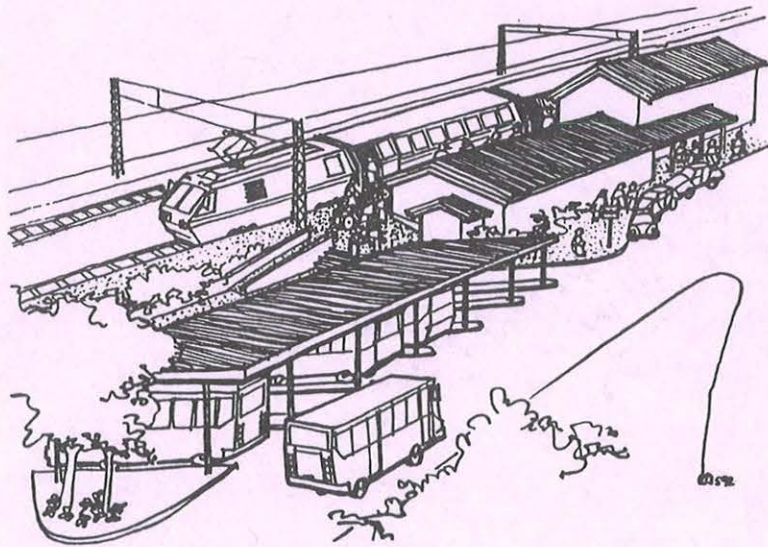


Arund
✓ Sverre
✓ Britt

RINGERIKSBANEN

KONSEKVENSER FOR ØVRIG KOLLEKTIVTRAFIKK

I RINGERIKE



Forenklet beskrivelse av problemer og konflikter for kollektivtrafikken i forbindelse med korridorvalg og stasjonsplassering i Ringerike og Hole.

Buskerud fylkeskommune
samferdselsadministrasjonen

februar 1993

**BUSKERUD FYLKESKOMMUNE**Haugesgate 89, 3020 Drammen
Telefon (03) 80 85 00**SAMFERDSELSADMINISTRASJONEN**Tlf. eksp: 03 80 86 80
Telefax: 03 80 86 93**Saksbehandler: 03 80 86 92****Runar Stustad**Vår dato: 25.02.93
Vår ref: 0396/93/831Like brev sendes:

- Hovedutvalgets medlemmer
- Vegkontoret, v/Truls Oppen
Boks 2265, Strømsø, 3003 Drammen
- Ringerike kommune v/Prosjektleder (5 eks)
Arne Sørland, Oslovn 1, 3500 Hønefoss
- Konsulent Jan Erik Torp, Kirkegt 5,
3016 Drammen
- Engeseth Bussslinjer A/S
3500 Hønefoss
- N.T.L. avd Buskerud v/J O Rønning
Sundgt 39, 3500 Hønefoss
- Plan og næringskontoret, her (5 eks)
- NSB Strategi og miljø, v/Per Pedersen, (5 eks)
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
- Hole kommune, rådmannen, 3506 Røyse

02.03.93

72/
93/1005169
92/100686Kopi: til sk
til hver rapp**RINGERIKSBANEN - KONSEKVENSER FOR ØVRIG KOLLEKTIVTRAFIKK I RINGERIKE
FORENKLET BESKRIVELSE AV PROBLEMER OG KONFLIKTER**


Vi har utarbeidet en forenklet analyse av konsekvenser for den lokale kollektivtrafikken i Ringeriks-området og i særdeleshet for Hønefoss-Oslo-bussene dersom ny Ringeriksbane blir bygget.

Rapporten betraktes som et foreløpig arbeidsdokument, som et innspill til de som arbeider med utredningen om Ringeriksbanen og Areal- og transportplanen for Hønefoss, altså til de som kan ha nytte av den i sitt arbeid eller verv. Den bes derfor også brukt som sådan.

