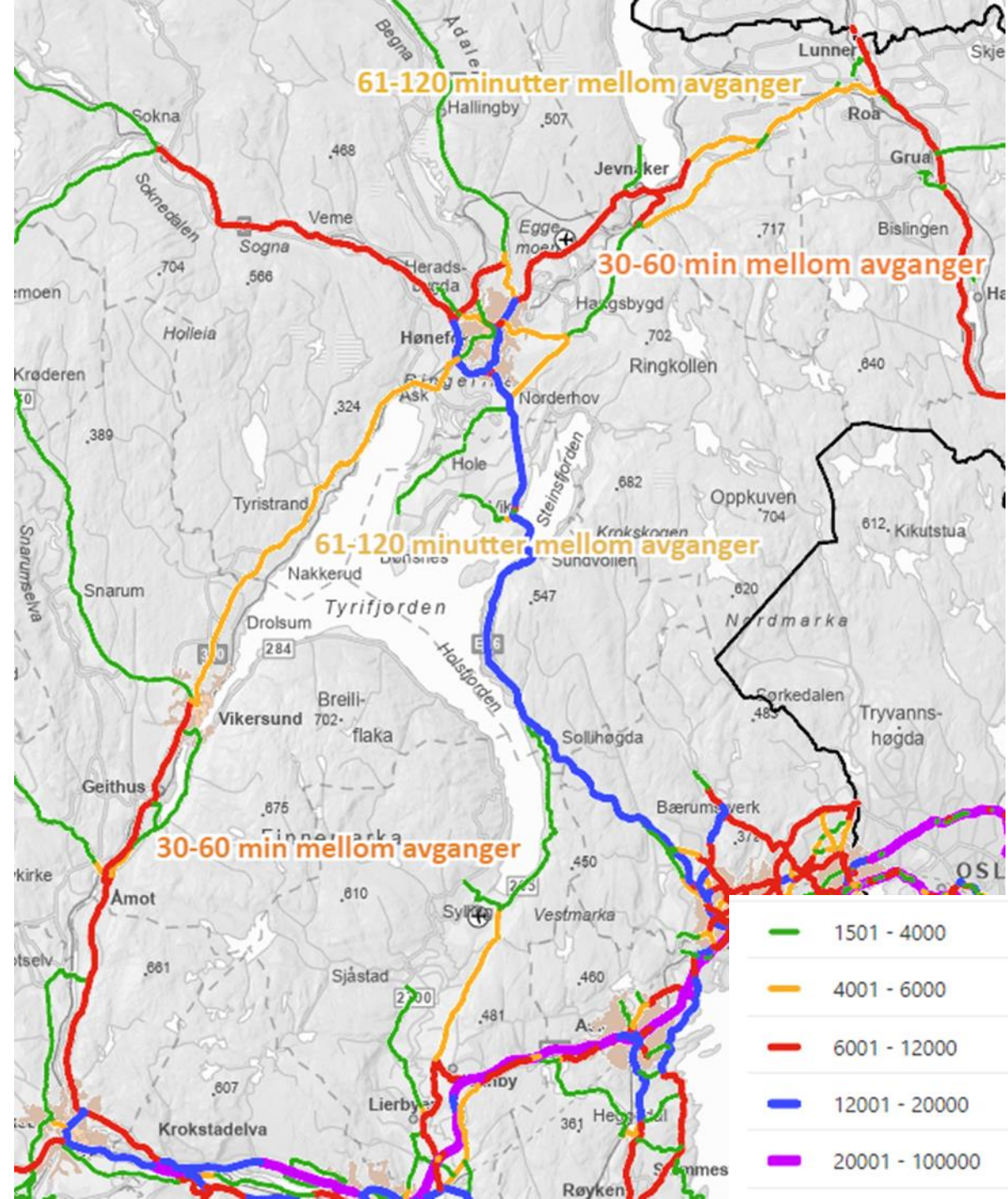
