

Modum kommunes foreløpige merknader til rapporten: *Mulighetsstudie av nye togtilbud*

I møtet 22.1 ble det åpnet for at kommunene kunne komme med tilbakemeldinger til fylkeskommunen. Vi er takknemlig for at vi får mulighet til å komme med innspill og kommentarer. Det ble satt en forholdsvis knapp tidsfrist; innen utgangen av januar, men med mulighet for å ettersende vedtak fra hovedutvalg for samferdsel og næring i februar. Modum kommune vil ettersende et vedtak så snart det foreligger.

Som nevnt i møtet 22/1, så mener vi at rapporten har begrensinger. Hovedinntrykket er at det legges for stor vekt på historiske data og for lite vekt på muligheter og endringer i reisevaner som følge av Ringeriksbanen og det grønne skiftet. Dette går blant annet på:

Utilstrekkelig vurdering av klimaeffekt og fokus på fremtidsrettede løsninger uten bruk av bil.

Det er etter vår vurdering viktig å se på samfunnsmessige konsekvenser for reetablering av togtilbudet. I modellen består dette av anslag på trafikantnytte og kartlegging av de viktigste kostnadsdriverne.

Anslag på trafikantnytte er beregnet med basis i endringer i generaliserte reisekostnader, korrigert med trafikkgrunnet. Med kostnadsdriverne menes investeringer knyttet til opprusting av stasjoner. Det står i rapporten at dette ikke er en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse, og at dette kan gjøres dersom det er grunnlag for å videre med mer detaljerte analyser.

Rapporten legger etter vår vurdering til grunn et for snevert syn på samfunnsøkonomiske konsekvenser. Som rapporten viser er det mange som tar bil og bilen står sterkt i samfunnet. Dette er imidlertid ikke en bærekraftig løsning på sikt. Det er mange måltall og ambisjoner knyttet til kutt i klimautslipp, nasjonalt, regionalt og lokalt. Vi savner derfor vurderinger knyttet til klimaeffekt når bilbruken reduseres som følge av et reelt persontogtilbud på Randsfjordbanen.

Vi mener det nødvendige grønne skiftet og økt fokus på klimatiltak gir en endret adferd hos reisende slik at konkurranseflaten mellom bil, buss og tog vil endre seg. Dette er, så vidt vi kan se, ikke tatt høyde for i modellen.

Det vises til at det blir kostbart å oppgradere perrongene ved stasjonene, men det tas samtidig ingen beregning eller vurdering opp mot effekt ved redusert reisetid f.eks Vikersund – Oslo via Hønefoss eller redusert biltrafikk som følge av dette.

Det trekkes i rapporten frem en varig effekt av koronautbruddet og med en varig nedgang i antall reiser på 10 %. Vi mener dette blir en for begrenset vurdering uten samtidig å trekke inn effekter av det grønne skiftet og forventninger til at biltrafikken må reduseres til fordel for blant annet tog.

Det vurderes ikke hva et togtilbud kan ha å si for samfunnsutviklingen for øvrig, f.eks. knyttet til bedriftsutvikling, besøksutvikling (turisme) og boligutvikling.

Fylkestinget i Buskerud fylkeskommune ba i juni 2018 Jernbanedirektoratet vurdere og kostnadsberegne en kortsiktig løsning inntil ringeriksbanen er ferdig.

Dette er ikke synliggjort i rapporten.

Manglende vurderinger av potensiale ved reiser fra Modum til Drammen og Oslo.

Det tas opp i rapporten at det kan gjøres nærmere analyser av passasjergrunnet mot Oslo og Drammen dersom den første markedsvurderingen viser et grunnlag for å gå videre.

Potensialet for antall reisende er etter vår vurdering stort og bør ses opp mot redusert reisetid når Ringeriksbanen er på plass. Vi har tidligere vist til at reisetiden fra Vikersund til Oslo kan gå ned fra dagens 1 time og 20 minutter til ca. 55 minutter når ringeriksbanen åpner.

Manglende vurderinger av effekt persontogtrafikk på Randsfjordbanen kan få for Ringeriksbanen. Ringeriksbanen er ikke tatt med under fremtidige konkurranseforhold. Vi mener at dette gir en feil vurdering i punkt 2.2.2., jfr.- tabell 2.8 på side 38.

Vi har tidligere argumentert for at det største potensialet er knyttet til et tilbud der bo- og arbeidsområdene rundt Ringerike, Midt-Buskerud, Eiker, Kongsberg, Drammen og Oslo koples sammen ved hjelp av togtilbudet. Dette tas ikke med i vurderingen, noe vi mener er en svakhet i rapporten.

Ringeriksbanen vil markere et skille og gir nye muligheter for reisende dersom Randsfjordbanen ses opp mot Ringeriksbanen. Vi har tidligere gitt uttrykk for at det er viktig at en analyse ser på erfaringstall fra andre tilsvarende strekninger, blant annet Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen. Vi mener rapporten ikke legger vekt på at tilbud skaper etterspørsel og det legges for liten vekt på mulighetsrommet et reelt tilbud vil gi.

Vurdering av grunnkrets/tettsteder

I og med at grunnkretsene er store, så gir det en lavere befolkningstetthet enn ved små grunnkretser/tettsteder. Vi er usikre på om hvilket utslag dette gir i modellen når en i tabell 2.2 sammenlikner med tettsteder og ber om at dette vurderes.

Markedsgrunnlaget

Markedspotensialet vurderes opp mot et begrenset togtilbud, dvs. tre avganger om morgenen og tre om ettermiddagen mellom Hokksund og Hønefoss. Det virker som om trafikkgrunnlaget er beregnet på bakgrunn av dette og at det ikke ses i sammenheng med et fullverdig tilbud på Randsfjordbanen. Tilbudet som er sett på, er tilnærmet likt det som ble lagt ned. Det bør imidlertid vurderes sammen med et potensiale for utvikling av tilbudet når Ringeriksbanen åpner.

Sigdal og Krødsherad synes ikke å være med i passasjergrunnlaget. Det kan være hensiktsmessig å vurdere hvorvidt pendlerstrømmene herfra gjør at tall fra disse kommunene bør tas med.

Konkurranseforhold

Fylkeskommunen har stilt spørsmål ved vurdering av kollektivandeler i kommunene og har trukket frem vurderinger knyttet til utregning av markedspotensiale og der regresjonsanalysen er vurdert til ikke å kunne brukes. Vi støtter fylkeskommunens vurderinger og ber om at dette vurderes før rapporten ferdigstilles.

Det ble fra fylkeskommunen sin side trukket frem at reisetiden var satt for høyt for tog i beregningene. Vi oppfordrer til at dette kvalitetssikres før rapporten ferdigstilles.

I rapporten fremkommer det at bussreiser har en lavere tidsverdi enn togreisende. Vi er usikre på om dette er reelt og vil være slik fremover. Rapporten trekker frem at det kan være hensiktsmessig å legge til grunn samme tidsverdi for både buss og tog. Vi støtter dette. Vi tror at det grønne skiftet og økte krav til klimatiltak vil gjøre bilen mindre gunstig som bruk for reisende.

Vekstprognosen i rapporten viser at Modum er den kommunen med lavest vekstprognose. Det sammenliknes med kommuner som har togtilbud, eksempelvis Hokksund og Lunner. Vi tror disse to henger sammen. Tilgang til tog vil ha betydning for boligutvikling.