- * I kap 1 er det gitt en enkel beskrivelse og satt tall på hvordan trafikken med Hønefoss-Oslo-bussene fungerer i dag.
- * I kap 2 er det redegjort noe om konsekvensene ved alternative jernbanetrasévalg og stasjonsplasseringer.
- * I kap 3 har vi ikke hatt til hensikt å komme med klare konklusjoner. Vi har imidlertid foreløpig konkludert med at en jernbanetrasé gjennom Hole/Sandvika og stasjonsplasseringer 4 steder på Buskerud-siden best kan erstatte bussruten Hønefoss-Oslo.

Vi mottar gjerne tilbakemeldinger om rapporten.

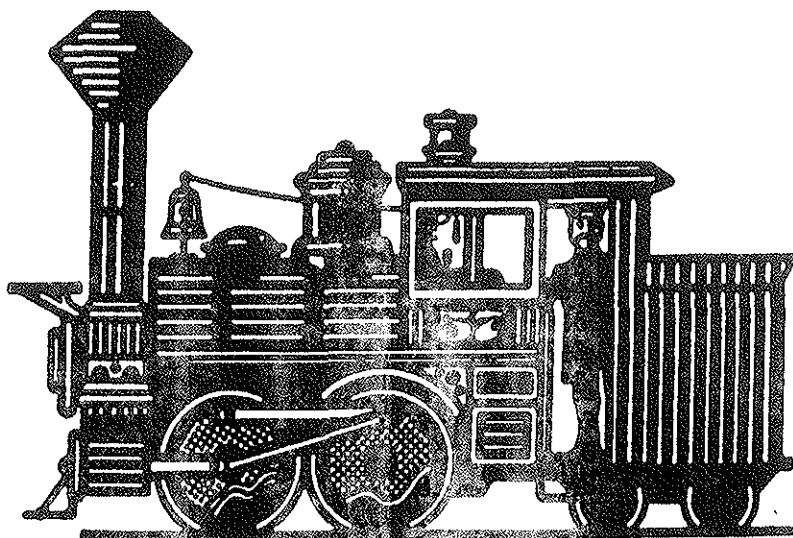
Med hilsen


Harald Pedersen
samferdselssjef
Runar Stustad
konsulentVedlegg:

- Rapport

INNHO L D S F O R T E G N E L S E

<u>Seksjon</u>	<u>Side</u>
1. SITUASJONEN I 1992	1
1.1 Generell beskrivelse	1
1.2 Ruten Hønefoss-Oslo	1
1.3 Reisevaner (Hønefoss-Oslo-ruten)	2
2. FREMTIDIG SITUASJON MED EVENTUELL RINGERIKSBANE	4
2.1 Generelt	4
2.2 Spesielt om Grefsen-korridoren	5
2.3 Antall togstasjoner mellom Hønefoss-Sundvollen	5
2.4 Stasjonsplassering i Hønefoss	6
2.5 Hole/Sandvika-korridor	8
2.6 Hole/Lysaker-korridor	8
3. OPPSUMMERING - KONKLUSJONER	9
4. VEDLEGG	
4.1 Kart over Hønefoss m/stasjoner	10
4.2 Kart over jernbanekorridorer Oslo-Hønefoss	11



1. SITUASJONEN I 1992

1.1 GENERELL BESKRIVELSE

Fylkeskommunen har ansvaret for det kollektive transporttilbud med lokale bussruter i og til/fra fylket. På grunn av fylkeskommunens anstrengte økonomi og med stadige reduksjoner i bevilgningene til kollektivtransportformål, har det vært nødvendig å prioritere ruter som dekker skoleskyss og arbeidsreiser.

Kollektivtransporttilbudet i Ringeriksregionen preges av den samme prioritering.

Rutetilbudet innen Ringerike og Hole kommune er sterkt tilpasset skolestart- og sluttider. Når det gjelder arbeidsreiser, er det satset på samordning av skole og arbeidsruter om morgenen, ekstra ruteavganger fra sentrum ca kl 16.00 - 17.00, samt et meget godt tilbud for pendlere mellom Ringerike/Hole - Oslo.

Det er også opprettet endel ruter som primært er beregnet på lokalturer til Hønefoss sentrum utenom rushtidene. Bybussen pendler med 1/2-times frekvens mellom Haldenjordet - Sentrum - Ringeriks sykehus. Ringbussen går i 2 timers frekvens på 4 strekninger/sløyfer. Jevnaker o/Haug dekkes av en rute med fast times-frekvens (oftere i rushtidene).

