

Togring Viken-vest

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

Bakgrunn

- Ringeriksbanen stoppet opp, tidligst ferdig i 2034
- Oslo-Bergen på 4 timer
- Regionen har rigget seg for vekst, **3 milliarder**
- Manglende kollektivtilbud
- Samfunnsmessige hensyn
- Det grønne skiftet
- Press på bolig og næring i sentrale Oslo-områder



Ringeriksregionen



HADELAND

Ringeriksbanen utsatt igjen: – Det er helt uakseptabelt

Regjeringen forslår å splitte fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16. Forslaget, samt beskjeden om nye utsettelse, møter sterke reaksjoner.



Ringeriksbanen skal gjøre det lettere for folk å pendle ved at reisetiden med tog blir kortere på strekningen Oslo og Hønefoss, og dermed også Bergensbanen.
FOTO: ILLUSTRASJON / NRK

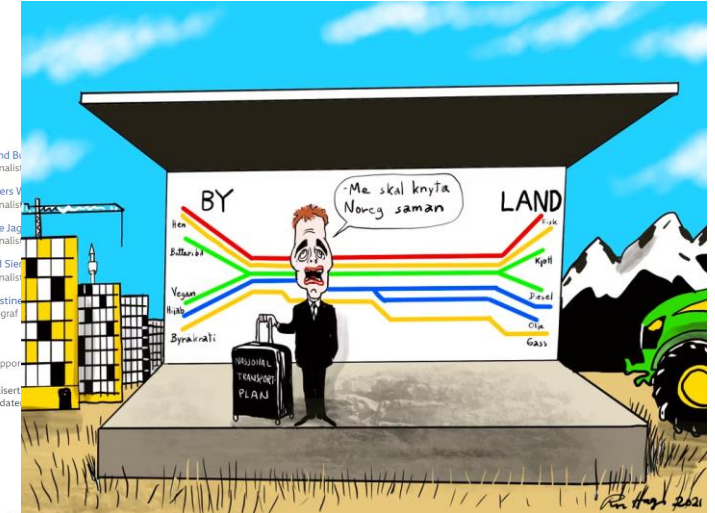
Jernbaneprosjekter

Ringeriksbanen:

Det er nå stor uro blant flere Ap-ordførere om Ringeriksbanen. Dette er en lenge planlagt strekning mellom Hønefoss og Sandvika. Den bygges som en forlengelse av Bergensbanen.

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (AP) svarte ordførerne med et debattinnlegg som på ingen måte døyvet uroen. Her viser han til koronapandemien, krigen i Ukraina samt stigende renter og kostnadspress.

Artikkelen fortsetter under annonsen



Ringeriksbanen utsett – igjen

Ringeriksbanen, som skal korte ned reisetida mellom Oslo og Bergen med ein time, blir ikkje ferdigstilt dei neste ti åra dersom forslaget i revidert nasjonalbudsjett blir vedtatt i Stortinget.



Historikk

- Strekningen Roa – Hønefossbanen er navnet på den 32 kilometer lange strekningen som ble bygd og åpnet som en del av Bergensbanen i 1909 for person- og godstrafikken mellom øst og vest. Hønefossbanen er en forbindelsesbane mellom Gjøvikbanen og Bergensbanen. Roa - Hønefossbanen i dag er en godslinje, men også omkjøringsbane for persontrafikken til og fra Bergen eller ved driftsavvik på Drammensbanen.

- Persontrafikken på Bergensbanen går i dag på Randsfjordbanen, som ble etablert i 1868 mellom Hokksund – Hønefoss. Den er på 53,99 kilometer og utgjorde opprinnelig strekningen Randsfjord-Drammen 89,6 kilometer. Randsfjordbanen har forbindelse med Sørlandsbanen i Hokksund, Roa-Hønefossbanen og Bergensbanen i Hønefoss. Den lokale persontrafikken på Randsfjordbanen ble lagt om til buss i år 2000.