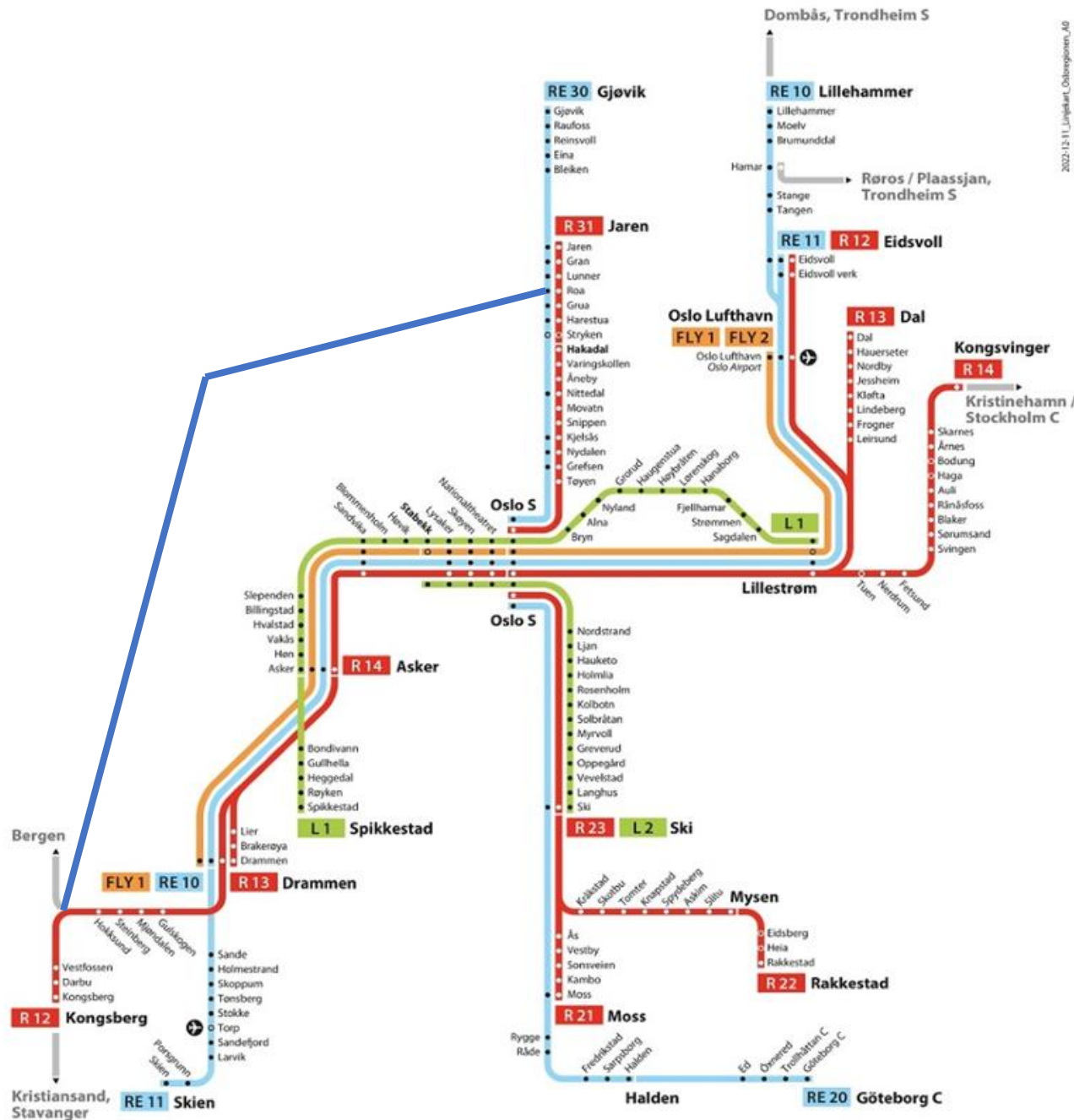


