I Buskerudbyen
Ekstra midler ***	23,5	25	25	25	Fylkeskommunen
Sum	50,6	66,2	86,1	149,0	

* Gjeldende avtale om videreføring av Buskerudbypakke 1 utløper i 2017. Fra 2018 er det forutsatt gjennomføring av Buskerudbypakke 1. Det er estimert behov for 100 mill ioner kroner på årsbasis i Buskerudbypakke 2 for å nå målene for Buskerudbysamarbeidet.

** Estimert behov for årlig økning i tilskudd for å nå målet om gjennomsnittlig årlig passasjervekst på 1,2 millioner reiser. Dette er midler som ikke er dekket inn pr i dag.

*** Ekstra midler som er vedtatt bevilget av Buskerud fylkeskommune. Bruken av midlene blir besluttet i den årlige budsjettbehandlingen i fylkeskommunen.

