

2 JUL 2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Saksbehandler: Tore Askim
Tlf.: 90 52 30 20

Deres ref.:
Vår ref.: 2012/3568 -
21799/2012

Vår dato: 29.06.2012
Arkivkode: PBB -

Prioritering av midler til jernbaneutvikling i Buskerudbyen i NTP 2014-23

Det vises til tidligere oversendt felles uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 fra kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune i Buskerudbysamarbeidet, datert 23. april 2012. Det vises spesielt til NTP-forslagets manglende satsing på utvikling av jernbanen på strekningen Drammen – Kongsberg. Dagens togtilbud på strekningen Drammen - Kongsberg er kun ett lokaltog i timen som gjennomgående tilbud. Vedlagt følger et notat og en brosjyre som tydeliggjør behovet for og nytten av en rask realisering av to tog i timen til Kongsberg og redusert reisetid.

Kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen i Buskerud, Statens Vegvesen Region Sør, Jernbaneverket og Kystverket Sørøst har en langsiktig samarbeidsavtale om samordnet og klimavennlig areal- og transportpolitikk som følger opp lokale, regionale og nasjonale mål. Med bakgrunn i denne avtalen inngikk Samferdselsdepartementet 5. februar 2010 en avtale med Buskerud fylkeskommune og kommunene om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010 – 2013, kalt Buskerudbypakke1. Statens Vegvesen Region Sør har på oppdrag fra departementet igangsatt et arbeid med konseptvalgutredning for Buskerudbypakke2 og dermed legges det til rette for å tilfredsstille nasjonale forutsetninger for å kunne inngå en felles by/samferdselspakke fra og med 2014 (Buskerudbypakke2).

En forutsigbar og trinnvis utvikling av togtilbudet på Sørlandsbanen på strekningen Drammen - Kongsberg fra 2014 vil være avgjørende for at nasjonale og regionale mål på transport- og miljøområdet kan realiseres.

I tråd med nasjonale mål har de 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet utarbeidet en felles areal- og transportplan. En hovedstrategi i planen er at stasjonsbyene vil bli de prioriterte utviklingsområdene fram mot 2023. Dette forutsetter en rask utvikling av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Vi forventer at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2017 inneholder nødvendige investeringsmidler til å realisere to tog i timen til Hokksund og planleggingsmidler for nødvendige investeringer for to tog i timen til Kongsberg.

Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet er på møte 15. juni 2012 enige om å legge fram forslag til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023 ut til offentlig høring. Det er forventning om at planen vedtas i kommunestyrene og fylkestinget i løpet av året. Planen tar et visjonært og langsiktig grep om areal- og transportpolitikken i et regionalt perspektiv. Framtidig arealutvikling skal konsentreres til i alt 6 prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen; alle som stasjonsbyer med jernbanen som kapasitetssterk og miljøvennlig ryggrad i transportsystemet. Jernbanens viktige rolle i byutviklingen understekes i planen ved at hver av de 6 prioriterte stasjonsbyene skal ha flerfunksjonell utvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfoldig service- og tjenestetilbud. En slik by- og tettstedsutvikling vil styrke samordningen mellom tog, buss, sykkel og gange.

Utvikling av togtilbudet er avgjørende

En forutsigbar og trinnvis utvikling av togtilbudet på strekningen mellom Drammen og Kongsberg fra 2014 vil være avgjørende for at nasjonale og regionale mål på transport- og miljøområdet kan realiseres. Dagens togtilbud på denne strekningen er ett lokaltog i timen. Vi forventer at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2017 inneholder nødvendige investeringsmidler til å realisere to tog i timen til Hokksund og planleggingsmidler for nødvendige investeringer for to tog i timen til Kongsberg.

Jernbaneutvikling vil være et viktig virkemiddel for næringslivets vekst i de prioriterte byene og tettstedene, og ikke minst for den internasjonale næringsklyngen på Kongsberg (6000 ansatte i dag) som er et ledende industrisenter i Norge. Næringsvekst her er avhengig av innpendling fra Buskerudbyen og Oslo-området. Økt togtilbud og kortere reisetid vil være helt sentralt for å sikre videre næringsvekst.

I et regionalt perspektiv legger Buskerudbysamarbeidet til rette for forventet befolknings- og næringsvekst, og slik at det sentrale Osloområdet kan avlastes. Samtidig styrkes hele landsdelen ved at det utvikles en større og mer robust bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregion bundet sammen med jernbane. Buskerudbyen er i dag et av landets raskest voksende byområder og den byregionen i IC-området som forventer størst prosentvis vekst i 2040 (fra 152.000 innbyggere i dag til 220.000 i 2040).

Trinnvis investering på jernbanestrekningen Drammen - Kongsberg vil gi vesentlig større samfunnsnytte enn tilsvarende investeringer på ytterstrekningene i IC trianglet, men også for IC Oslo- Hamar.