Alle ruter har utgangspunkt Hønefoss rutebilstasjon i sentrum.

1.2 RUTEN HØNEFOSS-OSLO

De aller fleste ruteavgangene mellom Hønefoss-Oslo har utgangspunkt på rutebilstasjonen og kjører via Neslandet i Hole kommune. Et par ruter har utgangspunkt eller endestasjon i Heradsbygda eller Jevnaker.

Ruten dekker både

- * lokale transportbehov (i Ringerike/Hole som betales av Buskerud fylkeskommune - og i Bærum som betales av Akershus) og
- * lengre reisebehov mellom Hønefoss - Oslo og Norefjell - Oslo.

I stikkord gis det her noen faktiske opplysninger om rutetilbudet og resultatet i 1992:

Antall avganger pr dag:

Det er 23 avganger fra Hønefoss og 22 fra Oslo (+ dubleringer begge veier).

Reisetid:

Vanlig reisetid mellom Hønefoss - Oslo (Nationalteateret) er 1 time 18 min. Fra 1.3.93 kortes reisetiden til 1 time 10 min. Reisetiden på ekspressbussene reduseres tilsvarende fra 1 time 7 min til 1 time.

Regularitet:

Vanligvis går ruten til fast tid hver time, men i rushtidene er det 15 minutter mellom avgangene (inkl. ekspressbuss).

Ekspressbuss:

Det er satt opp noen ekstra "ekspress-busser" om morgenen og ettermiddagen som ikke kjører via Neslandet (bruker E 16).

Ruteproduksjon:

Totalt kjøres det ca 1,2 mill kilometer med buss på ruten Hønefoss-Oslo pr år.

Antall passasjerer:

* 900 passasjerer hver veg/hver dag (snitt).

* Ca 30 passasjerer pr buss i snitt (60% av kapasitet)

Rushtids-bussene er alltid fulle, mens andre busser har mindre belegg.

1.3 REISEVANER (HØNEFOSS-OSLO-RUTEN)

For å få et mer detaljert bilde av reisevanene har vi i samarbeid med Engeseth Busslinjer A/S og IKB Bruer/Areal-og transportplanen for Hønefoss registrert andre forhold om reisemønsteret i tilknytning til Hønefoss-Oslo-ruten.

Undersøkelsen er begrenset, og baseres på reiseregistrering i dag og erfaringsmaterieell fra Engeseth Busslinjer A/S. Tallene antas likevel å være nyttige for den videre planleggingen:

Hvor mange reiser lokalt og hvor mange reiser til Oslo-området?

* 750 (83%) av passasjerene reiser mellom Ringerike/Hole - Sandvika/Oslo

* 150 (17%) av passasjerene reiser lokalt mellom Ringerike - Hole.

Hvordan kommer passasjerene seg fram til rutebilstasjonen?

(Undersøkelsen omfatter 182 reisende fra rutebilstasjonen.)

- * Ca 22% kommer i privatbil til rb.stasjonen
(16% kjører selv og 6% blir kjørt av andre)
- * Ca 32% går
- * Ca 38% bruker buss
- * Ca 3% bruker sykkel
- * Ca 4% bruker taxi

Hvor mange reiser i rushtiden (og hvor mange utenom rushtidene)?

- * kl. 06.00 - 07.30 = Ca 630 (70%) av de reisende mot Oslo.
- * kl. 15.00 - 16.30 = Ca 585 (65%) av de reisende mot H.foss.

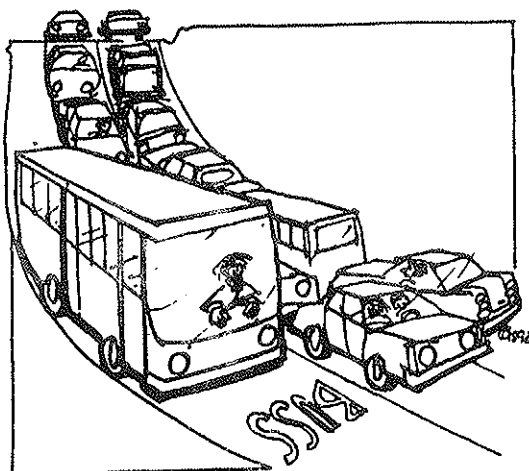
Hvor går passasjerene på og av bussen?

