



Innstilling

Fra:	Prosjektgruppen
Dato:	5. februar 2024
Sak:	Mulighetsstudie Togring Viken Vest

Forslag til vedtak:

1. Mulighetsstudien tas til etterretning og fase 1, «Analysefasen», i prosjekt Togring Viken Vest avsluttes.
2. Prosjektgruppen «Togring Viken Vest» starter opp arbeid med fase 2 «Gjennomføring».
3. Prosjektgruppen og begge de Interkommunale politiske rådene skal samarbeide om å legge en felles strategi om hvordan fase 2 skal gjennomføres.

Sammendrag

Prosjektet Togring Viken Vest har levert kunnskapsgrunnlag i form av mulighetsstudie for reetablering av persontransport på tog mellom Hokksund og Roa. Mulighetsstudien konkluderer med at persontransport på linjen er realiserbart – både med tanke på eksisterende infrastruktur og hensett til passasjergrunnlag. I tillegg viser mulighetsstudien at togtilbudet vil kreve betydelig mindre offentlige subsidier sammenlignet med andre tilsvarende togtilbud. En svakhet ved mulighetsstudien er at den ikke inneholder en inngående analyse av betydningen for regionenes attraktivitet sett opp mot befolkningsvekst, næringsutvikling eller reiseliv. Med utviklingsprosjektene i våre regioner rundt sentrale knutepunkt, mener prosjektgruppen at togtilbudet vil representere et attraktivt transportalternativ for dagens trafikk og ny trafikk på traseen. Prosjektgruppen anbefaler å gå videre med fase 2 i prosjektet, «gjennomføring».

Bakgrunn

Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen og Interkommunalt politisk råd for Hadelandsregionen har vedtatt oppstart av prosjektet «Togring Viken Vest». Målet med prosjektet er å se på muligheten for reetablering av persontransport på tog mellom Hokksund og Roa. I vedtatt prosjektplan er det lagt opp til fire faser. I fase 1, «analysefasen», fremgår at prosjektgruppen skal innhente et objektivt kunnskapsgrunnlag innen desember 2023. Kunnskapsgrunnlaget skulle resultere i en rapport med beskrivelse av dagens situasjon, praktiske/økonomiske konsekvenser og kost/nytte perspektiver. Rapporten skulle kunne ut i en anbefaling for det videre arbeidet til prosjekteier (IPRene).

Prosjektgruppen gjennomførte anbudsrunde våren 2023 for utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag. Norconsult vant oppdraget og har jobbet med å utarbeide mulighetsstudie gjennom høsten 2023. Mulighetsstudien er finansiert av Modum kommune, Jevnaker kommune, Ringerike kommune, samt Hadeland IPR. I tillegg har Viken fylkeskommune og Sparebankstiftelsene fra Ringerike og Jevnaker, Lunner og Nittedal bidratt med en betydelig andel.

Prosjektgruppen mottok utkast til mulighetsstudie den 17.11.23. Prosjektgruppen hadde en rekke tilbakemeldinger på utkastet som Norconsult søkte å imøtekomme. Ferdig mulighetsstudie er av den grunn blitt noe forsinket.

Den 31.1.24 ble endelig utkast til Mulighetsstudien levert og den vedlegges her. Prosjektgruppen anser fase 1 som gjennomført og avsluttet.



Innhold

Mulighetsstudien som nå presenteres, har sett på togtilbud i et perspektiv mot 2030.

Mulighetsstudien som nå er levert er inndelt i ti kapitler som illustrerer temaene som gjennomgås:

1. Innledning
2. Befolkning, næring og transport
3. Reisemønstre og transport i regionen
4. Mulige utforminger av nytt togtilbud
5. Jernbanestasjoner på strekningen
6. Passasjergrunnlag for et nytt togtilbud
7. Offentlig tilskuddsbehov
8. Miljøkonsekvenser, klimagassutslipp
9. Transporttilgjengelighet og samfunnsutvikling
10. Vurderinger

Mulighetsstudien gir viktige og interessante funn. Det er også konklusjoner i mulighetsstudien som prosjektgruppen finner det riktig å kommentere. I det følgende redegjør prosjektgruppen for utvalgte temaer som er sentrale i mulighetsstudien.

Teknisk infrastruktur

Bane NOR har bistått inn i arbeidet med å kartlegge den tekniske infrastrukturen, inkludert stasjonsbygg, langs traséen. Konklusjonen er at nødvendig infrastruktur er på plass og at stasjonene Hokksund, Åmot, Vikersund, Høyanger, Jevnaker og Roa kan benyttes uten å gjøre nevneverdige tiltak. Det samme gjelder stasjonsbyggene.