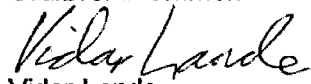
I dette perspektivet er en snarlig utvikling av et fremtidsrettet og funksjonelt togtilbud avgjørende for å skape stabilitet om den langsiktige visjon for utbyggingsmønster og transportsystem i Buskerudbyen. Investeringer i jernbane i Buskerudbyen og med tilhørende stasjonsopprusting vil kunne være statens hovedbidrag i en by- og tettstedsutvikling som ivaretar både nasjonale, regionale og lokale målsettinger på transport- og miljøområdet.

En framdrift som følger opp forslag til felles areal- og transportplan og gir den nødvendige forutsigbarhet og troverdighet vil være følgende:

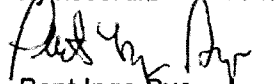
1. To tog til/fra Hokksund senest i 2017. Det må settes av midler til dette i første 4-årsperiode i NTP (2014-2017). Ca. kostnad 500 mill. kroner pluss stasjonsopprustning i Mjøndalen og Hokksund.
2. To tog til/fra Kongsberg senest 2021. Det må settes av midler til dette i neste 4-årsperiode i NTP (2018-2021).
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min innen 2025.

Vennlig hilsen

Tore Opdal Hansen
Ordfører Drammen



Vidar Lande
Ordfører Kongsberg


Morten Eriksrød
Fylkesordfører Buskerud


Bent Inge Bye
Ordfører Nedre Eiker


Helene Justad
Ordfører Lier


Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører Øvre Eiker


Per Steinar Jensen
Regiondirektør, NHO Buskerud


Jan Petter Gundersen
Distriktssekretær, LO i Buskerud

Vedlegg:
Notat om prioritering av midler til jernbaneutvikling i Buskerudbyen i NTP 2014 – 2023
Brosjyre om jernbaneutvikling i Buskerudbyen



Buskerudbyen



NOTAT OM PRIORITERING AV MIDLER TIL JERNBANEUTVIKLING I BUSKERUDBYEN I NTP 2014- 2023

Dato: 29.06.2012

Notatet er vedlegg til Buskerudbysamarbeidets og næringslivets brev til SD av 29.06.12. Dette er et supplement til de 5 Buskerudbykommunenes og Buskerud fylkeskommunes brev til SD om NTP av 23.04.2012.

En forutsigbar og trinnvis utvikling av togtilbudet på Sørlandsbanen på strekningen Drammen - Kongsberg fra 2014 vil være avgjørende for at nasjonale og regionale mål på transport- og miljøområdet kan realiseres.

I tråd med nasjonale mål har de 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet utarbeidet en felles areal- og transportplan. En hovedstrategi i planen er at stasjonsbyene vil bli de prioriterte utviklingsområdene fram mot 2023. Dette forutsetter en rask utvikling av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Vi forventer at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2017 inneholder nødvendige investeringsmidler til å realisere to tog i timen til Høkkund og planleggingsmidler for nødvendige investeringer for to tog i timen til Kongsberg. Dagens togtilbud på strekningen Drammen - Kongsberg er kun ett lokaltog i timen som gjennomgående tilbud.

Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 tar et visjonært og langsiktig grep om areal- og transportpolitikken i et regionalt perspektiv. De ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet har blitt enige om en høringsutgave av planen som 15. juni 2012 ble vedtatt lagt ut på høring etter plan- og bygningsloven. Framtidig arealutvikling skal konsentreres til 6 prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen; alle som stasjonsbyer med jernbanen som kapasitetssterk og miljøvennlig ryggrad i transportsystemet.

Jernbanens viktige rolle i byutviklingen understekes i planen ved at hver av de 6 prioriterte stasjonsbyene skal ha flerfunksjonell utvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfoldig service- og tjenestetilbud. I et lokalt perspektiv vil en slik by- og tettstedsutvikling styrke samordningen mellom tog, buss, sykkel og gange.

Jernbaneutvikling vil være et viktig virkemiddel for næringslivets vekst i de prioriterte byene og tettstedene, og ikke minst for den internasjonale næringsklyngen på Kongsberg (6000 ansatte i dag) som er et ledende industrisenter i Norge. Næringsvekst her er avhengig av innpendling fra Buskerudbyen og Oslo-området. Økt togtilbud og kortere reisetid vil være helt sentralt for å sikre videre næringsvekst.

I et regionalt perspektiv legger Buskerudbysamarbeidet til rette for forventet befolknings- og næringsvekst, og slik at det sentrale Osloområdet kan avlastes. Samtidig styrkes hele landsdelen ved at det utvikles en større og mer robust bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregion bundet sammen med jernbane. Buskerudbyen er i dag et av landets raskest voksende byområder og den byregionen i IC-området som forventer størst vekst i 2040 (fra 152.000 innbyggere i dag til 220.000 i 2040).



