



HADELAND

**VEDLEGG**  
**TIL SAKSLISTE**

**REGIONRÅDET FOR HADELAND -**  
**Interkommunalt politisk råd**

**10.02.2023**

**Sak 1/23-2/23**





HADELAND

# Handlingsplan med budsjett 2023

## for Regionrådet for Hadeland - Interkommunalt politisk råd





HADELAND

## Innhold

|  |    |
|--|----|
| <b>1. Innledning</b> .....   | 3  |
| <b>2. Om Regionrådet for Hadeland IPR</b> .....  | 4  |
| <b>3. Økonomiske rammer</b> .....  | 5  |
| <b>4. Satsingsområder:</b> .....   | 6  |
| <b>Hadeland – nært og naturlig</b> .....   | 7  |
| <b>Påvirkning og samfunnskontakt</b> .....   | 8  |
| <b>Samferdselsprosjekter/ Stor-Oslo Nord</b> .....                                       | 9  |
| <b>Næringsutvikling</b> .....  | 10 |
| <b>Samarbeid med Hadelandshagen</b> .....  | 10 |
| <b>Drift av Regionrådet for Hadeland, Hadelandstinget og planarbeid</b> .....            | 11 |
| <b>Prosjekter som tidligere har vært jobbet med og som ikke prioriteres i 2023</b> ..... | 11 |
| <b>5. Budsjett 2023</b> .....  | 13 |





## HADELAND

### 1. Innledning

Hadeland har lang historie med regionalt samarbeid. I regionen er det mange interkommunale samarbeidsordninger og et godt etablert samarbeid gjennom Regionrådet for Hadeland IPR. Fra 2003 har regionrådet hatt en fast ansatt administrativ leder og årlige budsjetter finansiert av kommunene og fylkeskommunene. Regionrådet for Hadeland IPR har vært uten administrativ leder store deler av 2022, men fikk ny daglig leder fra 1. september.

I november 2020 bestemte Jevnaker seg for å gå ut av Regionråd for Hadeland IPR og kun ha et formelt regionalt samarbeid med Ringeriksregionen. Jevnaker gikk ut av regionrådet på Hadeland fra 1/1-2022. Det betyr at det formelle regionale samarbeidet på Hadeland kun har vært mellom Gran og Lunner i 2022. I perioden frem til neste kommune- og fylkestingsvalg vil det være en kombinasjon av sterkt samarbeid og satsinger mellom Gran og Lunner i tillegg til samarbeid med Jevnaker på for eksempel «Hadeland nært og naturlig».

Fra 1.1.2020 ble Hadelandskommunene delt mellom to fylker. Gran hører til Innlandet fylkeskommune og Lunner og Jevnaker hører til Viken fylkeskommune. Fra 1.1.2024 vil Lunner og Jevnaker gå inn i nye Akershus fylke. Det å være en grenseregion delt mellom to fylker byr på noen utfordringer, men også muligheter.

Det ble besluttet i 2022 at dagens organisering av Regionråd for Hadeland IPR skal avsluttes ved utgangen av 2023. I løpet av 2023 må derfor fremtidig organisering av samarbeid på Hadeland bli vedtatt samt at kommunene må ta stilling til hvilken regiontilknytning de ønsker fra januar 2024.

*Handlingsplan 2023* er et overordnet styringsdokument. Formålet er å beskrive de viktigste utviklingstrekkene, satsingene og mulighetene for samarbeidet mellom Hadelandskommunene dette året. Den skal også vise et overordnet budsjett for 2023.





HADELAND



## 2. Om Regionrådet for Hadeland IPR

Regionrådet for Hadeland IPR er et politisk samarbeidsorgan for kommunene Gran og Lunner, samt Viken og Innlandet fylkeskommune. Kommunelovens §18 om interkommunalt politisk råd er førende for arbeidet til rådet.

Jevnaker kommune var også en del av Regionrådet for Hadeland IPR ut 2021. Jevnaker har vært med i «Hadeland nært og naturlig» gjennom 2022.

Rådet består av tre folkevalgte representanter fra hver av kommunene Gran og Lunner. Ordfører skal være en av representantene. Valg av representanter, med vararepresentanter, skjer etter forholdstallsprinsippet i den enkelte kommune.

Rådmann/kommunedirektør i de to kommunene møter i rådet med samme rettigheter som i kommunestyrene.

Partnerskapsavtalen med Innlandet fylkeskommune gjør at fylket har to representanter i Regionrådet for Hadeland IPR samt en fast administrativ representant. Viken FK har ikke skrevet partnerskapsavtale med Hadeland, og er ikke medlem formelt av Regionrådet for Hadeland IPR, men deltar likevel med to representanter fra fylkestinget og en fylkesråd.

Regionrådet for Hadeland IPR har et eget reglement. I reglementet står det følgende om Regionrådets mandat:



## HADELAND

- Rådet skal arbeide med saker som er av felles interesse for kommunene og fylkeskommunen og være et samarbeidsorgan for utvikling av regionale strategier og planer.
- Å fremme regionens interesser overfor fylkeskommunene og statlige organer skal være et prioritert område. Målet skal være å skape gode levekår og utviklingsmuligheter for de som bor og har virksomhet i regionen.
- Rådet skal kunne gi uttalelser i saker som er viktige for regionen.
- Rådet kan samordne utviklings- og utredningsarbeid som er av felles interesse for kommunene og delegeres myndighet til å utgjøre/oppnevne styringsgruppe og ledelse for enkeltprosjekter.
- Den enkelte kommune har ansvaret for å holde kommunestyret orientert om arbeidet i rådet.