Togring Viken Vest

**Reetablering av persontrafikk Hokksund- Hønefoss-Roa
Med forbindelse til Oslo
«Et lokalt kollektivtiltak med regional gevinst»**

Samferdselskonferansen, 19.04.24

For fjerntog og tog utenfor Osloregionen se egne kart
For Long-distance trains and trains outside The Oslo region, consult separate maps



Bakgrunn/Status

- Regionen er delt i tre fylker
- Ringeriksbanen skrinlagt
- Brakar/Ruter/Innlandstrafikk endrer kollektivmønster
- 1,9 bil pr husstand
- Operativt banenett med tilhørende stasjoner
- Nasjonal transportplan
 - Eksisterende infrastruktur blir bedre utnyttet enn i dag
 - 0-vekst målet og reduserte utslipp med 55% innen 2030
- Stor sårbarhet på linjen mellom Drammen-Lillestrøm



Ringeriksregionen



HADELAND



HADELAND



Ringeriksregionen

Mulighetstudie/oppdragsforståelse

«Siden det ikke eksisterer noe togtilbud på strekningen i dag, er det hensiktsmessig å benytte den regionale transportmodellen RTM for å få et anslag på markedspotensialet ved et togtilbud på strekningen. Vi vil ta utgangspunkt i en etablert RTM-modell og legge til grunn forutsetninger fra arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036. Modellens resultater vil valideres med trafikktellinger for bil på strekningen/i transportkorridoren Hokksund-Hønefoss Roa. Det gjelder også for passasjertellinger/billettstatistikk for buss i korridoren,

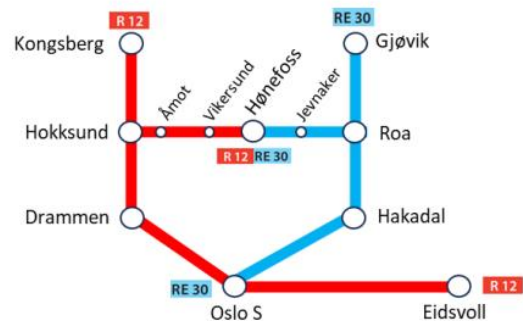
Basert på passasjerprognosen fra markedsanalysen vil vi utarbeide et anslag på billettinntekter. Det offentlige tilskuddsbehovet per år som framkommer som differansen mellom de beregnede billettinntektene og de anslåtte årlige kostnadene.»



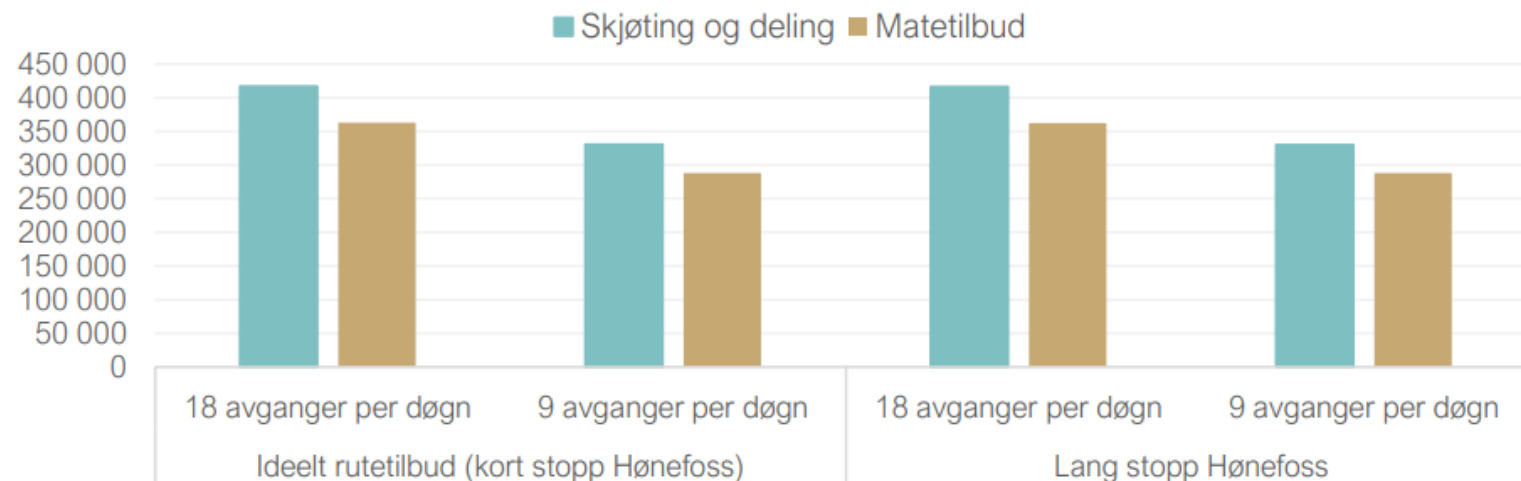
Samferdsel

Som Norges største rådgiver innen samferdsel, bidrar vi til å skape effektiv transport av mennesker og varer. Vi har unik spisskompetanse og stor kapasitet i relevante fagområder for planlegging, utredning og analyse og prosjektering av samferdselsanlegg.

Dette kan vi hjelpe deg med



Figur 4-3: Linjekart tilbud skjøting/deling



Figur 4-1: Linjekart matetilbud

Tabell 7-7: Tilskuddsbehov som følge av nytt togtilbud, beregnet for alternativ med matetilbud og skjøting/deling. Alle tall er i millioner 2022- kroner.