Buskerudbyen



Trinnvis investering på jernbanestrekningen Drammen - Kongsberg vil gi vesentlig større samfunnsnytte enn tilsvarende investeringer på ytterstrekningene i IC triangellet, men også for IC Oslo- Hamar.

I dette perspektivet er en snarlig utvikling av et fremtidsrettet og funksjonelt togtilbud avgjørende for å skape stabilitet om den langsiktige visjon for utbyggingsmønster og transportsystem i Buskerudbyen. Investeringer i jernbane og med tilhørende stasjonsopprusting vil kunne være statens hovedbidrag i en by- og tettstedsutvikling som ivaretar både nasjonale, regionale og lokale målsettinger på transport- og miljøområdet.

Følgende vil være en framdrift som følger opp forslag til felles areal- og transportplan og gir den nødvendige forutsigbarhet og troverdighet:

1. 2 tog til/fra Hokksund før 2017. Det må settes av midler til dette for første 4-årsperiode i NTP (2014-2017). Ca. kostnad 500 mill. kroner pluss stasjonsopprustning i Mjøndalen og Hokksund.
2. 2 tog til/fra Kongsberg før 2021. Det må settes av midler til dette for neste 4-årsperiode i NTP (2018-2021).
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min innen 2025.

Forslag til NTP varsler omlegging av transportpolitikken og prioritering av jernbane

Buskerudbyen er ett av de byområdene som ifølge NTP-forslaget fra transportetatene har en befolkning og befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport. I NTP-forslaget er målsettingen for byområdene at trafikkveksten i persontrafikken skal tas av de miljøvennlige transportformene; kollektivtrafikk, sykkel og gange.

I Klimameldingen bekrefter regjeringen NTP forslagets målsetting om at trafikkveksten i store byområder skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, og det varsles en omlegging av transportpolitikken.

Strategien i NTP-forslaget om regionforstørring skal følges opp med satsing på jernbaneutbygging rundt de største byene. InterCity-trianglet skal prioriteres, i første omgang de indre IC-området (til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar) til halvtimesfrekvens. Samtidig sier NTP-forslaget at utviklingen av Osloregionen tilsier at det er viktig å utvikle et togtilbud også til byer i tilsvarende reiseavstand til Oslo som der IC-tilbudet finnes i dag. Byene Kongsberg, Hønefoss, Gjøvik og Kongsvinger har alle innbyggertall på linje med Lillehammer, og er viktige markeder for regiontrafikken. Det heter videre at prognoser for befolkningsvekst spesielt for Drammen/Hokksund/Kongsbergregionen er eksempelvis høyere enn for Hamar/Lillehammerområdet.

Sørlandsbanen på strekningen Drammen – Kongsberg (Kongsbergbanen) får spesiell omtale i NTP-forslaget hvor jernbaneutvikling også knyttes til den omlegging av arealpolitikken som ligger i forslag til areal- og transportplan (2013-23) for Buskerudbyen. Men NTP-forslaget tar på ingen måte dette inn over seg når det gjelder prioritering av investeringsmidler selv ikke innenfor + 45% ramme.



Buskerudbyen



Jernbanen skal være ryggraden Buskerudbyens kollektivtransportsystem

Buskerudbyen omfatter de fem kommunene fra Lier til Kongsberg. Buskerudbyen vil kunne vokse med nærmere 45 % fra dagens 150.000 innbyggere til 220.000 i 2040. Buskerudbyen vil i følge SSBs befolkningsframskrivninger få sterkest vekst blant byregioner i hele Østlandsområdet frem til 2040.

Framskrevet folkemengde i byregioner på Østlandet (kilde SSB Middels nasjonal vekst)

Byregion	Befolkning 2011	Befolkning 2040	Vekst 2011-2040
Buskerudbyen	152 000	217 000	43 %
Oslo-Akershus	1 145 000	1 589 000	39 %
Nedre Glomma	127 000	167 000	31 %
Vestfoldbyene	203 000	264 000	30 %
Hamar-Lillehammer regionen	126 000	151 000	21 %
Grenland	103 000	124 000	19 %

Den overordnede areal- og transportstrategien for Buskerudbyen, i tråd med forslag til felles AT-plan, er utvikling av et flerkjernet byområde langs jernbanen med sterk fortetting rundt de seks viktigste jernbanestasjonene. Det skal bygges ut og fortettes med kvalitet og legges til rette for sykkel og gange samt korte avstander til kollektivlinjer og knutepunkter. Jernbanen skal være ryggraden i dette kollektivsystemet. Toget skal bidra til å binde Buskerudbyområdet sammen og gi forbindelse til hovedstadsområdet, Gardermoen og Osloregionen ellers.

