

NOTAT

Dato: Forslag 27.05.13

Styrket togtilbud på Kongsbergbanen; to tog per time

Underlag for Buskerud fylkeskommunes henvendelse til SD 1. juni 2013 om kjøp av persontransport med tog fra NSB

Notatet underbygger følgende forespørsel til SD:

Om økt togtilbud:

- ***En utvidelse til to tog i timen til/fra Mjøndalen og Hokksund primært fra 2014, med forbindelse fra/til Oslo og Gardermoen.***
- *Utredning viser at innenfor ruteplan 2014 vil en forlengelse av IC-togtilbud Lillehammer - Drammen til Hokksund, være den løsning som kan være mulig og hensiktsmessig.*
- *En slik utvidelse av dagens togtilbud med to tog i timen på Kongsbergbanen fra 2014, vil være i tråd med vedtatt Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, Kollektivtransportplan for Buskerud og Statens vegvesens anbefaling i Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2.*

Om nytt togstoppmønster:

- ***Nytt stoppmønster på Lier stasjon for å gjenopprette direkte forbindelse til Gardermoen og til Mjøndalen/ Hokksund/Kongsberg.***
- ***Etablering av nytt togstopp på Gomsrud i Kongsberg primært fra 2014 for eksisterende pendel Kongsberg- Eidsvold.***

Om planforutsetninger på strekningen Drammen - Kongsberg:

- ***Tiltak på strekningen Drammen-Hokksund (inkl. hovedplan Steinberg stasjon) må legge to tog i timen til grunn for all planlegging.***
- ***I arbeid med revisjon av ruteplan for tog må det legges som forutsetning at det fremtidig (fase 2) blir et tilbud med to tog i timen til Kongsberg med forbindelse fra/til Oslo og Gardermoen..***

1. Hensikt og bakgrunn

Notatet er utarbeidet som underlag for en formell henvendelse til Samferdselsdepartementet om økt togtilbud Drammen – Hokksund og sammenfatter hovedpunkter fra arbeidet med økt persontogtilbud Drammen – Kongsberg som har pågått siden høsten 2008 i regi av Buskerudbysamarbeidet¹.

¹ Et avtalebasert samarbeid om areal-, transport og miljø mellom Buskerud fylkeskommune, de 5 kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Fylkesmannen i Buskerud, Jernbaneverket, Statens vegvesen region sør og Kystverket Sørøst. Fra januar 2013 deltar også NSB i det faglige samarbeidet. www.buskerudbyen.no

Følgende utredninger/planer/dokumenter er de siste årene utarbeidet og som omtaler styrket togtilbud i Buskerudbyen (kronologisk oversikt):

1. Halvtimesfrekvens Drammen – Kongsberg med tog fra 2012. Muligheter og forutsetninger. Anbefalinger, NSB juni 2009.
2. Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050. TØI rapport 1020/2009. Juni 2009.
3. Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune / kommunene i Buskerudbyen om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010-2013. Avtale signert 5. februar 2010.
4. Kollektivtransportplan Buskerud – utvikling mot 2030, vedtatt 14. juni 2012
5. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, regional plan, vedtatt 7. februar 2013
6. Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2, anbefaling fra Statens vegvesen februar 2013.
7. Tiltak for økt togtilbud Drammen-Mjøndalen-Hokksund-Kongsberg. Rambøll, 3. mars 2013. Utredning på oppdrag fra Buskerudbysamarbeidet i samarbeid med JBV og NSB.

Ovennevnte dokumenter, hvor Buskerudbysamarbeidet har vært involvert, viser at arbeidet med å få etablert et styrket togtilbud på Kongsbergbanen har pågått intensivt over lengre tid. Jernbaneverket har også i egen regi arbeidet med interne utredninger om aktuelle tiltak på strekningen, bla gjennom "Stasjonsstrukturprosjektet", "Strekningsvis utviklingsplan, foreløpige arbeider" m.m.

I tillegg til arbeidet med å få etablert to tog i timen fra Drammen til Hokksund, arbeider nå Jernbaneverket parallelt med tiltak for å få gjenåpnet Steinberg stasjon og å få etablert et togstopp ved Teknologiparken i Kongsberg (ved Gomsrud).