På bussen:

- * Ca 450 (50%) reiser fra Hønefoss sentrum.
- * Ca 180 (20%) reiser fra sted mellom sentrum og kommunegrensen mot Hole.
- * Ca 80 (9%) reiser fra andre steder i Ringerike (f.eks direkte fra Heradsbygda og Jevnaker).
- * Ca 190 (21%) reiser fra steder i Hole kommune, hvorav de fleste fra Vik eller Sundvollen.

Av bussen:

- * Ca 585 (65%) reiser til Oslo sentrum (innenfor Lysaker)
- * Ca 45 (5%) reiser til sted mellom Skøyen/Høvik.
- * Ca 70 (8%) reiser til Sandvika.
- * Ca 45 (5%) reiser til steder mellom Sandvika/Sollihøgda
- * ca 150 (17%) reiser lokalt mellom Hønefoss - Hole



Pendlertrafikk til Oslo

2. FREMTIDIG SITUASJON MED EVENTUELL RINGERIKSBANE

2.1 GENERELT

Det er avgjørende for det fremtidige kollektivtransporttilbudet med buss i Ringeriks-regionen om NSB velger å satse på et lokalt jernbanetilbud mellom Hønefoss-Oslo eller ikke.

Dersom NSB ikke satser på lokal-trafikk

på den nye banestrekningen må eksisterende rutenett med buss opprettholdes (gjerne forbedres).

Vi antar i tilfelle at NSB vil satse på bygging av ny stasjon på Tolpinrud dersom de velger Sandvika/Hole som korridor.

Med Grefsen-alternativet vil eksisterende stasjons-plassering opprettholdes.

Situasjonen for kollektivnettet med buss i Hønefoss blir minst berørt dersom Ringeriksbanen ikke blir tilrettelagt for lokaltransport:

- * Tilbringerskyss til/fra stasjonen for reisende med Bergensbanen (fjerntog) har hittil vært minimal, og en kan ikke forvente noe sterk økning i etterspørselen.
- * Det blir neppe aktuelt eller behov for at alle lokale bussruter skal ha avgang/ankomst på f.eks Tolpinrud stasjon. I stedet kan det være aktuelt å opprette en "minibuss-rute" (tilbringer-rute) mellom Tolpinrud og Hønefoss sentrum i forbindelse med ankomster/avganger av fjerntogene på Tolpinrud.
- * Bussrutene mellom Hønefoss/Hole-Oslo må opprettholdes, men
- * en må regne med at noen passasjerer (men neppe mange) vil kunne bruke fjertogene mellom Tolpinrud-Oslo i stedet for buss.

Dersom NSB satser på lokaltrafikk/lokaltog

mellom Hønefoss/Tolpinrud - Oslo, må vi belage oss på større endringer i bussrutenettet i og til/fra Ringeriks-regionen.

Signaler som er gitt tyder på at NSB akter å satse på et lokalt togtilbud, og vi bør derfor belage oss på at vi får denne problemstillingen om noen år.

Resten av dette notat er utarbeidet for å gi litt innsikt i de problemer og valgmuligheter vi kan stå overfor da.

Valget mellom forskjellige jernbanekorridorer, samt antall og plassering av stasjoner er av stor betydning for planleggingen av et jernbanetilpasset bussrutesystem i området.

I kap 2.2. har vi beskrevet situasjonen hvis jernbanen legges gjennom Grefsen-korridoren.

Før vi beskriver Hole/Lysaker og Hole/Sandvika-korridorene, har vi valgt å se på konsekvensene ved de alternative stasjonsplasseringer mellom Hønefoss-Sundvollen (kap 2.3) og i Hønefoss (kap 2.4.).