Det er et hovedmål for Østlandet og for Osloregionen i særdeleshet, å sikre balanse og bærekraft gjennom regionforstørring og utvikling av byer i en flerkjernestruktur bundet sammen fra sentrum til sentrum med raske jernbaner. En slik utvikling vil minske presset på hovedstadsområdet (Oslo og Akershus) og styrke resten av landsdelen.

Et effektivt og helhetlig transportsystem er også nødvendig for å videreutvikle Osloregionen som en konkurransedyktig storbyregion i Europa. Med sin nærhet til Oslo og et sterkt internasjonalt orientert teknologimiljø har Buskerudbyen en viktig rolle å spille og behov for spesiell nasjonal oppmerksomhet.

Ikke minst er det viktig å integrere teknologimiljøet på Kongsberg nærmere til resten av Buskerudbyen og til hovedstaden. Næringsparken på Kongsberg er landet største med nær 6.000 ansatte og svært internasjonalt orientert. De fleste ansatte er bosatt lokalt, men stadig flere pendler inn fra andre distrikter, bl.a. fra Oslo, Asker og Bærum. Teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg er viktig for hele Osloregionen og veksten framover vil delvis måtte løses med innpendling av arbeidskraft.

Strekningen Drammen - Kongsberg har potensial for høy samfunnsnytte

IC-trianglet er strekningene Oslo – Halden, Skien og Lillehammer. Regionale strekninger i Osloregionen er Drammen-Kongsberg (Kongsbergbanen), Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen. Ytterstrekingene på IC-trianglet er Fredrikstad – Halden, Hamar – Lillehammer og Tønsberg – Skien.

Det står i NTP-forslaget at IC-trianglet samlet sett i dag har vesentlig høyere IC-trafikk enn tilsvarende regionale strekninger samlet sett. IC-strekningene er derfor høyest prioritert i



Buskerudbyen

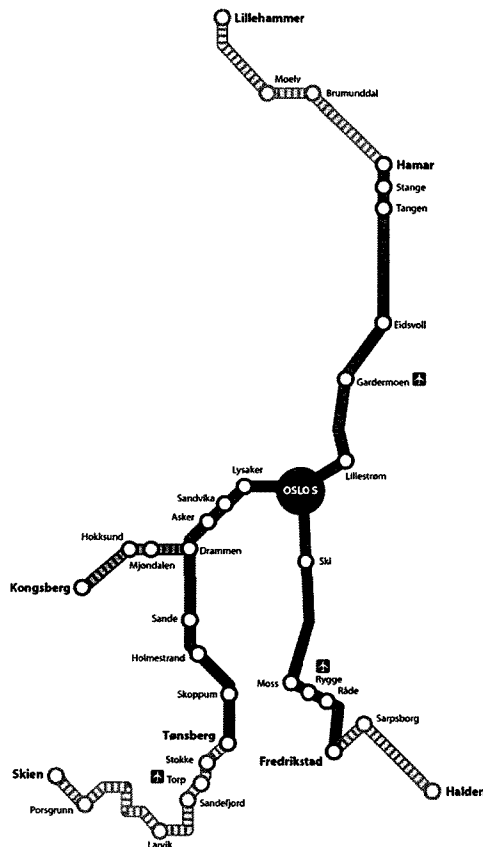


tillegg til nærtrafikken i Oslo-området. Av IC-strekningene har imidlertid Oslo-Lillehammer (1,5 mill. passasjerer årlig) bare litt høyere trafikk enn Kongsbergbanen og de to andre regionale strekningene (1,2 mill. passasjerer hver).

Samferdselsdepartementets mandat for KVVU for IC-strekningene sier bl.a. at en hensiktsmessig framtidig arbeidsdeling mellom IC-strekningen og de regionale banestrekningene må drøftes. KVVU besvarer denne delen av mandatet med at trafikkvolum, potensial for trafikkvekst og kapasitetssituasjon samlet sett, samt status i planprosessen på IC-nettet, taler for at Jernbaneverket i denne omgang ikke vil varsle behov for større investeringstiltak for de regionale strekningene.

I nevnte KVVU pekes det også på at det skal store investeringer på de regionale strekningene for å løfte tilbudet på nivå med det som det legges opp til for IC-trianglet. Eksemplene som trekkes frem på kostnadssiden gjelder imidlertid bare Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen. Det vises ikke til sørlandsbanen Drammen - Kongsberg hvor vi mener at kostnadene for et tilbudsløft som kan gi halvtimesavganger, vil være relativt lavt.