Vanligvis gjennomføres det et felles formannskapsmøte eller «Hadelandsting» årlig. Dette ble ikke gjort i 2022, men vil bli gjennomført i 2023. Dette er innarbeidet i møteplanen. I et «Hadelandsting» innkalles formannskapsmedlemmene og relevant administrasjon. Representanter fra næringslivet blir også invitert. På møtet tas det opp ulike temaer/ utfordringer for regionen og man ser på framtidige prioriteringer.

I forhold til bemanning var 2022 et krevende år, med lite bemanning av sekretariat, ledelse og prosjektledere. Daglig leder kom på plass i 90% stilling fra 1.september. I 2023 er det i tillegg til daglig leder ansatt 50% prosjektleder for «Hadeland – nært og naturlig», 50% prosjektleder for plan – og strategiarbeid, og 30% rådgiver iu regionsekretariatet.

Det ble inngått en samarbeidsavtale med Hadelandshagen i 2022 og Regionrådet ble samlokalisert med Hadelandshagen høsten 2022.

### **3. Økonomiske rammer**

Finansiering av satsinger og prosjekter i Hadelandsregionen var tom 2020 via partnerskapsavtaler mellom Innlandet og Viken Fylkeskommuner og de tre Hadelandskommunene. Fylkeskommunene bidro totalt med 2 500 000,- mot at kommunene har bidratt med 1 000 000,-.

Driftsmidler kommer i tillegg og har vært delt likt mellom kommunene og fylket. Drift har gått til lønn for daglig leder og fasilitering av politiske møter.

Etter at kommunene på Hadeland ble delt i to fylker og Jevnaker gikk ut av regionrådet har den økonomiske situasjonen til regionrådet endret seg. Innlandet fylkeskommune har i 2022 bidratt med 1 250 000,- i partnerskapsmidler og kommunen Gran og Lunner har bidratt tilsvarende. Det finnes ikke en lignende type mulighet i Viken, og man har derfor søkt på prosjektmidler og fått tilsagn på dette ifm forprosjekt «Kulturnæringsklynge» og forstudie «Kunnskapsbank».





## HADELAND

I 2023 vil Jevnaker være med på satsingen «Hadeland – nært og naturlig», og betale inn et bidrag til det på 200.000,-.

For 2024 er det svært usikkert hvordan organiseringen av regionrådet vil være gitt at man i løpet av 2023 må lande organisering og regiontilhørighet for kommunene Gran og Lunner. Jevnaker kommune vil også se på hvordan de håndterer sin regiontilhørighet gitt at de er eneste kommune i nye Akershus fylke fra Ringerike regionråd.



#### **4. Satsingsområder:**

Regionrådet for Hadeland har hatt noen faste satsinger, mange korte eller langsiktige prosjekter og noen fokusområder som prosjektlederne har jobbet sammen om på tvers av prosjektene. Regionen har også støttet flere lokale initiativtakere som bidrar aktivt til å øke attraktiviteten i regionen når det gjelder arrangement, kulturliv og langsiktig stedsutvikling.

Bærekraft er et nøkkelord for den økonomiske, sosiale og miljømessige utviklingen av regioner. Det har vært et mål at regionen skal være et attraktivt sted for økologisk landbruk, bioøkonomi, grønt byggeri og innovative grønne anskaffelser. Hadelandskommunene har hatt egen klimapådriver i mange år. Det er ingen dedikert stilling for dette nå, pga omorganisering og usikkerhet. Regionrådet er



## HADELAND

deltakere i Bærekraftsprosjektet som Hadelandshagen arrangerer i perioden 2022-2024.

Smarte steder som skaper gode møteplasser og opplevelser i hverdagen både for innbyggere og besøkende er viktig for å være en attraktiv region nær Oslo. Hadeland har høy aktivitet av kultur- og naturopplevelser for alle livets faser.

### Hadeland – nært og naturlig

De største satsingsområdene de siste årene har vært gjennom «Hadeland - nært og naturlig» (HNN). Satsningen har som mål at Hadeland skal bli en attraktiv region for tilflyttere, besøkende og næringsetablerere. Man har jobbet med underprosjekter knyttet til kommunikasjon og markedsføring, stedsutvikling og næringsutvikling.



Den tyngste delen har handlet om markedsføring og kommunikasjon. I tillegg har prosjektleder jobbet tett på og støttet aktører som har jobbet frem store arrangementer og lokale matopplevelser på Hadeland.

To underprosjekter i HNN i 2023 blir «Kunnskapsbank Hadeland» og «Kulturnæringsklynge». Disse prosjektene har vi allerede fått noe prosjektstøtte til fra Viken Fylkeskommune, og man vil også i år søke støtte hos Viken til disse prosjektene. Se ellers styringsdokumenter for «Hadeland – nært og naturlig».

Regionen hadde for noen år siden en arrangementsutvikler som var prosjektleder for utvikling av store regionale og nasjonale prosjekter på Hadeland, og for å utvikle festivaler og nettverk for å formidle kortreist kvalitetsmat fra Hadeland.

Det har vært et ønske fra ulike festivaler på Hadeland om en prosjektlederstilling i 50% for et festivalsamarbeid kalt «Kulturkraft Hadeland». Det er ønskelig å få startet opp dette i 2023. Og at det koordineres med forprosjekt «Kulturnæringsklynge» prosjektleder fra regionrådet.

Jevnaker kommune er med på HNN selv om de ikke er formelt medlem av regionrådet for Hadeland. Fra 2020 ble størrelsen på prosjektlederstillingen redusert fra 100% til 50% noe som naturlig nok har redusert aktiviteten tilsvarende.

Ordførere og rådmenn i de tre kommunene er styringsgruppe for Hadeland – nært og naturlig. Satsingen har hatt en økonomisk ramme på ca 900 000 - 1 400 000,- inkl lønnsmidler til prosjektleder. Hvert år presenteres prosjektmandat med innhold og budsjett for regionrådets politikere. Monica Celius har tatt over som prosjektleder i 50% engasjement fra januar til desember 2023.