	Matetilbud		Skjøting og deling	
	Timefrekvens	Redusert frekvens	Timefrekvens	Redusert frekvens
Billettinntekter				
Tog	27	22	31	25
Buss	-4	-4	-4	-4
Sum	23	18	27	21
Driftskostnader				
Tog	78	37	252	122
Buss	-20	-10	-20	-10
Sum	58	27	232	112
Tilskuddsbehov				
Tog	51	15	220	97
Buss	-16	-6	-16	-6
Sum tilskuddsbehov	35	9	205	91

Relevante resultater fra rapporten

- Inntil 417 000 reisende per år (turismen ikke inkl.)
- 18 avganger i døgnet
- Signifikant kortere reisetid enn både bil og buss
- Statlig finansiering under kr 100,- pr reise
- Lite investeringsbehov på infrastruktur
- Liten utslippsreduksjon
- Noe økt attraktivitet for å bosette seg i regionen
- Usikkerhet hvordan etterspørselen vil øke når etablert tilbudet.



Ringeriksregionen



HADELAND

Hva er samfunnsnyttene?

- Avlaster pressområder i Osloregionen
- Økt bo- steds attraktivitet
- Vekst i regional næringsutvikling
- Nullutslipp samferdselsløsning

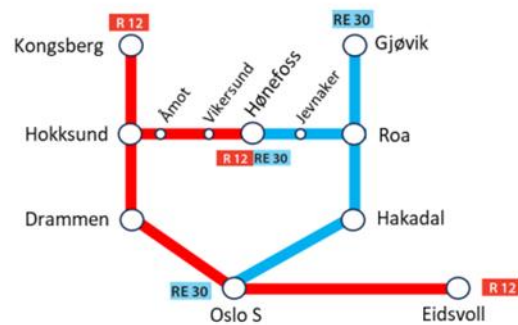
- Felles bo og arbeidsmarked, knytte Ringerike og Hadeland tettere til Stor Oslo
- Bedre beredskapsstruktur i stor Oslo området
- Utvikle den viktige øst-vest aksen i Oslo-nord
- Supplering til andre samferdselstilbud

SPESIELLE FORHOLD

- Transportetatene legger helt avgjørende vekt på de prissatte virkningene. Andre land har med virkningene for andre markeder i sine modeller. I Norge kan dette vedlegges som et supplement. Viktig med overordnede politiske mål og strategier som supplerer de samfunnsøkonomiske modellene.
- De aller fleste forslagene til tiltak i banesektoren har negativ netto samfunnsnytte i beregningene av prissatte virkninger. Viktig å vurdere alternativ for å øke lønnsomheten og betydningen av andre samfunnshensyn.
- Finansiering av andre kilder enn statskassa har stor betydning for beregningen av netto samfunnsnytte. Investeringer i veisektoren med brukerfinansiering fremstår derfor som mer samfunnsnyttige enn investeringer i banesektoren
- Godstransportene på bane har ingen trafikantnytte, dvs. ingen beregnet nytte for kundene eller leverandører ut over sparte transportkostnader for operatørene. For mange av transportene bør det beregnes næringsnytte, da bane er det eneste transportalternativet.
- Gensparte Co2 utslipp eller sparte kostnader for næringslivet stopper ved riksgrensen.