Buskerudbysamarbeidet stiller ikke spørsmål ved at IC-trianglet prioriteres. Men vi stiller spørsmål om en slik prioritering for lang tid framover skal utelukke andre jernbaneprosjekter som kan ha høyere samfunnsnytte enn enkelte strekninger på IC-nettet (inkludert ytterstrekningene) for eksempel på Oslo-Lillehammer hvor befolkningsvekstpotensialet er lavere enn på strekningen Drammen - Kongsberg (se tabellen foran). Relativt beskjedne investeringer på strekningen Drammen - Kongsberg trenger for eksempel bare føre til at utbyggingen på en enkelt IC-strekning skyves noe ut i tid.



Kongsbergbanen vist sammen med IC-trianglet og det indre IC-området framhevet.



Buskerudbyen



Ifølge Jernbaneverket krever halvtimesfrekvens til Hokksund investeringer i størrelsesorden 500 mill. kroner til 2 km dobbeltspor Drammen-Gulskogen inkl. vendespor på Hokksund. mens det på strekningen Oslo-Hamar ifølge nevnte KVV kreves nærmere 11 mrd. kroner for å få halvtimesfrekvens til Hamar.

Halvtimesfrekvens til Hamar er i nevnte KVV beregnet til å gi en økning i IC-trafikken fra 1,5 mill. passasjerer til 1,9 mill. i 2025, noe som vil skyldes bedre togtilbud og noe befolkningsvekst. Buskerudbyens utviklingsstrategi innebærer at veksten på drøyt 20 % fram til 2025 i hovedsak vil komme rundt de viktigste jernbanestasjonene. Sammen med virkningen av bedre togtilbud innebærer dette et vekstpotensial for togreiser på mellom 50 og 70 % som gir antall reiser i størrelsesorden 1,9 mill. passasjerer på Kongsbergbanen. Med klart lavere investeringskostnader vil samfunnsnyten bli vesentlig høyere enn strekningen til Hamar.

Jernbanens betydning for næringslivet

Erfaring fra tidligere viser at det er langt lettere å få eiendomsutviklere og andre til å bygge stasjonært når det skritt for skritt skjer en utbygging av infrastruktur og en forbedring av togtilbudet. Østfoldbanen mot Moss, T-baneringen i Oslo og bybanen i Bergen er klare eksempler på dette. Forutsetningen er tilstrekkelig hyppighet på togavganger.

Men den forventede næringsvekst vil tilgang på kompetent arbeidskraft være avgjørende. Økt togtilbud til 2 tog i timen og konkurransedyktig reisetid vurderes som avgjørende for at toget skal kunne være en konkurransefaktor for næringslivet i Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. God kommunikasjon er en viktig forutsetning for å utvikle ikke bare næringsklyngen på Kongsberg, men en rekke næringsinteresser langs hele strekningen. Dette vil være et viktig bidrag til et utvidet bo- og arbeidsmarked i Østlandsområdet.

Jernbanen spiller en viktig rolle for overføring av gods fra vei til jernbane. For å lykkes er det avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarhet for godstrafikk på jernbane. De foreslåtte tiltakene på strekningene mellom Kongsberg og Drammen som legger til rette for økt frekvens for persontrafikken vil også bedre kapasiteten og forutsigbarheten for godstrafikken på sørlandsbanen.

Staten må vise vilje til å trappe opp togtilbudet

Gjennom Buskerudbysamarbeidet anstrenger kommunale og fylkeskommunale myndigheter for å gjøre sin del av jobben i omlegging av miljø- og transportpolitikken ved å gå inn for sterk fortetting rundt jernbanestasjonene. Man må da kunne forvente at statlige samferdselsmyndigheter også stiller opp og gir den nødvendige drahjelp med investeringer i jernbanens kjøreveg og økt togtilbud.

For å realiserer den fornyede areal- og transportpolitikken i Buskerudbyen, vil en helhetlig samferdselspakke (Buskerudbypakke 2) fra 2014, i tråd med forslag til NTP, være avgjørende. Utvikling av togtilbudet, jernbanens kjøreveg og stasjonsopprusting vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp Buskerudbyens arealstrategi med utvikling av attraktive stasjonsbyer.

Første steg i styrkingen av togtrafikken Drammen – Kongsberg vil være å få fast halvtimesfrekvens med stive ruter til Hokksund før 2017. I følge Jernbaneverket krever dette at det i første fireårsperiode av NTP settes av midler til utbygging av 2 km dobbeltspor for

persontrafikk mellom Drammen og Gulskogen samt utvidede hensetting- og vendemuligheter i Hokksund. I forbindelse med strekningsvis utredning av Sørlandsbanen og Buskerudbyens areal- og transportplanarbeid har det fremkommet grove kostnadsberegninger på 500 millioner for disse tiltakene. I tillegg er det stort behov for oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner, noe som kan beløpe seg til tilsammen i størrelsesorden 200 millioner. Det bør settes i gang mer detaljert planarbeid for Buskerudbyen, og Buskerudbysamarbeidet kan være interessert i å bidra med planleggingsmidler over belønningsordningen til disse tiltakene.