Utover stasjonene nevnt over, er det også flere stasjoner som på sikt kan bli aktuelle. Tyristrand stasjon er i dårlig forfatning og BaneNor leier ut stasjonsbygningen til private. Det pågår imidlertid utvikling rundt stasjonsområdet, og utbygger er i dialog med Bane NOR for å kunne se om stasjonen kan flyttes/opgraderes i forbindelse med utvikling av planene. Det er også høy befolkningsvekst på Tyristrand som kan bidra til å øke passasjergrunnlaget. På den måten vil stasjonen kunne bli et sannsynlig stopp på denne linjen.

Passasjergrunnlag

Mulighetsstudien inneholder en grundig redegjørelse av mulige utforminger av nytt togtilbud. I hovedtrekk dreier det seg om to ulike løsninger med togsett og åtte ulike rutesforslag.

Mulighetsstudien inneholder en forenklet kartlegging av næringsutvikling og befolkningsvekst i Hadelands- og Ringeriksregionen mot 2030. Det er brukt prognoser som tar utgangspunkt i forventet befolkningsvekst uavhengig av om kollektivtilbudet endrer seg.

Gjennom analyse av de ulike utformingene for togtilbudet sammenholdt med forventet vekst i regionene, konkluderes det med at passasjergrunnlaget i 2030 vil variere fra 287 000 til 417 000 årlig.



Offentlig kjøp

Som de fleste kollektive tilbud, vil det bli behov for offentlig subsidiering av togtilbudet mellom Hokksund og Roa. I mulighetsstudien er det estimert tilskuddsbehovet til kr 100 per person. Dette er mer enn andre togtilbud inn mot større byer. På den andre siden er det betydelig mindre enn andre sammenlignbare strekninger. I mulighetsstudien eksemplifiseres Trondheim-Bodø, Trondheim-Røros og Nelaug-Arendal hvor den offentlige støtten per passasjer var på henholdsvis kr 368, kr 311 og 247 ifølge en beregning gjort av Viken fylkeskommune for 2019.

Betydning for klima og miljø

Mulighetsstudien konkluderer med at togtilbudet i liten grad vil bidra til reduksjon av klimagasser. Dette er begrunnet i at de fleste av bussene på strekningen er elektriske, samt at nasjonale fremskrivninger tilsier at 71 % av bilparken i 2030 vil være elektrifisert. Det er likevel viktig å påpeke at våre regioner har en svært høy bilandel per husholdning. På toppen av statistikken fremlagt, troner Hole og Ringerike (uten Hønefoss) med et snitt på 1,9 biler per husholdning. Dersom et forbedret kollektivtilbud med tog kan redusere antall biler i husholdningen, vil dette også kunne være svært positivt i et klimaperspektiv.

Avsluttende bemerkninger fra prosjektgruppen

Mulighetsstudien inneholder gode analyser av fremtidig kundegrunnlag og redegjør for muligheten for reetablering av persontransport mellom Hokksund og Roa. Det er samtidig noen mangler ved rapporten som er viktig å påpeke.

Mulighetsstudien inneholder ingen dype analyser knyttet til betydningen av et togtilbud for befolkningsvekst, besøkstall og næringsutvikling. Et sentralt spørsmål er hvor attraktivt er tog over bil - både hva gjelder pendling, fritidsreiser og besøksreiser. I sammenligningene som er gjennomført har tidsaspektet vært eneste parameter for hvorvidt tilbudet vil anses attraktivt. Mye tyder på at én time på tog oppfattes på en annen måte enn én time i personbil. Som eksempel kan det antas at timen på toget kan brukes til arbeid, søvn eller andre ting som ikke er mulig ved å kjøre personbil.

Mulighetsstudien tar heller ikke for seg spørsmålet om hvorvidt et togtilbud kan øke attraktiviteten til regionene. I rapporten forutsetter alle fremskrivninger at Ringeriks- og Hadelandssamfunnet i det vesentlige forblir som i dag frem mot 2030. Et interessant spørsmål hadde imidlertid vært om et forbedret kollektivtilbud med tog ville kunne vært et endret premiss som bidro til befolkningsvekst, næringsutvikling og høyere besøkstall.

Veien videre

Ved overlevering av mulighetsstudien anses fase 1 som avsluttet. Prosjektgruppen anbefaler at man starter opp arbeidet med fase 2 «Gjennomføring» og at prosjektgruppen sammen med de politiske rådene samarbeider om å legge en felles strategi om veien videre.