

Oppdragsgiver:	Lier kommune
Oppdragsnavn:	Lierbyen områderegulering
Oppdragsnummer:	633210-02
Utarbeidet av:	Jenny Persson, Gorm Carlsen, Anders Hartmann og Sissel Mjølshes
Oppdragsleder:	Sissel Mjølshes
Dato:	01.12.2021
Tilgjengelighet:	Åpent

Behovsnotat kollektivtransport

1. Utredning av gateterminal for buss

Behov:

Det er viktig å få kartlagt de trafikale behovene for bussterminalen i Lierbyen. Bussterminalen, med tilhørende kjøremønster og manøvreringsbehov, og evt fasiliteter for venteareal mm, er arealkrevende og derfor viktig å tidlig får klarhet i de fremtidige behovene.

Det står dette om kollektivknutepunktet i Planprogrammet:

Lierbyen er et sentralt knutepunkt for store deler av kommunen. Lierbyen bussterminal skal utvikles til et mer effektivt, brukervennlig og helhetlig knutepunkt, og skal fungere som en inngangsport til kommunesenteret. Tilstrekkelig nærhet til et fremtidig mobilitetshus er særlig viktig å ivareta ved valg av plassering. Nærhet til biblioteket er også viktig. Busstasjonen skal virke positivt på omgivelsene. Det skal også søkes å ta gode og nødvendige hensyn til funksjoner som terminering av busser, drosjeholdeplass, venterom, bagasjeoppbevaring, kiosk,toaletter og sjåførfasiliteter. En sentral plassering vil gi gode oppholdsmuligheter for de kollektivreisende og bidra til å befolke og berike Lierbyens byrom. Dialog med Viken har avdekket behov om kapasitet for to busser, samt én minibuss, i hver retning samt mulighet for forbikjøring for andre busser. I tillegg er det behov for termineringsplasser. Dette må ytterligere utredes i områdeplanen.

Følgende er ønskelig å få avklart med Viken Fylkeskommune/Brakar, svar er vist med rødt:

Fremtidig situasjon

- Hvilken funksjon skal bussterminalen ha i fremtiden? *Terminalen skal være et omstigningspunkt/byttepunkt mellom ulike busslinjer og mellom buss og andre transportformer.*

- Gjennomkjøringsterminal eller terminal med mulighet for å snu og kjøre ut igjen? *Det er per i dag flere busslinjer som har start/endeholdeplass i Lierbyen med behov for å regulere/snu. Noen busser kjører også igjennom. Slik vil det være også i fremtiden.*
- Skal bussene betjene flere holdeplasser i Lierbyen, via kommunalt vegnett, eller svipper de bare innom og kjører ut igjen på fylkesveien? *Ja det er andre holdeplasser i Lierbyen sentrum som skal betjenes av bussene (det er en viktig holdeplass ved Hegg skole).*
- Hvor mange ulike busslinjer skal stoppe i bussterminalen og hvor mange har regulering/terminering? *2 samtidige busser i samme retning, totalt 2+2 busser bør det være kapasitet til i en gateterminal. 1 plass for regulering av buss i nærheten av eller i sentrum. Det må være en robust løsning som også kan håndtere om det kommer for eksempel en skolebuss inn før busser har kjørt ut fra holdeplassen, som ikke sperrer veier eller lager kø ut mot kryss.* Er det bytte av sjåfører som skal ha tilgang til toalett osv.? *Ja i en nyetablert terminalløsning må det være tilgang til toalett for sjåfører og det er mulig å benytte samme som taxi.*
- Hvilken type busser skal kjøre innom bussterminalen og hvor lenge stopper dem? Leddbusser, 15 m 12 m osv, minibuss. Er det matebusser, regionbusser, ekspressbusser, flybuss og bybuss osv? *12 og 15 meter lange busser, ikke leddbusser. Ikke ekspress, region eller flybuss per i dag og ikke noen planer om dette fremover.*
- Spesielle krav for oppdeling av ulike type busslinjer? Skolebusser som stopper her i dag og i fremtiden? *Skolebusser kan stoppe på samme holdeplassen som andre busser.*
- Brukes takting av busser, altså planlegges det en samtidighet som betyr at flere busser skal ha oppstillings samtidig planlagt eller skjer evt samtidighet uplanlagt? *Ja, to samtidige busser i hver retning.*
- Vil Lierbyen fungere som et byttepunkt med bytte mellom ulike busser, ha kun lokalt busstilbud, ønske om en innfartsparkering med bytte mellom bil og buss, eller mellom gange- sykkel og buss? Ja, dette er et viktig omstigningspunkt og må kunne håndtere flere samtidige busser, og effektivt bytte mellom ulike transportformer. *Ikke ønskelig med stor parkeringsplass for langtidsparkering inne i sentrum, men ønskelig med kortest mulig avstand fra (langtids) bilparkering til bussterminalen.*
- Er det ønskelig å bruke sentrumsarealer til innfartsparkering? *Nei.*
- Er det statistikk på hvor mange busspassasjerer som benytter seg av dagens innfartsparkering? *Det har vi ingen oversikt over.*
- Hvis det er et byttepunkt med innfartsparkering, er det aktuelt å se på finansering/betaling av parkeringsplass via bussbilletten? *Det kan være aktuelt, men Brakar eier ikke noe arealer, det må i tilfelle bli etter avtale med grunneier.*
- Hvor mange sykkelparkeringsplasser er det behov for i tilknytning til bussterminalen? Noen spesielle krav til kvaliteten? Låsbare stativer, tak over, innendørs, lading av elsykkelbatteri osv. Eget anlegg/sykelhotell eller som en del av mobilitetshus? *Brakar:*