I forbindelse med slikt planarbeid ønsker Buskerudbyen også å få utredet om det kan la seg gjøre allerede ved ny grunnrutemodell i 2014 å øke tilbudet til to togavganger i timen til og fra Hokksund uten så store infrastrukturinvesteringer, selv om dette i første omgang ikke skulle gi stive avganger. Her bør inngå vurdering av å forlenge lokalpendelen Dal-Drammen til Hokksund

Andre steg er utredning og planlegging for hva som skal til av infrastrukturinvesteringer for å sikre halvtimesfrekvens med stive ruter til Kongsberg i form av dobbeltspor til Hokksund og/eller lange kryssningsspor mellom Hokksund og Kongsberg. Et slikt tiltak inngår i KVU Buskerudbypakke2 som er under arbeid.

Tredje steg er forkorting av kjørevegen til Kongsberg slik at kjøretiden til Oslo kommer ned i under 60 minutter.

Følgende vil være en framdrift følger opp felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og som bør legges til grunn for det videre arbeidet. En slik framdrift gir en nødvendig forutsigbarhet og troverdighet:

1. 2 tog i timen til/fra Hokksund før 2017.
2. 2 tog i timen til/fra Kongsberg før 2021
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min innen 2025.



Buskerudbyen



VEDLEGG

I felles uttalelse til NTP fra Buskerudbysamarbeidet av 23.04.2012 sies følgende om jernbaneutvikling i Buskerudbyen;

Til planforslagets manglende satsing på utvikling av jernbane på strekningen Drammen – Kongsberg kreves at NTP for perioden 2014- 2017 vil inneholde nødvendige investeringsmidler for å kunne realisere økning av togtilbudet til to tog i timen på strekningen Drammen – Hokksund. Samferdselsdepartementet må gi styringssignaler til Jernbaneverket om at nødvendige investeringsmidler til dobbeltspor for persontogtrafikk Drammen – Gulskogen og at oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner skal inngå i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-2017. En slik satsing vil kunne være en av statens viktigste bidrag i en helhetlig transportpakke for å følge opp de arealstrategier Buskerudbyen nå er i ferd med å utarbeide i felles areal- og transportplan. I denne planen vil utvikling av tettere stasjonsbyer være et hovedgrep – dette må følges opp av en parallell satsing på jernbane.

Manglende satsing på jernbane

Strekningen Oslo – Drammen – Hokksund – Kongsberg er i forslag til NTP nevnt som et viktig marked for utvikling av togtilbudet. Tilbudet til Drammen blir styrket gjennom ruteplan 2012 og IC-satsingen til Vestfold, mens strekningen fra Drammen til Kongsberg (Kongsbergbanen) ikke er tilgodesett med prioriterte midler. Investeringer på denne strekningen gir større samfunnsnytte enn enkelte av de prioriterte IC-strekningene. Ikke minst er det viktig å integrere teknologimiljøet på Kongsberg nærmere til resten av Buskerudbyen og til hovedstaden. Veksten i teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg framover vil delvis måtte løses med innpendling av arbeidskraft. Det bes om at Nasjonal Transportplan i større grad prioriterer større statlig innsats til styrking av jernbane og kollektivtilbud i Buskerudbyområdet. Det bør være en ambisjon å ha dobbeltspor til Kongsberg innen 2024.

Første skritt i styrkingen av togtrafikken Drammen – Kongsberg vil være å få halvtimesfrekvens til Hokksund, og deretter forsert utbygging av tilbudet helt fram til Kongsberg. I første fireårsperiode av NTP må det da settes av midler til utbygging av dobbeltspor for persontrafikk mellom Drammen og Gulskogen samt utvidede hensetting og vendemuligheter i Hokksund og Kongsberg. I forbindelse med Jernbaneverkets Strekningsvise Utredninger og Buskerudbyens areal- og transportplanarbeid har det fremkommet kostnadsoverslag på ca 500 millioner for disse tiltakene. I tillegg er det stort behov for oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner, noe som kan beløpe seg til tilsammen ca 200 millioner.

I siste del av NTP-perioden bør det også settes i gang planlegging og utbygging av jernbanetraseen mellom Hokksund og Kongsberg. Et slikt alternativ inngår i KVV Buskerudbypakke2 som er under arbeid.

RASK UTBYGGING AV KONGSBERGBANEN



Buskerudbyen



- To tog i timen til Hokksund før 2017
- To tog i timen til Kongsberg før 2021
- Buskerudbyen har størst befolkningsvekst i InterCity-området
- Buskerudbyen vil avlaste hovedstadsområdet og være en effektiv regionforstørring
- Godt togtilbud gir vekst for industriens høyteknologimiljøer
- Forpliktende samarbeid gir økt gjennomføringskraft
- Mest igjen for pengene og størst samfunnsnytte



Foto: Tom Atle Børdevik

STERK BEFOLKNINGSVEKST – stasjonsbyene prioriteres

Buskerudbyen, som omfatter kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, er i dag et av landets raskest voksende byområder. I følge SSB vil Buskerudbyen vokse med nærmere 45 prosent til 2040 og vil være den regionen i InterCity-området på Østlandet med størst prosentvis befolkningsvekst.