2.2 Spesielt om Grefsen-korridoren

Dersom Grefsen-korridoren velges antar vi at det vil oppstå en konkurransesituasjon mellom buss og tog til/fra Oslo.

Toget vil måtte benytte eksisterende stasjon, eventuelt modernisert. Togtransport vil trolig vinne kampen om kundene fra Ringerikes sentrale, vestlige og nørdlige strøk.

- * Flere lokale rutebusser må kjøres via Hønefoss stasjon som tilbringertilbud for togpassasjerene.
- * Ekspressbussene mellom Hønefoss-Oslo vil innstille.
- * Bussruter vil imidlertid fortsatt måtte trafikker strekningen mellom Hønefoss/Hole - Sandvika/Lysaker/Oslo, men rutefrekvensen vil bli sterkt redusert i forhold til dagens, f.eks til annenhver time, med ekstra avganger om morgenen.
- * Lokalbuss mellom Hønefoss - Hole må opprettes.
- * Utkjørt distanse med buss mellom Hønefoss-Oslo vil trolig reduseres til under det halve, til under 0,5 mill km pr år, og
- * frigjort kapasitet bør settes inn i nye tilbringerruter.

2.3 Antall togstasjoner mellom Hønefoss-Sundvollen

Antall togstasjoner mellom Hønefoss og Sundvollen er avgjørende for om transportbehovet for pendlerne mellom Ringerike/Hole-Oslo kan dekkes tilfredsstillende av lokaltoget.

For å få tilfredsstillende dekning bør det trolig anlegges enkle stasjoner nær

- * Helgelandsmoen og
- * Vik eller Sundvollen.

Disse kan være ubetjente (som Bragerøya i Drammen).

Antall og stedsplasing for jernbanestasjoner er også avgjørende for om det blir behov for å opprettholde et lokalt bussrutetilbud mellom Hønefoss - Hole.

* Helgelandsmoen

vil være en naturlig stasjonsplassering for å dekke behovet blant pendlere i Norderhov-området, deler av Hole og i retning mot Klækken, Haug/Haugsbygd, Åsbygda og Jevnaker.

Reisende fra de vestlige deler av Ringerike (Tyristrand, Modum) kan også bruke denne stasjon som alternativ til Tolpinrud.

Uten en stasjon nær Helgelandsmoen må pendlerne enten kjøre(s) unødvendig til Hønefoss sentrum/Tolpinrud eller ut til Sundvollen/Vik. Dette vil fordyre transporten og skape økt forurensning fra bil/buss-trafikk.

* Sundvollen/Vik

som kan dekke behovet for pendlere fra Røyse, Vik, og Sundvollen.

På begge stasjoner bør det være gode parkeringsmuligheter (park-and-ride) og gode omstigningsforhold for buss/tilbringer-ruter. Det vil neppe være behov for billettekspedisjon o.l. service på stasjonene.

2.4 Stasjonsplassering i Hønefoss

Det er i forbindelse med arbeidet med en areal- og transportplan for Hønefoss skissert 3 (5) alternative stasjonsplaseringer i Hønefoss:

- 1: Kun stasjon på Tolpinrud
- 2: Kun stasjon i sentrum (2 muligheter)
- 3: Stasjon både på Tolpinrud og i sentrum (2 muligheter)

Vi antar at en av disse forslagene kan bli valgt, og har derfor sett litt på konsekvensene for bussrutetilbudet i området.

Alternativ 1: Kun stasjon på Tolpinrud:

Dersom det kun blir stasjon på Tolpinrud, må

- * mange lokale bussruter og ruter med langrute- eller forstadsfunksjoner kjøres via den nye stasjonen. Dette kan bli dyre tilbringerordninger for fylkeskommunen, trolig en økt ruteproduksjon på 100-150.000 km pr år (kostnad ca 1 mil mill kr).
- * Pendlere som nå går eller sykler til Hønefoss rutebilstasjon (ca 35% av de reisende) må belage seg på ekstra transport med privatbil eller buss eller en lengre sykkelturn ut til Tolpinrud.
- * På Tolpinrud blir det stort behov for p-plasser, og holdeplasser for bussrutene.