2. Oppsummering av sentrale dokumenter; vedr. togtilbud

2.1 Halvtimesfrekvens Drammen – Kongsberg med tog fra 2012. Muligheter og forutsetninger. Anbefalinger, NSB juni 2009.

Utredning av muligheter for to tog i timen på strekningen Drammen – Kongsberg ble utført i to faser, først gjennom et internt notat og forstudie i regi av NSB om muligheter for halvtimesfrekvens Drammen-Kongsberg. Deretter ble anbefalinger utarbeidet i notat i juni 2009 med muligheter og forutsetninger.

For oppfølging av dette arbeidet ble det 23.03.10 avholdt et møte mellom ledelsen i NSB persontog, Jernbaneverket, Buskerud fylkeskommune og Buskerudbysamarbeidet. Hensikten med møtet var å avklare hvilke analyser og beslutninger som er nødvendig for å realisere felles målsetting om to tog i timen på strekningen Drammen – Kongsberg (Kongsberg – Drammen - Oslo - Gardermoen) som en del av Oslo-områdetets togomlegging fra desember 2012..

Arbeidet ledet til følgende hovedkonklusjoner: 1) Fram til kl.18.00 er på eksisterende infrastruktur kun mulig å kjøre to lokaltog i timen Drammen – Hokksund. 2) Etter kl.18.00 er eksisterende infrastruktur (sporkapasitet) utnyttet fullt ut på grunn av godstrafikk og eksisterende persontrafikk.

Løsningen var basert på en tidligere versjon av rutemodellen for 2012. Denne ble ikke iverksatt da den ikke åpnet for mer enn ett tog pr time på Spikkestad i rush og den ville krevd store investeringer på steder som Skarnes og Dal og linja Drammen – Dal ville fått en 20/40 minutters fordeling av avgangene.

Det illustrerer at strekningen Hokksund – Drammen har potensiale for halvtimeskjøring dersom man kan optimalisere på denne strekningen uten hensyntagen til andre deler av jernbanesystemet.

Valgt rutemodell er optimalisert på et best mulig tilbud og moderat investeringsnivå i ruteplanavhengige investeringer totalt på Østlandet. Halvtimesavganger basert på lokaltogsruiter med kryssing i Hokksund og forlengelse av tog som allerede har Drammen som endepunkt gir andre føringer enn forutsatt i 2009 og medfører investeringer som beskrevet i de senere rapportene.

2.2 Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025 og 2050. TØI rapport 1020/2009. Juni 2009.

Utredningen ble laget på oppdrag fra Buskerudbysamarbeidet, bl a for å undersøke potensialet for et styrket togtilbud på Kongsbergbanen i et langsiktig perspektiv, forutsatt at arealbruk innrettes mot å styrke markedsgrunnlaget for tog.

Utredningen konkluderer med at det på lang sikt (2050) kan være markedsgrunnlag for så mye som 4 tog i timen på Kongsbergbanen; da med et passasjergrunnlag på mellom 30 000 og 40 000 passasjerer per døgn. Imidlertid må det gjøres mer konkrete og grundige beregninger både for investeringskostnader og driftskostnader. I utredningen heter det: *“Når vi sammenlikner disse beregningene kan det se ut til at en forsterkning av togtilbudet til fire avganger per time kan dekkes innenfor realistiske økonomiske rammer. Om man velger å gå videre med et slikt alternativ, må det gjøres konkrete og grundige beregninger av både investeringskostnader og driftskostnader, det har vi ikke gjort her.”*

2.3 Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune/kommunene i Buskerudbyen om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010-2013.

Avtale signert 5. februar 2010. Avtalen redegjør bl a for hovedstrategier og tiltaksområder (kap 3) i perioden 2010-13. I avtalen legges det til grunn at målsettingene for trafikktutvikling også skal legges til grunn et styrket togtilbud allerede fra 2012. I avtalens strategi, punkt 4 heter det: *“Videreføre en sterk opptrapping av busstilbudet fra 2010 og støtte opp under styrket togtilbud fra 2012”*.

Fra ruteomleggingen i desember 2012 er hovedtilbudet på strekningen Drammen-Kongsberg fortsatt kun ett tog i timen. Reisetiden fra Kongsberg til Oslo/Gardermoen er imidlertid noe redusert, men dette på bekostning av nedlagte stasjoner på strekningen og at toget ikke lenger stopper på alle stasjoner. Dette har medført redusert togtilbud for reisende fra Skollenborg (nedlagt stasjon), Steinberg (nedlagt stasjon, men planlagt gjenåpnet i 2014), og stasjonene Brakerøya og Lier (redusert antall tog i retning Oslo, og ikke lenger direkte tog til Mjøndalen/Hokksund/Kongsberg og Gardermoen).