Gjennom en felles areal- og transportplan legger Buskerudbysamarbeidet aktivt til rette for befolkningsutviklingen.

I planen prioriteres utvikling av et flerkjernet byområde langs jernbanen med sterk fortetting rundt de seks viktigste jernbanestasjonene. Det skal bygges ut og fortettes med kvalitet og legges til rette for sykkel og gange med korte avstander til kollektivlinjer og knutepunkter. Jernbanen skal være ryggraden i dette kollektivsystemet. Uten økt togsatsing på Kongsbergbanen vil en slik ønsket utvikling ikke være mulig og konsekvensen vil være kraftig økning i biltrafikken.

Buskerudbyen vil være med å minske presset på Oslo og Akershus og samtidig styrke hele landsdelen ved at det utvikles en større og mer robust bolig-, arbeidsmarkeds- og serviceregion.

Framskrevet folkemengde i byregioner på Østlandet (kilde SSB Middels nasjonal vekst)

Byregion	Befolkning 2011	Befolkning 2040	Vekst 2011–2040
Buskerudbyen	152 000	217 000	43 %
Oslo-Akershus	1 145 000	1 589 000	39 %
Nedre Glomma	127 000	167 000	31 %
Vestfoldbyene	203 000	264 000	30 %
Hamar–Lillehammer-regionen	126 000	151 000	21 %
Grenland	103 000	124 000	19 %

UTBYGGING AV JERNBANEN OG NÆRINGSVEKST En mer robust bolig- og arbeidsmarkedsregion

Med sin nærhet til Oslo og et sterkt internasjonalt orientert teknologimiljø, spiller næringslivet i Buskerudbyen en viktig rolle og har derfor behov for spesiell nasjonal oppmerksomhet.

Klyngen av teknologibedrifter i Kongsberg er ledende i Norge på utvikling

og industrialisering av avanserte høyteknologiske produkter og systemer.

Teknologi- og kunnskapsklyngen på Kongsberg er viktig for hele Osloregionen og nasjonalt. Den er blant landets største høyteknologimiljø med nær 6.000 ansatte

og er svært internasjonalt orientert.

Forventet vekst framover vil delvis måtte løses med innpendling av arbeidskraft bl.a. fra Oslo, Asker og Bærum. Toget vil være det mest attraktive og miljøvennlige transportmiddelet.



Kongsberg Teknologipark har nærmere 6.000 ansatte og 50.000 besøkende hvert år.

TOGTILBUDET MÅ ØKES

Den viktigste forutsetningen for at utviklingen i Buskerudbyen skal være i tråd med nasjonale målsetninger og bidra til styrking av landsdelen, er at togtilbudet på strekningen mellom Drammen og Kongsberg

(Kongsbergbanen) økes. Dagens togtilbud med ett lokaltog i timen er ikke tilfredsstillende. Økt frekvens er nødvendig for å få flere til å velge tog framfor bil.

De fem Buskerudbykommunene, Buskerud fylkeskommune, LO og NHO står sammen om følgende ønsket framdrift for å følge opp en fornyet areal- og transportpolitikk i tråd med nasjonale mål og for å gi nødvendig forutsigbarhet og troverdighet.

Ønsket framdrift for utbygging av Kongsbergbanen

1. To tog til/fra Hokksund før 2017. Det må settes av midler til dette i første fireårsperiode i NTP (2014–2017). Ca kostnad 500 mill pluss stasjonsopprustning i Mjøndalen og Hokksund.
2. To tog til/fra Kongsberg før 2021. Det må settes av midler til bygging i neste fireårsperiode i NTP (2018–2021).
3. Forkorting av kjørevegen øst for Kongsberg som gir kjøretid under 60 min. fra Kongsberg til Oslo innen 2025.

Jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet. Uten økt togsatsing på Kongsbergbanen vil ønsket utvikling ikke være mulig og konsekvensen vil være kraftig økning i biltrafikken.



Ifølge Jernbaneverket krever halvtimesfrekvens til Hokksund investeringer på anslagsvis 500 millioner kr til to km dobbeltspor Drammen–Gulskogen og vendespor på Hokksund.

FLERE PASSASJERER FOR HVER KRONE

Buskerudbyen er et av de byområdene som i følge transportetatens NTP-forslag har en befolkning og befolkningsvekst som krever tiltak for mer miljøvennlig transport.