HADELAND

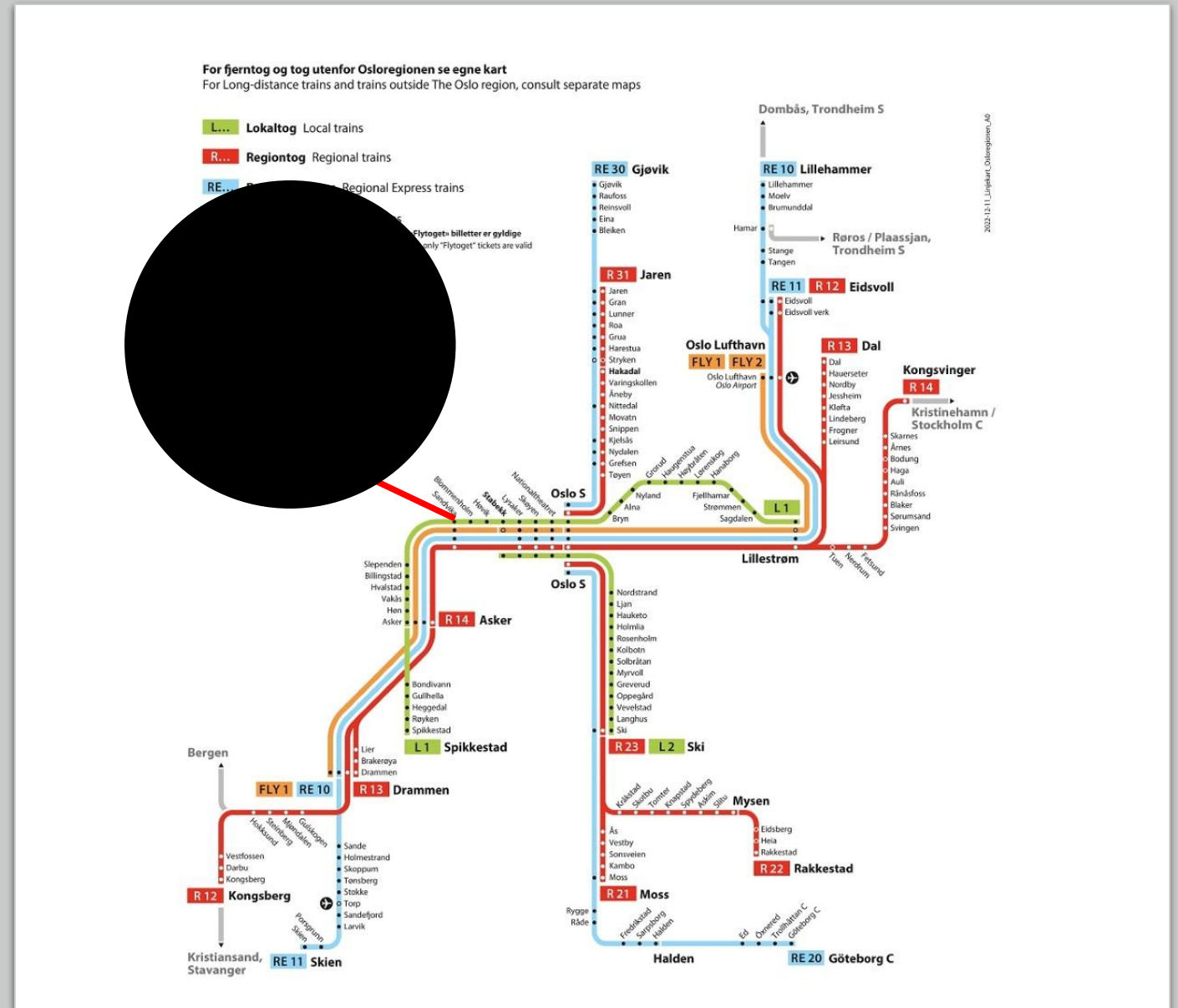


Ringeriksregionen



Utfordringsbilde

- Begrenser vekst i regionen
- Kapasitet
Drammen - Lillestrøm
- Teknisk sårbarhet
- Gods- og persontrafikk
- Lokale og regionale gevinster