Dette må kommune svare ut. Måtte være fint med et mobilitets hus med trygg og tørr parkering og lading av sykkel, sparkesykkel mm

- Hvilke krav til opphold/venteareal for reisende? Innendørs, under tak, tilgang på toalett, hvor mange personer skal venteareal dimensjoneres for i fremtiden? *Minste krav må være sittemulighet, ly for vær og vind, informasjon om rutetilbudet, sanntid, Universell utforming, med mulighet for å gå på toalettet siden vi ikke har toalett på bussene, dimensjonering av areal må andre svare på.*



Figur 1: Dagens situasjon, bussterminal

Dagens situasjon:

- Hvor mange reisende er det til/fra kollektivknutepunktet i dag og kan det forventes en økning i fremtiden? *I gjennomsnitt påstigende (og regner vi med at omtrent det samme går av) med lørdager og søndager Ca 481 pr dag. I belønningsavtalen for 2020 og 21 heter det at «målet er at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselsatsing, i tillegg til belønningsmidler.»*

- Hva fungerer bra ved dagens løsning? *Det er trygt å gå mellom busser ved bussbytte. God plassering av dagens terminal i sentrum. Kort avstand for busser som skal kjøre ut igjen på fylkesveien fra terminalen*
- Hvordan kjører bussene i knutepunktet og hvor er det terminering av busser? *Mangler reguleringsholdeplass i dag. Skjer ved Circle K. Kjøremønster ble gjennomgått i møtet.*
- Er det noen utfordringer knyttet til fremkommelighet/kapasitet og sikkerhet i dag inn/ut i bussterminalen eller in og ut av sentrum? *I kortere perioder, når det kommer inn for eksempel en skolebuss, kan det bli oppstuing og kø tilbake ut mot fylkesveien. Det er ikke toalett for bussjåfører. Det er ikke plass til regulering av buss.*
- Hvordan krysser gående til/fra venteearelet, mangler det gangfelt der de gående ønsker å krysse? *Ok løsning for kryssing, ikke noe spesielt er observert eller rapportert.*
- Er det gjennomført analyse av hvordan passasjerene synes tilbudet er i dag?
Vi har ikke noe konkret på terminalen.
Tilfredshet med siste tur på linjene i Lier første halvår 2021 er 92,5 prosent. Til sammenlikning er snitt for Brakar 88 %.
Tilfredshet med holdeplasser. Første halvår var det 75 % i Lier mot 74 % i snitt for hele Brakar.
Tilfredshet med info om avgangstider på holdeplass var 80 % i Lier mot 76 % i snitt for hele Brakar.
Tilfredshet med korrespondanse var 45 %. I Lier Så den er kritisk lav. Gjelder særlig L73, men også 71 og 169 har lav score. Også kritisk for hele Brakar, 49 %.
- Antall avganger fordelt på dag (kl. 07-19), kveld (kl19-23) og natt (kl. 23-07). Kan dette fremskrives? Til 2031, ev 2041?
Linje 61 2 avganger i timen i hver retning, siste avg kl 2350
linje 62 4 avganger i løpet av dagen siste kl 1700
linje 63 18 avganger ro 18 ankomster, siste kl 2130
linje 71 31 avganger 4 i rush og 2 ellers, det samme antall ankomster, siste avgang kl 2301
linje 72 2 avganger i løpet av dagen (skolebuss)
linje 79 2 avganger i løpet av dagen (skolebuss)
linje 169 20 avganger 2 i rush og ellers ca 1 i timen, samme antall avganger, siste avgang kl 2000

2. Lier taxisentral

Følgende er ønskelig å få avklart med Drammen Taxi

- Hva er dagens situasjon? *Dagens løsning tett på knutepunktet fungerer bra. Synlig og kort avstand.*

- Hva er fremtidige behov/ønsker? *Oppstillingsplass til 5-6 biler.*
- Hvilken rolle skal taxi ha i Lierbyen? *Viktig rolle, viktig med nærhet/synlighet i overgang mellom buss og taxi.*