## HADELAND

Rammen for HNN i 2023 er satt til 1.450.000,-. Dette ble vedtatt som ramme for HNN i juni 2022. Budsjettet er økt noe fra tidligere fordi man ønsker mer midler på tiltak i ulike markedsføringsprosjekter.

Hadeland – nært og naturlig har vært den viktigste satsingen for Regionrådet for Hadeland IPR i mer enn 10 år. Kommunene uttrykker et ønske om at arbeidet for tilflytting og næringsetableringer på Hadeland også fremover bør prioriteres. Dette arbeidet vil være hovedprioritet for regionrådet i 2023.



### **Påvirkning og samfunnskontakt**

Mye av jobben til prosjektlederne og daglig leder er å jobbe for Hadeland i ulike sammenhenger. Det å ha gode nettverk og påvirke aktører så Hadeland blir satt på kartet er viktig. Fremme regionens interesser overfor overordna myndigheter og andre premissleverandører, og avgi felles uttalelser i saker som er viktige for regionen er også noe regionadministrasjonen jobber mye med. Det jobbes også for å utvikle og følge opp regionale planer og strategier.

Samarbeid for å skape arenaer der næringsliv, utdanningsinstitusjoner og offentlige myndigheter samhandler samt dialog med det øvrige lokale virkemiddelapparatet for å fremme næringsutvikling er også en viktig jobb. Blant annet er regionadministrasjonen med og arrangerer den årlige Hadelandskonferansen.

Møteplassene hvor regionrådet blir representert er:

- Osloregionen - styringsgruppe (politisk), adm koordineringsgruppe, faggruppe areal- og transportplanlegging, faggruppe klima- og miljø og faggruppe næring.



HADELAND

- AU Stor Oslo nord
- Østlandssamarbeidet
- Kompetanseforum Hadeland
- Viken Trafikksikkerhetsutvalg
- Landbrukets fagråd
- Nordmarkrådet
- Sykehuset Innlandet
- Regionkoordinatorsamlinger Viken
- Regionkoordinatorsamlinger Innlandet

### **Samferdselsprosjekter/ Stor-Oslo Nord**

Det har vært viktig for Regionrådet å jobbe med og støtte samferdselsprosjekter i regionen vår.

Prosjektet Stor-Oslo Nord ble startet sommeren 2012 av kommunene Gjøvik, Nittedal, Gran, Lunner, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land og Søndre Land. Formålet med prosjektet er å korte ned reisetiden til og fra Oslo med bil på RV4 og med tog på Gjøvikbanen. Prosjektet er finansiert som et spleiselag og har fått midler gjennom Regionrådet for Hadeland IPR i flere år. Det anbefales at Stor-Oslo Nord medlemskapet også i 2023 betales på denne måten.



HADELAND

### Næringsutvikling

Fokus på næringsutvikling har skjedd både gjennom markedsføring, samarbeid med Hadelandshagen om Hadelandskonferansen og annet, og med direkte kontakt med næringslivet. I tillegg har regionadministrasjonen og daglig leder jobbet med påvirkning regionalt og nasjonalt for positive effekter for lokalt næringsliv. I 2023 vil det arbeides videre med dette. Forstudiet «Kunnskapsbank» har fått støtte fra Viken fylkeskommune og arbeid med dette vil fortsette i 2023.

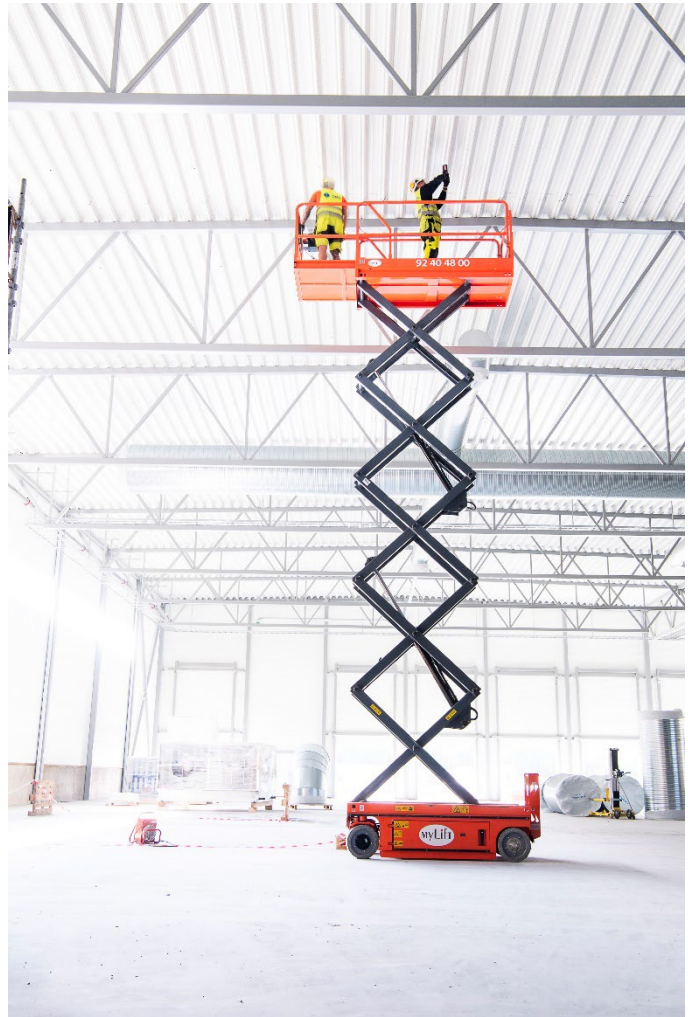
Det har i et par år vært jobbet for en felles næringsstrategi og et næringsbarometer for Hadelandskommunene. Dette arbeidet har vært utført av regionadministrasjonen og Hadelandshagen i tillegg til å kjøpe noe ekstern kompetanse fra Universitet i Sør-Øst Norge.