Dette er valgte løsninger med utgangspunkt i å optimalisere på antall passasjerer totalt sett i et større område enn Buskerudbyen.

2.4 Kollektivtransportplan Buskerud – utvikling mot 2030, vedtatt 14. juni 2012

Kollektivtransportplan Buskerud – utvikling mot 2030 inneholder strategier om styrket togtilbud på strekningen Drammen-Kongsberg. I planens strategi 6.7 heter det: *“Målsetting for togtilbudet er 30-min frekvens mellom Drammen og Kongsberg på kort sikt. På lengre sikt bør Drammen-Kongsberg ha 15-minuttfrekvens.”*

I planen er det lagt opp til at busstilbudet skal samordnes med det aktuelle togtilbud. Planen er samordnet med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Se etterfølgende avsnitt.

2.5 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, vedtatt 7. februar 2013

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er første generasjons helhetlige areal- og transportplan for byområdet. Planen ble utarbeidet i tett samarbeid mellom alle kommuner, fylkeskommune, og involverte statlige etater; Fylkesmannen, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket. Det ble gjennomført en bredt anlagt høring i perioden juni-august 2012 og planen fikk der bred støtte for valg av areal- og transportstrategier. Planen er gitt tilslutning fra alle 4 statsetatene og vedtatt i alle 5 kommunene i Buskerudbyen desember 2012/ januar 2013. Endelig vedtak som regional plan ble fattet i fylkestinget 7. februar 2013.

I planen er det vist hvor strategisk jernbanen er som transportmiddel i Buskerudbyen og hvordan jernbanen binder sammen alle kommunesentra eller framtidige prioriterte utviklingsområder. Det er kun områder med jernbanestasjon og potensiale for både boliger, arbeidsplasser og servicestruktur som har fått status som prioriterte utviklingsområder. Her skal det meste av utvikling, framtidig lokalisering av boliger og arbeidsplasser finne sted. Slike “stasjonsbyer” vil gi et styrket markedsgrunnlag for togreisende. Samtidig vil etablering av et styrket togtilbud være svært strategisk og vil virke stimulerende for den ønskede arealutviklingen. Oppfølging av denne arealpolitikken forutsetter rask realisering av økt togtilbud Drammen – Hokksund.

I dag pendler 18 % av arbeidstakerne i Buskerudbyen til kommunene i øst (Akser, Bærum og Oslo). Med et bedre togtilbud vil flere kunne benytte tog som reisemiddel og Buskerudbyen vil integreres bedre med bo- og arbeidsmarkedet på Østlandet. Dette vil, sammen med IC-satsingen, styrke hele Østlandet som en attraktiv bolig- og arbeidsmarkedsregion og ikke minst vil det internasjonale teknologimiljøet på Kongsberg kunne integreres i et større bo- og arbeidsmarked. Tilgang på arbeidskraft er i dag en begrensende faktor for teknologimiljøets vekstmuligheter. Et styrket togtilbud vil kunne redusere denne faktoren.

Styrket togtilbud er i planen anbefalt realisert i tre trinn:

1. På kort sikt: To tog i timen på strekningen Drammen-Hokksund.
2. På mellomlang sikt: To tog i timen på strekningen Drammen-Kongsberg.
3. På lengre sikt: Linjeinnkorting på strekningen Hokksund-Kongsberg.

I tillegg anbefaler planen etablering av nytt togstopp ved Teknologiparken i Kongsberg (Gomsrud) og ny stasjon på Lierstranda i forbindelse med Liers framtidig utviklingsområde der.

2.6 Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2, anbefaling fra Statens vegvesen, februar 2013.

Etablering av Buskerudbypakke 2 er avgjørende for realisering av transportstrategiene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Før etablering av bypakker gjennomfører staten "konseptvalgutredninger" for å vurdere alternative strategier for framtidig utvikling av transportsystemet i et byområde.

I Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 heter det om utvikling av togtilbudet i det anbefalte konseptet: *"Vi anbefaler at tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikken, for å få reiser i byområdet over på miljøvennlige transportmidler, blir prioritert tidlig. Dette inkluderer halvtimesfrekvens på jernbanen mellom Drammen og Kongsberg."* Videre er dette utdypet som følger: *"Tiltak som muliggjør minimum halvtimesfrekvens mellom Drammen og Kongsberg på jernbanen anbefales gjennomført innen 2024. Dette vil innebære en etappevis utbygging som først gir halvtimesfrekvens til Hokksund, deretter til Kongsberg."*

Anbefalingene i den statlige konseptvalgutredningen er i tråd med anbefalingene i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23. Det bør derfor arbeides videre med løsninger for å få realisert dette tilbudet så tidlig som mulig i det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2.

2.7 Tiltak for økt togtilbud Drammen-Mjøndalen-Hokksund-Kongsberg. Rambøll, 3. mars 2013.

Utredningen er utarbeidet i samarbeid mellom de sentrale aktører i Buskerudbysamarbeidet, inkludert NSB og Jernbaneverket.

I utredningen er det undersøkt hvilke fysiske tiltak som er nødvendige for å realisere styrket togtilbud på Kongsbergbanen i ulike etapper, jf også anbefalinger i Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 og Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.

Utredningen konkluderer med at det på kort sikt er en forlengelse av IC-pendel Lillehammer/Drammen til Mjøndalen og Hokksund som vil være mest aktuelt. Et slikt togtilbud vil kunne gi en frekvens hvert 20 min og 40 min sammen med eksisterende Eidsvoll- Kongsbergpendel. Et slikt tilbud vil helle ikke belaste Oslo-tunellen ytterligere og kunne tilpasses ruteplan 2014.

I utredningen er det vist at med investeringskostnader i størrelsesorden 600 mill. kr. kan det være mulig å få på plass tilstrekkelig infrastruktur til å kunne realisere et togtilbud to tog i timen til Hokksund. Men ytterligere detaljutredninger er nødvendig for endelig å avklare hvilke detaljerte infrastrukturtiltak som må være på plass.

3 Grunnlaget for økt togtilbud i Buskerudbyen – felles mål, samordning av transporttilbud og byutvikling

NSB, Jernbaneverket, Buskerud fylkeskommune og Buskerudbysamarbeidet har felles ambisjon om å kunne realisere angitt målsetting om økt togtilbud Drammen- Hokksund så raskt som mulig. Kommunene og Buskerud fylkeskommune ønsker dette primært realisert fra 2014 senest innen 2017.

Denne ambisjonen omfatter følgende tiltak:

- Økning til to tog i timen Drammen – Mjøndalen – Hokksund som en del av togtabell 2014 ved å videreføre et IC-togtilbud fra Drammen til Hokksund.
- Etablere et bussmatesystem på strekningen Kongsberg Teknologipark, Knutepunkt Kongsberg og Hokksund stasjon som korresponderer med det nye togtilbudet.

I tillegg arbeides det som nevnt med utredninger og tiltak for å få gjenåpnet Steinberg stasjon og etablert nytt togstopp ved Teknologiparken (Gomsrud) i Kongsberg.

Det er gjennomført en markedsundersøkelse for nytt togstopp for å betjene Teknologiparken på Kongsberg (2013). Togstopp på Sandsværmoen og Gomsrud er vurdert. Markedsundersøkelsen viser at det er klart størst markedsgrunnlag for alternativet Gomsrud.

Som gjennomgangen av sentrale dokumenter viser (kap 2) foreligger det nå regional plan etter plan- og bygningsloven med strategier for arealbruk og transportsystem. Denne planen er forpliktende for alle parter, både når det gjelder arealpolitikk og videre arbeid med utvikling av transportsystem. Statens vegvesens forslag til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 anbefaler at styrket togtilbud realiseres tidlig. Høring og kvalitetssikring av konseptvalgutredningen vil foregå våren 2013. Rambølls utredning som er gjennomført i samarbeid med NSB og Jernbaneverket viser at det kreves investeringskostnader i størrelsesorden 600 mill. for å realisere to tog i timen til Hokksund.

Forventet vekst i Buskerudbyen er av SSB anslått til 68.000 flere innbyggere innen 2040. Det innebærer en økning fra 152.000 til 220.000. Buskerudbyen er med dette den raskest voksende korridor i Osloregionen. Et styrket togtilbud vil være viktig markedsmessig stimulans til arealutvikling i byer og tettsteder i Buskerudbyen og slik at vekst kan lokaliseres i tråd med de ønskede og vedtatte strategier.