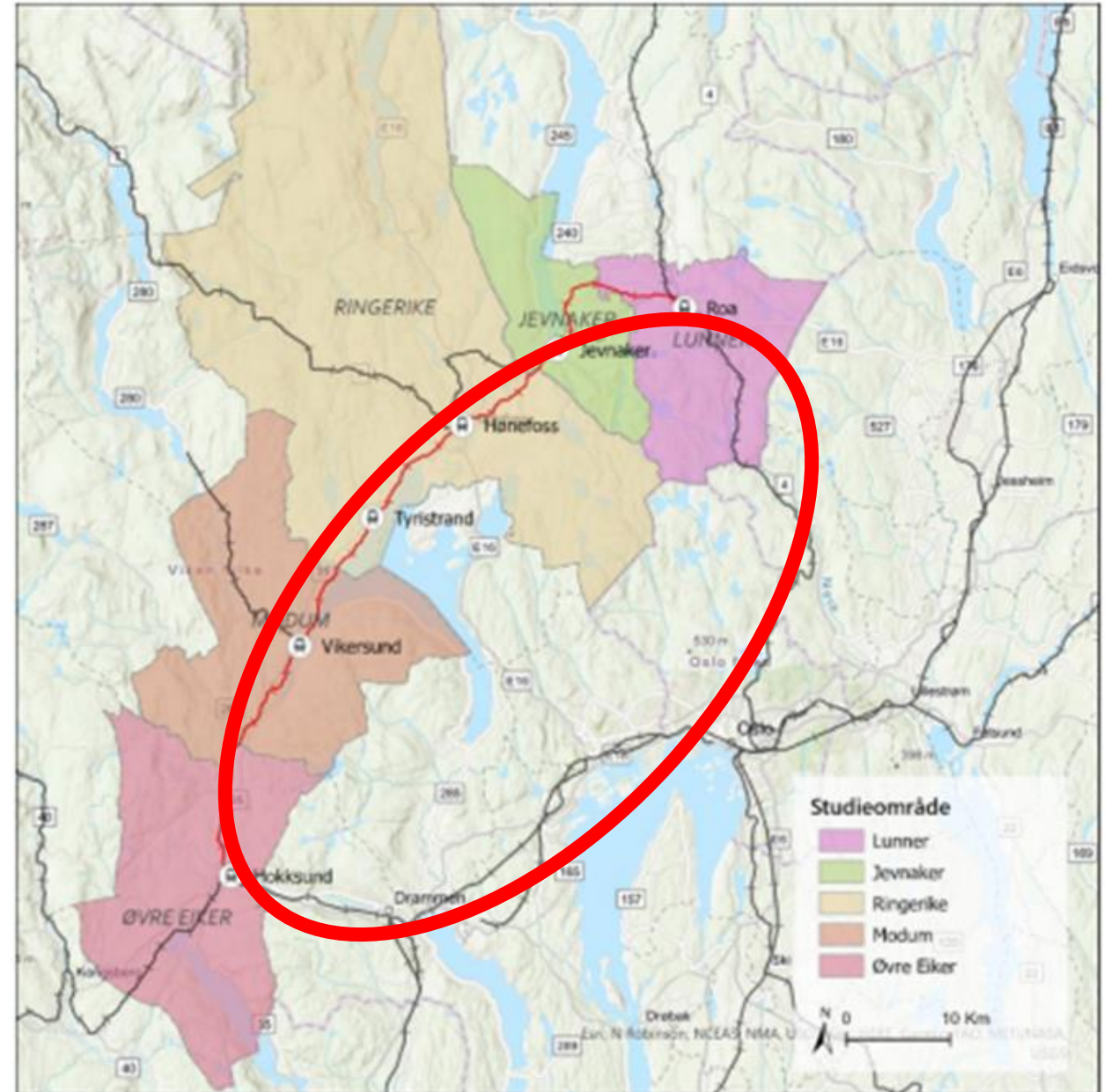
Målsetning

Etablere permanent persontrafikk på togstrekningen mellom Hokksund – Hønefoss - Roa med videre forbindelse til Oslo.

Tilbudet skal være en del av et større ringbanenett for tog i det sentrale østlandsområde i randsonen til Oslo og som binder sammen Buskerud, Akershus og Innlandet.

ivareta behovet for kollektivtransport for innbyggere og næringsliv i Ringeriksregionen, Hadelandsregionen og tilstøtende regioner i et samfunnsøkonomisk og bærekraftig perspektiv.

På sikt vil strekningen kunne være en viktig mateforbindelse til Ringeriksbanen og være et en del av et større ringbanenett med Gardermoen.