Næringsbarometeret er tilgjengelig for alle og vil få en større oppgradering på nyåret i 2023. Arbeidet med næringsstrategi skal fullføres i starten av 2023. Prosjektleder for Plan og strategi – Øyvind Sørliie – holder i arbeidet med å ferdigstille denne sammen med ressurser fra Lunner kommune og Hadelandshagen.

### Samarbeid med Hadelandshagen

Det har i 2022 blitt inngått en samarbeidsavtale med Hadelandshagen og regionrådet er samlokalisert i deres kontorlokaler på både Gran og Harestua. 2023 vil medføre enda tettere samarbeid med Hadelandshagen på de områdene hvor dette er naturlig.

Det vil bli laget årlige evalueringer av samarbeidet mellom Hadelandshagen og Regionrådet som kan brukes av kommunene i formannskap og kommunestyrene.







## HADELAND

### **Drift av Regionrådet for Hadeland, Hadelandstinget og planarbeid**

I løpet av 2023 må det besluttes hvilken regiontilknytning kommunene på Hadeland skal ha fra 2024 samt hvordan man skal samarbeid på Hadeland-spesifikke saker dersom regionrådet for Hadeland ikke skal videreføres.

Med unntak av i 2022 har det vært gjennomført et Hadelandsting. Dette vil også bli gjennomført i 2023. Det har deltakere fra Regionrådet, formannskapene, næringslivet og aktuell administrasjon.

Daglig leder og rådgiver i regionadministrasjonen fasiliterer regionrådsmøtene, skriver saker til politisk behandling og er organisatorer for å utføre beslutninger som tas. Til slutt forvalter daglig leder og regionadministrasjonen partnerskapsmidlene, og andre midler som tilligger Regionrådet i tillegg til å behandle og følge opp det årlige handlingsprogrammet og budsjettet.



### **Prosjekter som tidligere har vært jobbet med og som ikke prioriteres i 2023**

Tidligere år har man avsatt midler i budsjettet til andre prosjekter og ekstern støtte. Blant annet har man avsatt midler til «Mat og opplevelser» og «Arrangementsutvikling». Disse midlene har vært brukt som støtte til arrangementer og aktører som har fokus på lokalmat og gode opplevelser som understøtter målet om et attraktivt Hadeland. Operafest, Randsfjordfestivalen, Sagstokk, «En Sommerdag» og NM på Lygna er eksempler på slike arrangementer



## HADELAND

som Regionrådet for Hadeland har støttet. I 2023 ser man på muligheter for å jobbe med lokalmat og arrangement under satsingen «Hadeland – nært og naturlig».

Eget regionalt prosjekt for klimapådriver hadde de tre Hadelandskommunene frem tom 2020. Man savner en dedikert ressurs på dette, men har ikke avsatt noe midler i årets budsjett. Gitt den positive mottakelsen som Bærekraftsprosjektet til Hadelandshagen har fått både hos offentlige myndigheter og næringslivet så bør det jobbes for å få på plass en slik regional ressurs igjen i samarbeid med Hadelandshagen innen det tre årige prosjektet er ferdig.

Internasjonalisering og stedsutvikling er også områder hvor Regionrådet for Hadeland IPR har hatt prosjekter tidligere, men dette er ikke prioritert i 2023.





## 5. Budsjett 2023

Frem til 2021 har rammen for årlig budsjett for Regionrådet for Hadeland ligget på på 3.2-3.5 millioner pluss midler til drift/daglig leder på ca 1-1.3 millioner<sup>1</sup>. I 2022 ble det brukt ca 2 445 000,- i partnerskapsmidler og 690 000,- i drift/ daglig leder. Totalt et forbruk på 3 135 000,-. Som de siste årene er det utfordrende å sette opp et budsjett for Regionrådets bruk av midler i 2023, da det er noe uvisst hva vi kan få i prosjektstøtte fra Viken.

For «Hadeland - Nært og naturlig» budsjetteres det med en ramme på 1.450.000,- Dette inkluderer i hovedsak prosjektleder i 50% stilling, faste kostnader, delprosjektet «kunnskapsbank» og «kulturnæringsklynge», og ulike markedsføringstiltak.

Regionrådet har pga mindreforbruk tidligere år midler på fond. Totalt sto det **2,5 mill** på fond for partnerskapsmidler<sup>2</sup> ved årsslutt.

Innlandet FK vil støtte Regionrådet for Hadeland IPR med 1 250 000,- i 2023 så lenge kommunene bidrar med 1 mill.

Fra Viken sin side overføres det ikke partnerskapsmidler, men det må søkes om prosjektmidler. For 2023 vil vi søke om prosjektmidler for prosjektet Kulturnæringsklynge og Kunnskapsbank i løpet av året. Vi søker om 200 000,- i forbindelse med disse prosjektene.

Kommunene har årlig betalt inn 333 000,- hver som andel til partnerskapsmidler, i tillegg til årlige driftsmidler (som har vært +/- 300 000,- årlig). Total overføring av **partnerskapsmidler fra Gran og Lunner** kommune er derfor ca **660 000,-**, og midler til drift ca **600 000,-**.