Det kan også bli vurdert om rutebilselskapenes administrasjon og garasjeringsanlegg/service-funksjoner bør/kan flyttes til Tolpinrud. Fordelen er i tilfelle at man får nærhet til jernbanen, mens ulempen er at man kan risikere å miste viktige service-funksjoner for buss-trafikkantene i sentrum.

Alternativet med kun togstasjon på Tolpinrud kan føre til stor omlegging av kollektivtransportsystemet og kollektivnettet i Ringerike fordi brukerne vil forvente

- * et behovsdekkende tilbringersystem i korrespondanser med alle tog på Tolpinrud og
- * samtidig et tilbud om transport til/fra Hønefoss sentrum.

For å løse disse nye behovene må store ressurser settes inn i ny lokal bussruteproduksjon i området. Frigjort kapasitet fra Oslo-busser vil være med å dekke dette.

Alternativ 2: Kun stasjon i Hønefoss sentrum:

Dersom det kun blir stasjon i Hønefoss sentrum (nåværende eller en ny redusert stasjon), blir behovet for et tilbringernet med buss ikke særlig endret i forhold til i dag, bortsett fra at en kan forvente flere reisende med tog enn dagens antall med buss. Spesielt blir det lite endringer i systemet dersom ny Hønefoss sentrum-stasjon bygges.

- * Bussrutene til Oslo blir lagt ned eller sterkt redusert.
- * Kapasiteten på tilbringerruter til sentrum/stasjonen må økes.

En må regne med at flere vil velge tog enn de som i dag velger buss til Oslo, antagelig en tilgang på 30 - 50%. (opp fra ca 750 pr dag til ca 1.100 - 1.200 reisende pr dag) fordi reisetiden forkortes med ca 30-40 minutter og fordi komforten forbedres. (Ytterlig økning kan forventes dersom flere flytter fra Oslo-området til Ringerike.)

Det kan derfor bli en sterk økning i behovet for tilbringerskyss og en økning i p-plass-behovet i sentrum. (P-plasser og rutebilholdeplasser må legges svært nær stasjonen.)

Alternativ 3: Stasjon både i Hønefoss og Tolpinrud:

Dersom det blir hovedstasjon på Tolpinrud og en enkel stasjon i Hønefoss sentrum (nåværende eller en ny) vil trolig tilbringerordninger med buss for Oslo-pendlere bli rettet mot Hønefoss sentrum/stasjon.

De som bruker privatbil bør hovedsaklig nytte park-and-ride-anlegg på Tolpinrud stasjon eller andre steder utenfor Hønefoss.

Tilbringerordninger med buss til/fra Tolpinrud blir lite aktuell, bortsett fra eventuelt en enkel løsning med pendelbuss til sentrum fra ekspresstogene.

2.5 Hole/Sandvika-korridor

Dersom Hole/Sandvika-korridoren velges har både stasjonsplassering i Hønefoss og antall nye jernbanestasjoner i Hole (mellom tunnellen og R.sykehus) betydning for det øvrige kollektivtilbudet i distriktet. Det vises til beskrivelsene av problemene foran.

Dersom man f.eks velger en løsning med stasjon i Hønefoss sentrum (gjærne kombinert med Tolpinrud) og 2 stasjoner på f.eks Helgelandsmoen og Sundvollen, antar vi at jernbanen vil kunne dekke de fleste reisebehov på strekningen. Opprettholdelse av bussruter mellom Hønefoss/Hole - Sandvika/Oslo blir da lite aktuelt. Tilsvarende kan jernbanen trolig også løse størstedelen av behovet for lokale reiser mellom Hønefoss sentrum og Hole, bortsett fra enkelte skoleruter.

Dersom man ikke velger en løsning med stasjon i Hønefoss sentrum (kun Tolpinrud) blir situasjonen en annen. Lokale bussruter mellom Hønefoss sentrum - Hole må opprettholdes. For å få flest mulig over på Oslo-togene, må det etableres mange buss-tilbringerruter mellom forskjellige bydeler og Tolpinrud. Dette kan bli kostbart.