Organisering

Prosjekteier. Ringerike IPR,
Hadeland IPR

Arbeidsutvalg

Prosjektgruppe intern/ekstern

Styringsgruppe: Ordfører og
Rådmannsutvalgene

Mange interessenter



HADELAND Ringeriksregionen



ØVRE EIKER
KOMMUNE



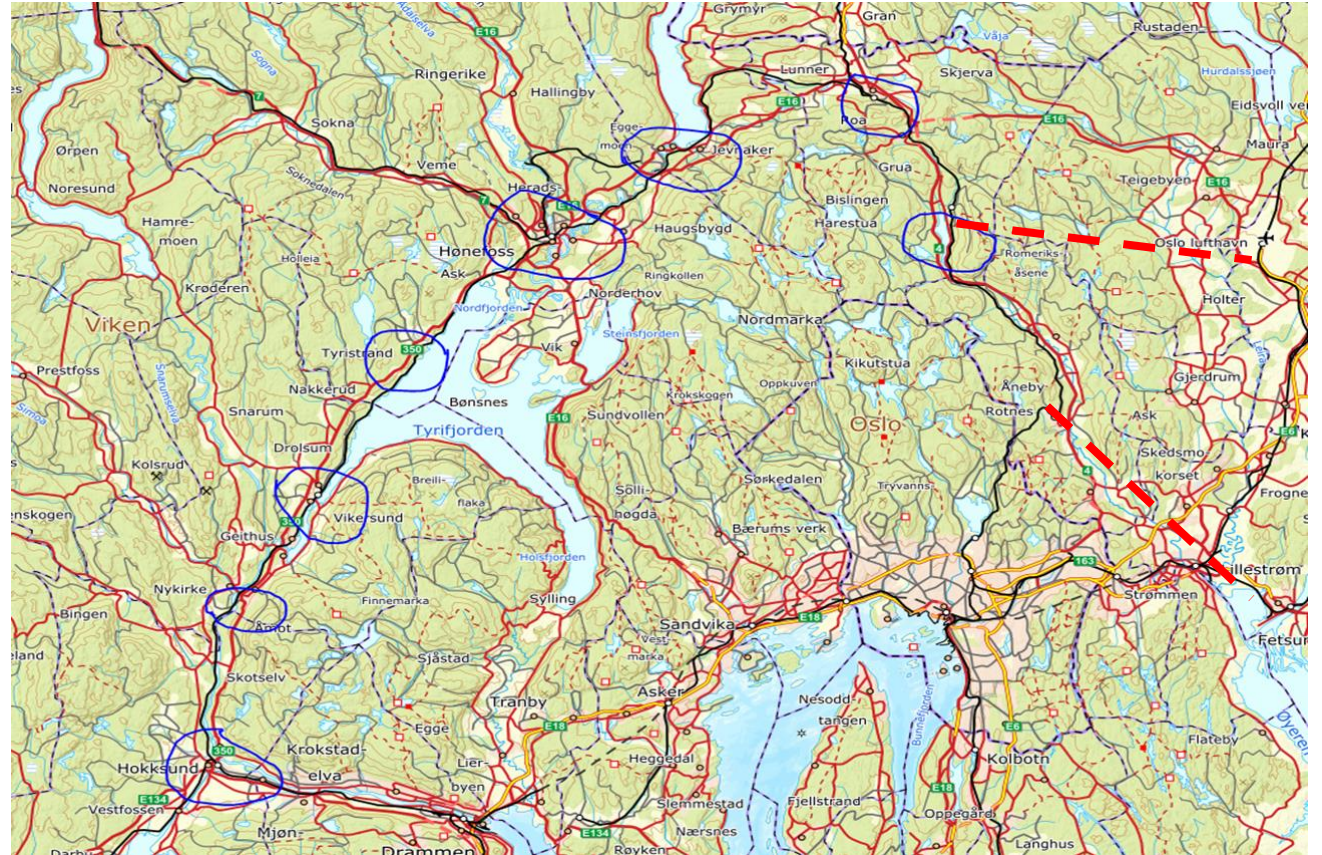
Innlandet
fylkeskommune



Osloregionen

Analysefasen/forprosjekt

- Kunnskapsgrunnlag marked/behov
Mulighetstudier – Viken FK
- Kartlegge infrastruktur, skinnegang, stasjoner m.m. Utarbeide en oversikt over oppgraderingsbehov og kostnader - BaneNor
- Avklare fremtidig driftsansvar for persontransport på strekningen Hokksund-Hønefoss-Roa
- VY m.fl.
- Kartlegge mulighet for konsesjon og kjøp av persontransport, og finansiering – Jernbaneverket
- Befolkningsanalyse for vekst
- Bruk av interne ressurser og goodwill fra samarbeidspartnere
- Utarbeide analyserapport



Ringeriksregionen



HADELAND

Kunnskapsgrunnlag

- Inn og utpendling
- Næringslivets attraktivitet
- Regional mobilitet
- Miljømessig konsekvenser
- "Skape" behov



Ringeriksregionen **HADELAND**

		PENDLER TIL								
		Ringerike	Hole	Jevnaker	Modum	Krødsherad	Gran	Lunner	Øvre Eiker	
PENDLER FRA	Ringerike	0	783	393	233	63	62	52	37	
	Hole	912	0	34	21	0	0	0	0	
	Jevnaker	1021	73	0	0	0	188	140	0	
	Modum	299	18	0	0	151	0	0	506	
	Krødsherad	87	0	0	105	0	0	0	20	
	Gran	219	0	169	0	0	0	326	0	
	Lunner	139	0	94	0	0	653	0	0	
	Øvre Eiker	63	0	0	278	15	0	0	0	
SUM:		2740	874	690	637	229	903	518	563	7154

Fordeler

- Operative banenett
- Godt utrustet med signalanlegg og sidespor
- Stasjoner på alle knutepunkt med muligheter for god infrastruktur knyttet til stasjonene
- Krever lite investeringer
- Rask realisering, ikke NTP prosjekt



HADELAND



Ringeriksregionen