**Totalt ble bruk i 2022 ca 530 000,- av partnerskapsmidler etter man har justert for inntekter. Fondet reduseres dermed med 530 000,- og er ca 1 900 000,- ved inngangen til 2023.**

**Max ramme for budsjett for 2023 med midler fra kommunene, Innlandet FK, prosjektmidler fra Viken og midler fra fond er derfor ca: 4.8mill**

Det er viktig å huske at Gran kommune har arbeidsgiveransvar for de som jobber i regionadministrasjonen og/eller med prosjekter gjennom Regionrådet for

---

<sup>1</sup> Tidligere år har Innlandet/Oppland fylkeskommune betalt 450 000,- av daglig leders lønn i tillegg til å overføre partnerskapsmidler. Dette gjør de ikke lenger, men vi overfører noe fra fylkets partnerskapsmidler til daglig leders lønn.

<sup>2</sup> I tillegg var det et eget fond for klimasatsmidler for flere kommuner som vår klimapådriver tidligere disponerte for mange kommuner. I 2022 ble disse overført til Bærum kommune, siden de nå leder det kommunesamarbeidet.





## HADELAND

Hadeland. Også i 2023 og videre framover må de økonomiske lønnsforpliktelse være forutsigbare. Derfor har man et ønske om å fordele restmidler på fond for 2024.

### Budsjett 2023<sup>3</sup>:

#### Inntekter:

|   |                    |
|---|--------------------|
| Fond partnerskapsmidler                               | 1 900 000,-        |
| Inn fra Gran og Lunner kommuner 660 000,- + 600 000,- | 1 260 000,-        |
| Inn fra Innlandet FK                                  | 1 250 000,-        |
| Midler fra Viken FK <sup>4</sup>                      |                    |
| 200 000,-   |                    |
| Midler til HNN fra Jevnaker kommune                   | 200 000,-          |
| <b>Totalt til disposisjon</b>                         | <b>4 810 000,-</b> |

#### Utgifter:

##### **Interne prosjekter:**

- **Hadeland – Nært og naturlig**  
Markedsføring og næringsutvikling. Gjennomføring i tråd med prosjektmandat og handlingsplan.  
Lønn til prosjektleder 50%  
Faste utgifter og tiltak som beskrevet i prosjektmandat: 1 450 000,-
- **Regionadministrasjon**  
Lønn til rådgiver i regionsekretariatet 30% og faste utgifter 280 000,-
- **Kostnader til gjennomføring av møter i regionrådet** 50 000,-
- **Hadelandstinget** 80 000,-
- **Prosjektlederstilling strategiarbeid**  
Lønn til prosjektleder 50% og faste utgifter 470 000,-
- **Daglig leder**

<sup>3</sup> Tallene er rundet opp/ ned til nærmeste 10 000

<sup>4</sup> Det må søkes midler fra Viken Fylkeskommune i 2023, så det er ikke garanti på å få midler



## HADELAND

Lønn 90% og faste utgifter 1 000 000,-

- **Hadeland Utvikling**  
Husleie kontorplasser i Hadelandshagen Gran og Harestua og felleskostnader Hadelandshagen 130 000,-
- **Organisering videre** 60 000,-

### Eksterne prosjekter:

- **Samferdselsprosjekter** - Stor Oslo Nord 330 000,-
- **Næringsbarometer** 100 000,-

Disponerte midler: **3 950 000,-**

*Udisponerte midler/ overføring til 2024:* 860 000,-





---

Forfatter: Regionrådskoordinator

Sak: **Persontrafikk på togstrekning Hokksund – Hønefoss - Roa**

Dato: 1. februar 2023

---

## 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. Bergensbanen starter først i Hønefoss og Roa – 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.

Roa- Hønefossbanen inngår sammen med Gjøvikbanen og Randsfjordbanen i dag i en ytre ringbane for godstrafikken rundt Oslo.

## Tidligere utredninger/omtaler av persontrafikk på strekningen Hokksund- Hønefoss- Roa

- I KVVU for rv 35 Hokksund – Åmot – Jevnaker (juni 2011) omtales lokaltog på Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss. Lokaltoget på strekningen Hønefoss – Hokksund ble lagt ned på grunn av for få brukere av tog og derav manglende lønnsomhet.
- KVVU for transportsystemet i Hønefoss- området (2015) Lokaltogtrafikk på Randsfjordbanen eller Roa- hønefossbanen er ikke tema i konseptvalgutredningen, men Hønefoss stasjon blir et viktig målpunkt dersom Ringeriksbanen realiseres. Det presiseres at virkninger av Ringeriksbanen har virkninger for hele ringeriksregionen.
- Kollektivbetjening Hokksund- Hønefoss, Urbanet Analyse (95/2017). Bakgrunnen for oppdraget var å se på en strategi for det regionale transportmarkedet når Ringeriksbanen står ferdig.
- Fellesprosjektet FRE16 - Ringeriksbanen har flere fagrapporter (2016-2019) som omtaler mulighetsrommet for lokal persontogtransport på randsfjordbanen når Ringeriksbanen er realisert. Fagrapport FRE-50-A-25210.





Interkommunalt politisk råd for  
**Ringeriksregionen**

- Mulighetsstudie av nye togtilbud – vurdering av Randsfjordbanen, Urbanet analyse 14/2020. På bakgrunn av en helhetlig vurdering anbefales at man ikke går videre med analyser av å gjenåpne for persontransport på Randsfjordbanen.
- Modum kommune og Viken fylkeskommune har merknader til ovennevnte rapport. I brev, datert 09.02. 2021 betr Viken om en mer detaljert utredning.
- Brev fra Vy til Viken FK, 1. juli 2022) om eventuell gjenopptakelse av lokaltrafikk på strekningen (drammen) hokksund-Vikersund – (Hønefoss) – mulighetsrommet og utfordringer.