2.6 Hole/Lysaker-korridor

Dersom Hole/Lysaker-korridoren velges, vil situasjonen bli omtrent den samme som i alternativet med Sandvika-korridor.

Det presiseres imidlertid at en viktig forskjell vil være at det ikke blir direkteforbindelse med tog til/fra Sandvika/Høvik. Toget vil m.a.o ikke dekke alles reisebehov, og det kan bli større behov for å opprettholde pendelbuss-rute f.eks mellom Sundvollen - Høvik eller Hønefoss- Høvik i rushtidene.

Den lokale bussrutefunksjonen mellom Hønefoss - Hole kan også da vurderes innstilt.



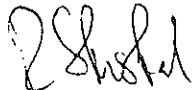
3. OPPSUMERING - KONKLUSJONER

Det er vanskelig på nåværende tidspunkt å begi seg inn i en diskusjon om hvilket alternativ man bør velge for å få det beste, mest hensiktsmessige og miljøvennlige kollektivtransporttilbud i Ringeriks-regionen. Vi har imidlertid valgt å legge fram denne korte "problem-beskrivelse", slik at man er kjent med spørsmålsstillingene som vil komme.

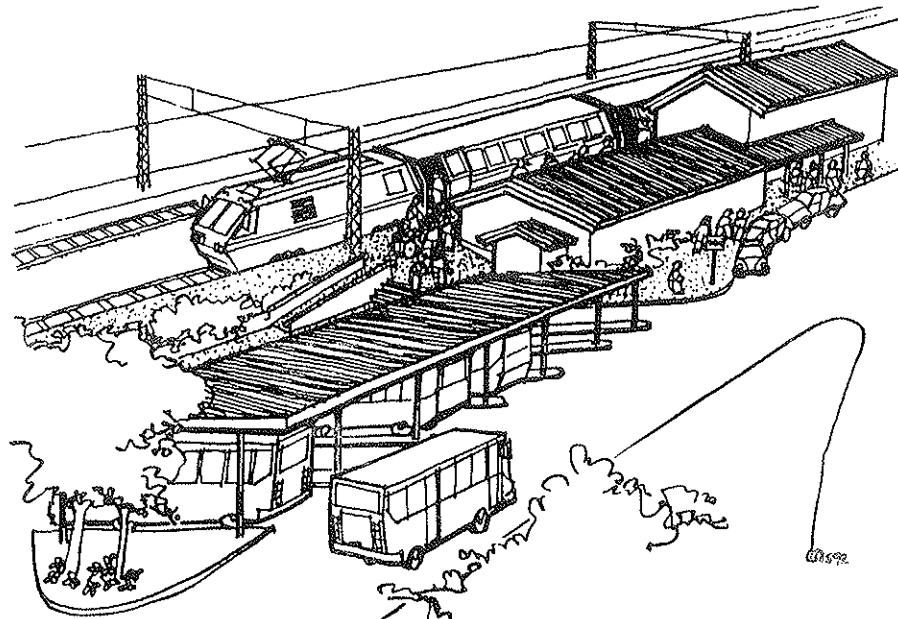
Av det som foran er referert synes det imidlertid klart at den baneløsning som totalt sett kan erstatte dagens lokalbussruter best er alternativet gjennom Hole-Sandvika og med 4 stasjoner på Buskerud-siden på henholdsvis Vik/Sundvollen (enkel stasjon), Helgelandsmoen (enkel stasjon), Tolpinrud og i Hønefoss sentrum.

Videre bør man være klar over at setekapasiteten på togene er langt bedre enn på bussene og at antall avganger vil kunne reduseres i forhold til dagens 23/22 buss-avganger.