Buskerudbyen

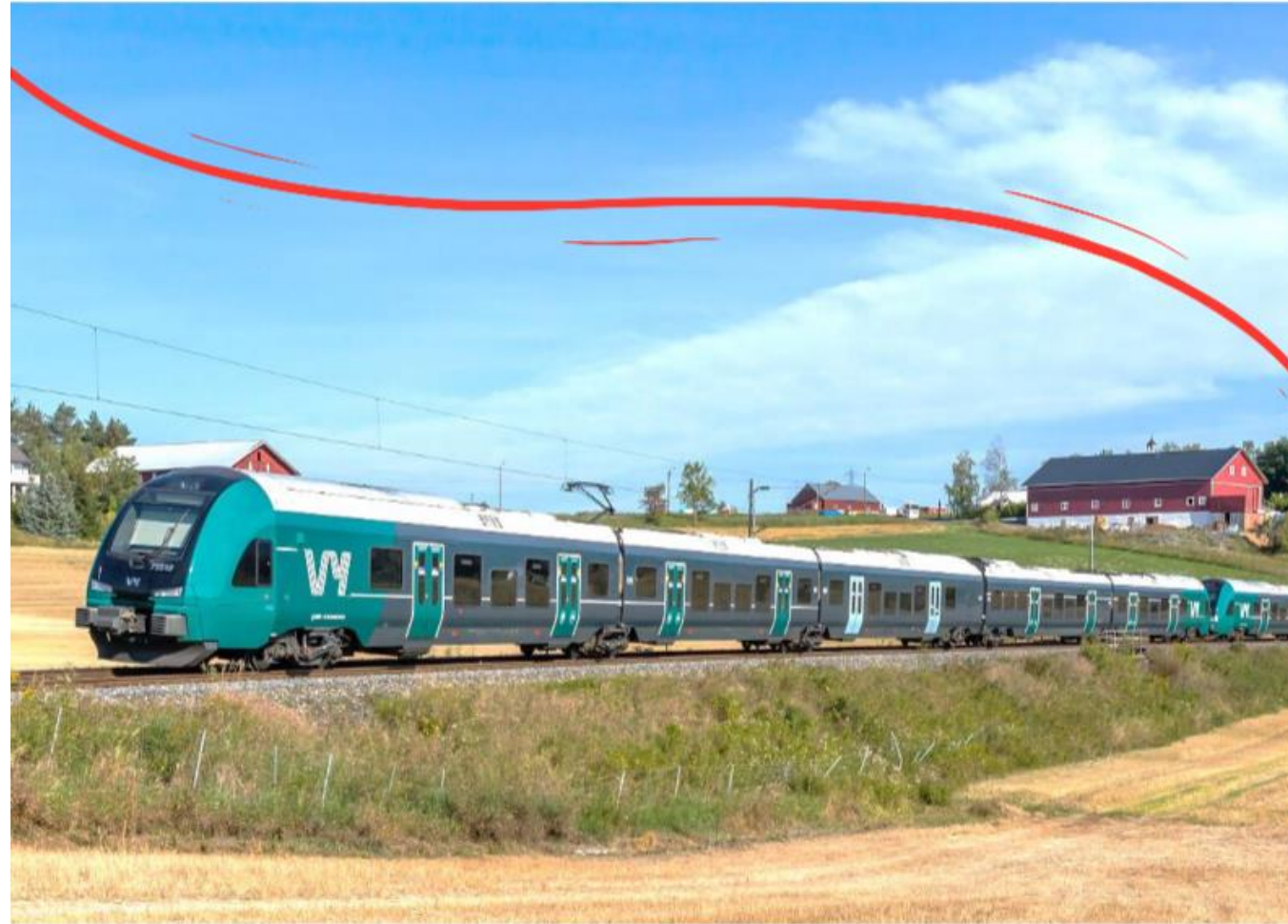
Funn 3: Analysene har avdekket at det er mulig å etablere halvtimesfrekvens til/fra Hokksund kun med moderate investeringer i infrastruktur, og trolig uten store konsekvenser for hverken fjerntog eller godstog.



Figur 4-3: Linjekart tilbud skjøting/deling

Økt frekvens Drammen-Kongsberg

Tiltak for økt frekvens uten dobbeltspor til Hokksund



Dato: 07.03.2024

WSP Norge AS

Oppsummering fra møte med jernbane- direktoratet Mai 2023



Ringeriksregionen



HADELAND

Et interessant prosjekt, spesielt etter at Samferdselsdepartementet har vært tydelige på prioriteringene i NTP.

Det er ikke lenge siden saken sist ble utredet (2020), men mye har endret seg etter det.

Vurderingen sist gang var at persontrafikken på banen skulle sees i sammenheng med nye Ringeriksbanen, men nå blir den ikke realisert på lang tid.

Hvis prosjektet har forslag til delfinansiering er det fint, fordi JBD har ikke de 30-40 mill til drift i dag.

Prosjektet må følge de formelle linjene gjennom Viken fk sine tilbakemeldinger til prioriteringsoppdraget

Veien videre?

- Utarbeide en felles strategi sammen med partnere
- Tema på Samferdselskonferansen
- Felles togtur med inviterte gjester
- Administrativ påvirkning
- Politisk påvirkning

$$P = S \times (O - N_1 + N_2)H$$

© C. A. Wand



Ringeriksregionen



HADELAND