### **Regional utvikling**

I historisk perspektiv har bilen hatt avgjørende betydning for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionene i Norge. For Ringeriksegen og Hadelandsregionen bremses denne regionforstørringen opp mellom Hokksund og Roa blant annet av manglende kollektivtilbud både med buss og tog.

Gjennom våre regioner ligger det skinner og en satsing på et persontogtilbud på strekningen må ses i lys av vekst og utvikling for våre regioner og at bilens plass i transportsystemet ikke vil møte fremtidens klimautfordringer. Når Ringeriksbanen er ferdigstilt, vil jernbanen bli en ryggrad i transportsystem i våre regioner.

Jevnaker kommune har laget et notat som beskriver et prosjekt med en satsing på et persontogtilbud på strekningen.

### **Vedtak i ordfører/rådmannsutvalget i Ringeriksregionen 14. november 2022**

Et prosjekt med arbeidstittel «Persontrafikk mellom Hokksund og Roa «med videre forbindelse til Oslo»» ble drøftet i møte i ordfører/rådmannsutvalget 14. november. Følgende vedtak ble fattet:

#### **Sak 49/22      Persontrafikk mellom Hokksund og Roa «med videre forbindelse til Oslo»**

##### Vedtak

1. Ordfører/rådmannsutvalget slutter seg til at det bør startes opp et prosjekt med mål om et reelt persontogtilbud mellom Hokksund og Roa.
2. Regionrådsadministrator gis i oppgave å lage sak til IPR- møtet 28.11 med forslag om at det lages en prosjektbeskrivelse, som vil konkretisere prosjektet før avgjørelse om igangsetting tas.

### **Vedtak i Regionrådet i Ringeriksregionen 28. november 2022**

Prosjektet ble løftet inn i regionrådet 28. november og følgende vedtak ble fattet:



Vedtak

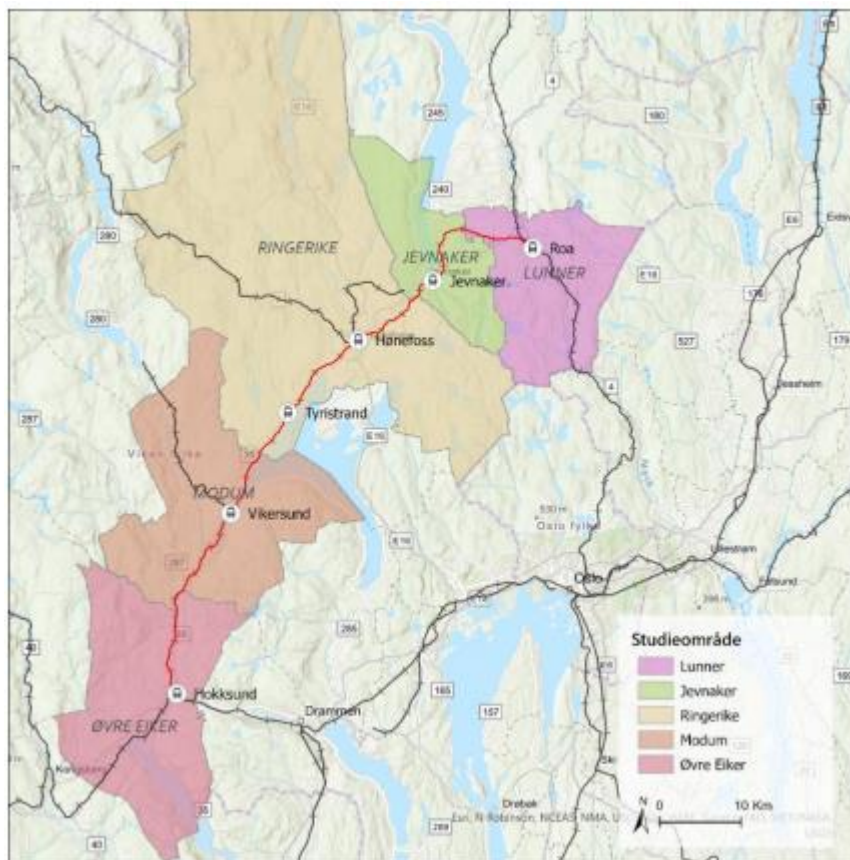
1. Regionrådskoordinator gis i oppdrag i samarbeid med aktuelle samarbeidsparter å lage en prosjektbeskrivelse.
2. Prosjektbeskrivelsen bør omtale: prosjektets innhold, formål og bakgrunn og i hvilken regional kontekst prosjektet står, samt gjennomføring – hvordan det skal gjøres og hva som trengs for å få det til.
3. Prosjektbeskrivelsen fremmes som sak i første IPR representantskapsmøte i 2023.

Prosjektbeskrivelsen skal opp som sak på regionrådsmøtet i Ringeriksregionen 13. februar 2023 med følgende forslag til vedtak:

1. IPR for Ringeriksregionen slutter seg til at det startes opp et prosjekt med arbeidstittel «Persontrafikk på togstrekning Hokksund- Hønefoss - Roa» iht. prosjektplanen.
2. Øvre ramme for prosjektet settes til kr. 30.000 ekskl. moms.
3. Sluttrapport leveres innen utgangen av 2023.