4 Videre oppfølging

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Det nødvendige planmessige grunnlag som gir forutsigbarhet for en ønsket areal- og transportutvikling i Buskerudbyen er etablert. Styrket togtilbud er prioritert i planen. Arealstrategiene må følges opp gjennom revisjon av kommuneplanens arealdel, transportstrategiene må følges opp gjennom etablering av Buskerudbypakke 2. Denne regionale planen er tilstrekkelig underlag for reguleringsplanarbeid for evt. kryssningsspor evt. dobbeltsporstrekninger.

Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2. Statens vegvesens forslag til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 foreligger. Et styrket togtilbud er prioritert tidlig i anbefalte konsept. Høring og kvalitetssikring av utredningen pågår våren 2013. Det er ikke avklart når mandat for videre planlegging av BBP2 vil kunne foreligge (etter regjeringsbehandling), men når det foreligger, vil vi anta at konklusjonene i Statens vegvesens forslag til konseptvalgutredning i all hovedsak vil stå ved lag; inkludert prioritering av styrket togtilbud tidlig.

Prinsippvedtak trafikantbetaling er en nødvendig forutsetning for oppstart av detaljert bompengeutredning som grunnlag for delfinansiering av BBP2. Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune vil behandle sak om prinsippvedtak trafikantbetaling i juni 2013.

Detaljert bompengeutredning. Arbeid med detaljert bompengeutredning og bompengeproposisjon vil kunne starte opp etter at prinsippvedtak trafikantbetaling foreligger i juni 2013

og mandat for videre planlegging av BBP2 foreligger fra samferdselmyndighetene etter KVU/KS1 behandling.

Ny avtale om belønningsmidler fra 2014. Buskerudbysamarbeidet arbeider med å få etablert en videreføring av eksisterende avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet fra 2014. Det er ønskelig å få etablert en ny, flerårig avtale som gir grunnlag for å etablere bl a et styrket kollektivtilbud (buss og tog) i forkant av at trafikantbetaling innføres. En videreføring av belønningsmidler fra 2014 vil kunne ses på som første fase av Buskerudbypakke 2 før trafikantbetaling innføres.

Etablering av Buskerudbypakke 2 som bypakke / bymiljøavtale

Arbeid med å utforme et lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 pågår. Det er allerede avklart at et styrket togtilbud er ønsket som del av Buskerudbypakke 2. Det er politisk forutsetning at et styrket kollektivtilbud inkludert styrket togtilbud er iverksatt i forkant av innføring av trafikantbetaling.

Hvor raskt Buskerudbypakke 2 kan etableres er bl a avhengig av når det foreligger en regjeringsbehandling av KVU Buskerudbypakke 2, når detaljert bompengeutredning kan foreligge og når en avtale om bypakke / bymiljøavtale kan være ferdig fremforhandlet mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune / kommunene i Buskerudbyen.

Tiltak på jernbane Gulskogen – Hokksund og Hokksund - Kongsberg

Jernbaneverket arbeider med å avklare nødvendige tiltak for å realisere ambisjonene om styrket togtilbud på Kongsbergbanen (to tog i timen til Hokksund). inkludert tiltak for gjenåpning av Steinberg stasjon og etablering av togstopp på Teknologiparken i Kongsberg (Gomsrud).

Utfallet av disse utredningene og vurdering av hvordan tiltak kan finansieres og iverksettes vil påvirke når et styrket togtilbud på Kongsbergbanen kan etableres.

Hovedplan for gjenåpning av Steinberg stasjon.

Jernbaneverket arbeider med planlegging av nødvendige tiltak for gjenåpning av Steinberg stasjon i 2014.. Nødvendige tiltak for gjenåpning kan innebære behov for tiltak også på strekningen Drammen – Hokksund. I denne planleggingen legges til grunn at systemkryssing blir på Hokksund.

Tilpasset busstilbud til gjeldende togtilbud. Buskerud fylkeskommune vil arbeid for å realisere et tilpasset busstilbud i tråd med ovennevnte, og samordnet med det til enhver tid gjeldende togtilbud. Ved et styrket togtilbud til Hokksund, vil styrket busstilbud til Hokksund og Mjøndalen stasjon være aktuelt. Busstilbud fra Kongsberg vil koordineres med togtilbudet. koordineres med togtilbudet.