I NTP-forslaget prioriteres satsing på InterCity-triangelet. Buskerudbysamarbeidet stiller ikke spørsmål ved denne prioriteringen, men dette kan ikke utelukke andre jernbaneprosjekter som kan ha høyere samfunns-

nytte enn enkelte strekninger i IC-triangelet.

Ifølge Jernbaneverket krever halvtimesfrekvens til Hokksund investeringer på anslagsvis 500 millioner kr til to km dobbeltspor Drammen–Gulskogen og vendespor på Hokksund, mens det vil kreve 11 milliarder kr å få halvtimesfrekvens til Hamar.

I følge KVVU for IC-strekningene vil

dette gi en økning i IC-trafikken til 1,9 millioner passasjerer til Hamar i 2025. Beregninger for Buskerudbyområdet viser at antall togreiser på Kongsbergbanen også kan være i størrelsesorden 1,9 millioner passasjerer i 2023. Med langt lavere investeringskostnader vil samfunnsnyttene bli vesentlig høyere enn for den prioriterte strekningen til Hamar som vi også støtter.

KONGSBERGBANEN

– får spesiell omtale i forslag til NTP, men ingen finansiering

Uavhengig av andre jernbanestrekninger – som mulig ny Sørlandsbane via Vestfoldbanen – er det stor enighet om behovet for utvikling av Kongsbergbanen; Sørlandsbanen på strekningen Drammen–Kongsberg.

Sitat fra NTP-forslag 29.01.2012 side 90:

I Buskerudbysamarbeidet planlegges «Buskerudbyen» utbygget som en båndby langs jernbanen på strekningen Drammen–Hokksund og med sterk grad av fortetting rundt de sentrale kollektivknutepunktene. Jernbanen forutsettes å være ryggrad i kollektivsystemet og at buss støtter opp om dette. Som ledd i dette bør nærtrafikken (Oslo–Drammen–Kongsberg) styrkes, i første omgang med halvtimestrafikk til Hokksund. Dette vil blant annet kreve dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen for persontrafikk samt vendemuligheter på Hokksund. I neste fase er det mål om innkorting av reisetid fra Kongsberg til Drammen og tilrettelegging for halvtimes frekvens.

Denne spesielle omtalen i foreliggende forslag til NTP, tar på ingen måte inn over seg nødvendigheten av å prioritere investeringsmidler på strekningen Drammen–Kongsberg i perioden 2014–23. Selv innenfor en planleggingsramme på +45 % er ikke Kongsbergbanen prioritert.

Prioritering av Kongsbergbanen vil gi økt gjennomføringskraft

I tråd med avtale med Samferdselsdepartementet gjennomføres nå en konseptvalgutredning (KVU) som skal avklare prinsipielle løsninger for en bypakke i Buskerudbyen, kalt Buskerudbypakke 2. Felles areal- og transportplan etter plan- og bygningsloven er lagt ut til offentlig høring. Jernbaneverket har gjennom arbeidet med Strekningsvis utviklingsplan og Stasjonsstrukturprosjekt angitt løsninger. Gjennom Buskerudbysamarbeidet anstrenger kommunale og fylkeskommunale myndigheter seg for å gjøre sin del av jobben i omlegging av miljø- og transportpolitikken, ved å gå inn for sterk fortetting rundt jernbanestasjonene.

I Buskerudbyen har de fem Buskerudbykommunene, fylkeskommunen, fylkesmannen og de statlige transportetatene et forpliktende samarbeid hvor målet også er å redusere planleggingstid og øke gjennomføringskraften på samferdselsområdet. I Buskerudbysamarbeidet sitter alle de offentlige organisasjonene med ansvar for areal- og transportområdet ved samme bord. Det er også godt samarbeid med næringslivet. Dette gir alle forutsetninger for effektiv planlegging og økt gjennomføringskraft. Nå mangler bare en forutsigbar finansiering for økt jernbanesatsning.

Kommunene og fylkeskommunen i samarbeid med NHO Buskerud og LO regionalt, ber om at staten nå følger opp gjennom å prioritere midler til et styrket togtilbud i første omgang med to tog i timen til Hokksund før 2017 og satsing på stasjonsopprustning av Mjøndalen og Hokksund stasjon.

Med hilsen

Morten Eriksrød, fylkesordfører
Vidar Lande, ordfører i Kongsberg
Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører i Øvre Eiker
Bent Inge Bye, ordfører i Nedre Eiker

Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen
Helene Justad, ordfører i Lier
Per Steinar Jensen, Regiondirektør NHO Buskerud
Jan Petter Gundersen, Distriktssekretær LO



Kongsberg
kommune



Øvre Eiker
kommune



Nedre Eiker
kommune



Drammen
kommune



Lier
kommune



Buskerud
fylkeskommune



LO
Buskerud



NHO
Buskerud