# Prosjektbeskrivelse



Persontrafikk på togstrekning Hokksund- Hønefoss-Roa

«Et regionalt kollektivtiltak med nasjonal gevinst»



Ringeriksregionen





## PROSJEKTSBESKRIVELSE

|                |   |
|----------------|---|
| Gjelder        | <b>Etablering av persontrafikk på togstrekning Hokksund-Hønefoss- Roa</b> |
| Planlagt start | <b>februar 2023</b>   |
| Planlagt slutt |   |
| Utfylt av      | <b>Arbeidsgruppa v/Håvard Ulfesnes</b>                                    |
| Dato           | <b>20/1-23</b>  |

### A ORGANISERING

“Persontrafikk på togstrekning Hokksund-Hønefoss-Roa” skal rigges som prosjekt. Det må utvikles nye samarbeidsformer dersom Hadelandsregionen ønsker å delta i prosjektet enten som prosjekteier eller i samarbeid med Ringeriksregionen. Sentralt i organiseringen er et arbeidsutvalg og et regionalt fagteam, som utgjør prosjektgruppen, samt Luna- arena for næringsutvikling og vekst. Jevnaker kommune er prosjektansvarlig og har prosjektlederansvaret.

| OPPDRA                 | Tittel  | Navn             | Virksomhet/enhet  |
|------------------------|---|------------------|-------------------|
| Oppdragsgiver          | Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen                                 |                  |                   |
| Prosjekteier           | Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen og Regionrådet for Hadeland IPR |                  |                   |
| Prosjektleder          | Kommunedirektør   | Håvard Ulfesnes  | Jevnaker          |
| Øvrige kontaktpersoner | Koordinator   | Inger Kammerud   | Ringeriksregionen |
|                        | Koordinator   | Ingunn Granaasen | Hadelandsregionen |

| Arbeidsutvalg | Tittel            | Navn                              | Virksomhet/enhet                  |
|---------------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Deltakere     | Kommunedirektør   | Håvard Ulfesnes                   | Jevnaker kommune                  |
|               | Næringsrådgiver   | Lina-Maria Linge<br>(Koordinator) | Ringerike kommune                 |
|               | Regionkoordinator | Inger Kammerud                    | Ringeriksregionen                 |
|               | Regionkoordinator | Ingunn Granaasen                  | Hadelandsregionen                 |
|               | Rådgiver          | Hans Tollef Solberg<br>N.N        | Jevnaker kommune<br>Modum kommune |

| Prosjektgruppe (PG) | Tittel  | Navn  | Virksomhet/enhet   |
|---------------------|---|---|--|
| Leder               | Kommunedirektør   | Håvard Ulfesnes   | Jevnaker kommune   |
| Deltakere           | Representanter fra alle kommuner, regionskoordinatorer og eksterne samarbeidspartnere | Arbeidsgruppe<br>Vil bli satt sammen etter vedtak i styringsgruppen | Kommunene<br>Regionene<br>Viken<br>Vy<br>Bane nor<br>Jernbanedirektoratet<br>Gjøvik/Øvre Eiker |

| Styringsgruppe (SG)               | Tittel           | Navn           | Virksomhet/enhet |
|-----------------------------------|------------------|----------------|------------------|
| Leder                             | Ordfører         | Sunni G Aamodt | Modum kommune    |
| Deltakere:<br>Ordfører/rådmannens | Ordfører/rådmann |                | Ringerike IPR    |



|        |                          |  |        |
|--------|--------------------------|--|--------|
| utvalg | Ordfører/kommunedirektør |  | Lunner |
|--------|--------------------------|--|--------|

## B OPPDRAGSBESKRIVELSE

### Beskrivelse av oppdraget

#### **BAKGRUNN**

Regionene som omkranser Oslo er i stadig vekst. Bo og arbeidsmarkedet i det sentrale østlandsområdet er preget av fortetting og har behov for et godt og funksjonelt samferdselssystem som ivaretar den økte mobiliteten mellom bo og arbeidssted på en klimaklok og bærekraftig måte. En eventuell ferdigstillelse av Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss vil tidligst stå ferdig i 2032. Kommunene på Hadeland og i Ringeriksregionen er rigget for bo og næringsvekst, men kollektivsystemene med buss og tog er ikke dimensjonert for dagens behov og fører til økt privatbilisme.

Ringerike, Jevnaker og Lunner kommuner, sammen med Visit Øst-Norge SA, Stiftelsen Kistefos-Museet og Hadeland Glassverk jobbet i 2021-2022 med prosjektet «Bærekraftig kultur, reiseliv og samferdsel». Prosjektet så på muligheten for gjenopprettelse av togperrong på Kistefos og drift av sommertog med hovedmål om et helårlige, permanent tilbud om persontrafikk på Roa- og Randsfjordbanen. Sommertog 2022 ble fullfinansiert ved støtte fra kommunene, Viken fylkeskommune og Sparebankstiftelsen Jevnaker, Lunner og Nittedal, men måtte avlyses som følge av personalmangel hos Vy Gjøvikbanen. I arbeidet med prosjektet har det vært nær kontakt med Bane NOR og Vy Gjøvikbanen.

Modum kommune har lenge jobbet for å gjenoppta persontransport på traséen mellom Hokksund og Hønefoss (Randsfjordbanen). Det har i mange år eksistert en politisk samferdselsgruppe i kommunen. Det er tverrpolitisk enighet om persontransport på Randsfjordbanen. Etter politisk bestilling er det etablert et hovedutvalg for samferdsel og næring som jobber for dette. Hovedutvalget har støtte fra fylkeskommunen. Hovedformålet med arbeidet er å knytte bo- og arbeidsmarkedet sammen. Etter at sommertog 2022 ikke lot seg gjennomføre, ble det i Ringerike kommune tatt et lokalt politisk initiativ til å undersøke andre muligheter for drift av persontransport i øst-vestgående linje fra Hønefoss.

Dagens lokaltog og intercitystruktur dekker i stor grad den østlige, sydlige og nordlige aksen rundt Oslo, mens vår region i Nordvestlige retning er et sort hull. Det å etablere et kollektivtilbud på eksisterende jernbane er et svært viktig mål for kommunene i Ringeriksregionen og i Hadelandsregionen. Dette blant annet for å etablere et bærekraftig kollektivtilbud mot Oslo, men også på tvers av regionene, kommunegrensene og mellom de nye fylkene Innlandet, Buskerud og Akershus.