Drammen, 25. februar 1993

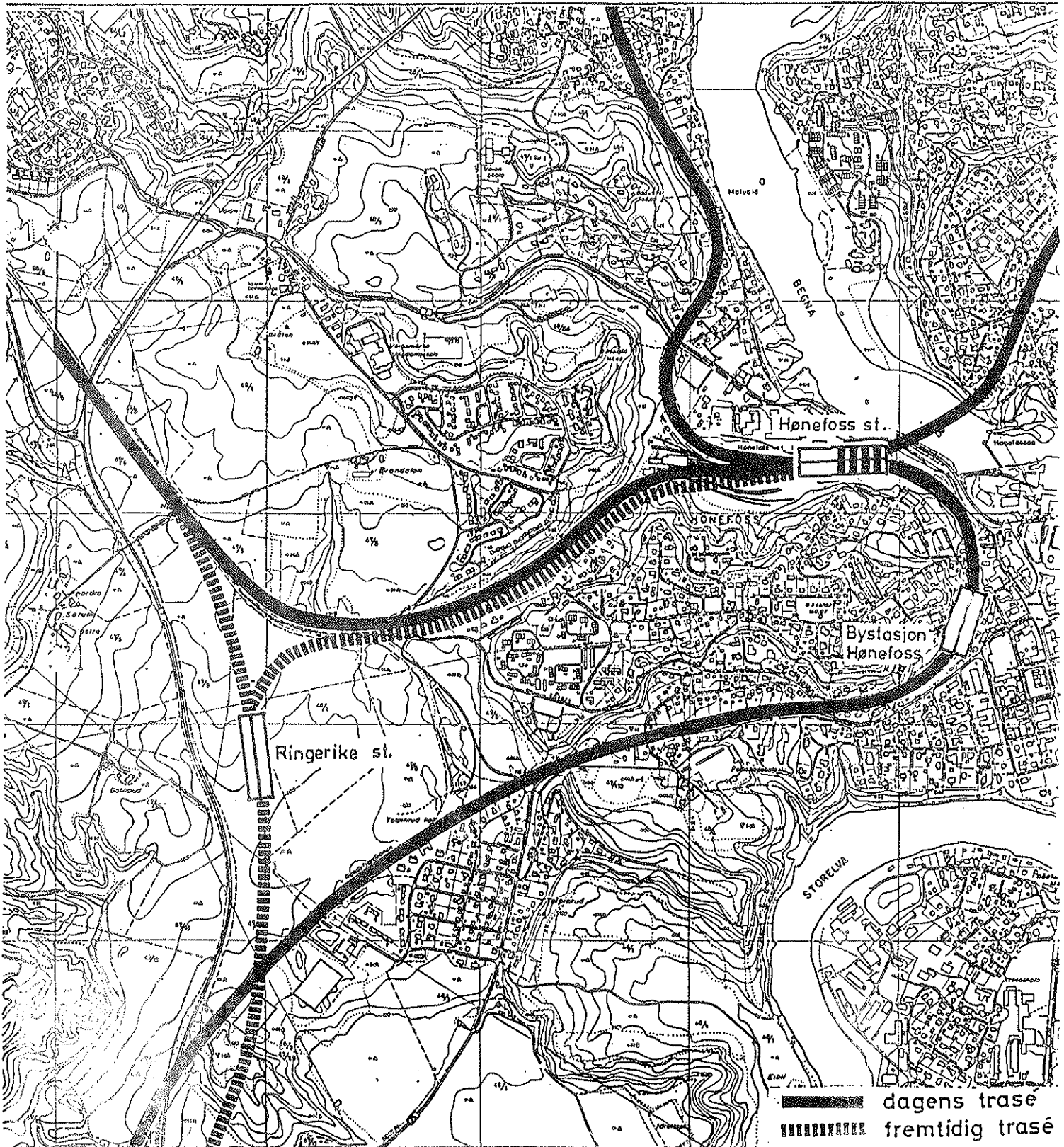


Runar Stustad
konsulent



BERGENSBANENS FORKORTEELSE (Ringeriksbanen) stasjonsalternativer, Hønefoss

ny Ringeriksbane fra syd
fullt utbygd Ringerike st + redusert Hønefoss st.



ATP FOR HØNEFOSSOMRÅDET
Jernbanegruppa, den 15.10.92

MELDING

ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33-3
KONSEKVENsutREDNINGER



RINGERIKSBANEN

NSB Hovedkontoret

Konsernstab strategi og miljø.

1. juli 1992.