#### **AVGRENSNING**

Arbeidet med å realisere persontrafikk mellom Hokksund og Roa er delt inn i flere faser. Forprosjektet/fase 1 har som mål å fremskaffe godt nok kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere om prosjektet er bærekraftig og gjennomførbart. Prosjekteier kan vedta om fase 2



(gjennomføringsfasen) skal iverksettes. I så fall vil prosjektgruppen fokusere på hele strekningen fremfor å dele opp traseen i ulike faser. Prosjektet skal ikke arbeide med alternative kollektivtilbud slik som buss, eller Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss.

### **INTERESSENER**

Etablering av togtilbud mellom Hokksund og Roa er av stor regional interesse og vil kunne involvere mange både private og offentlige som arbeider med samfunnsutvikling i et økonomisk og bærekraftig perspektiv. Per i dag er det kun persontransport på øst-vestgående linje sør for våre regioner fra Drammen via Oslo og videre til Gardermoen. Strekningen er sterkt belastet og en flaskehals, spesielt ved tekniske feil på anleggene eller på togsett. Derfor vil det være nyttig for kommunene langs strekningen at det blir etablert en alternativ linje som går utenom Oslo, slik at kapasiteten på strekningen kan ivareta innbyggerne i de berørte kommunene bedre. Bane nor og Vy har for tiden store utfordringen med god avvikling av persontransporten på østlig og vestlig akse gjennom Oslo, og som gir dem et stort omdømmeproblem. Etablering av en ringbane om Hokksund-Hønefoss-Roa vil være viktig og riktig tiltak for å avhjelpe problemene.

Viken fylkeskommune, og de fremtidige nye fylkene Buskerud og Akershus, har et overordnet ansvar for samferdselsplanlegging i det sentrale Østlandsområdet. Å samordne planene for fylkesveier, kollektivtransport og for gående og syklende, og se disse planene i en større sammenheng er en av fylkeskommunens hovedoppgaver. Samferdselsstrategien, med tilhørende handlingsprogram, gir føringene for fylkeskommunens arbeid og prioriteringer. I tillegg samordner Fylkeskommunene de regionale innspillene til Nasjonal transportplan (NTP)

For Gjøvikregionen er Gjøvikbanen en viktig, attraktiv og konkurransedyktig transportåre mellom Innlandet, de nye Viken fylkene og Oslo, og som bidrar til at Nittedal og Hadeland i sterkere grad blir en del av arbeids- og boligmarkedet i Oslo-området. Det er Bane Nor som eier banen og Vy som kjører gods og persontrafikk på banen. I gjeldende planperiode er det lagt inn oppgraderinger av banen for over 1 mrd. kroner. På sikt er det muligheter for dobbeltspor på strekningen Roa- Oslo. Dette vil kunne redusere reisetiden Roa-Oslo og bedre kapasiteten på strekningen. Å se dette i sammenheng med Roa-Hokksund er viktig og vil kunne gi et reelt tilbud for de som ønsker å bruke tog i dette området.

Mangel på kompetent arbeidskraft utgjør den største barrieren for næringsutvikling i Ringeriksregionen og er rangert som den tredje største barrieren for næringsutvikling i Hadelandsregionen.<sup>1</sup> Begge regionene kjennetegnes av å være bilbasert. Kollektivforbindelsen lokalt, interkommunalt og interregionalt er svært mangelfull. Næringspolitisk strategi for Ringeriksregionen, «Framover Sammen», peker på vei og bane som viktige premisser for næringsutvikling. Slik situasjonen er i dag, ekskluderes en stor gruppe potensielle arbeidstakere som ikke har førerkort og/eller tilgang til privatbil. For å imøtekomme kompetansebehovet til det lokale næringslivet, må regionen tilgjengeliggjøres for det potensielle arbeidsmarkedet.

I siste normalår før korona, 2019, var det totalt 7154 enkeltpersoner som pendlet internt mellom Hadelandsregionen, Ringeriksregionen og Øvre Eiker<sup>2</sup>. Dette utgjør 14308 daglige enkeltreiser. I tillegg tilkom den interne pendlingen innad i kommunene, samt pendlingen ut av regionene og Øvre Eiker. Prosjektgruppen kjenner ikke til om det finnes tall for antall reiser som gjøres i andre formål, men med opp mot 700 000 årlig besøkende til Hadeland Glassverk og Kistefos, må det antas å være et betydelig antall reisende på strekningen. Det er trygt å anslå at majoriteten av reisene ble gjort

<sup>1</sup> Menon Economics rapport "Mulighetsrommet for Vikens næringsliv i etterkant av korona". Side 13 og 68.

<sup>2</sup> <https://vekstbarometer.usn.no/ringerike/statistic/5>



med privatbil. Tallene viser at det er passasjergrunnlag på strekningen. Tallene viser også at det er stort potensiale for å redusere klimautslipp i regionene ved å tilby tog som et miljøvennlig og adekvat alternativ til privatbil.

Et bedret kollektivsystem med tog vil tilgjengeliggjøre regionene våre og gjøre regionene mer attraktive som bolig- og næringsområder.

Kommunene i Ringeriks- og Hadelandsregionen har tydelige mål i sine overordna planer om å sikre en bærekraftig utvikling. I Ringerike, Jevnaker og Modum kommune vil kollektivknutepunkter på togstrekningen mellom Hokksund og Roa være svært viktig for å sikre fremtidig bærekraftig bolig- og stedsutvikling. Persontrafikk på jernbanen, vil være viktig for å utvikle attraktive fremtidige boligområder med gode kollektivforbindelser mot Oslo. Bruk av jernbanen vil dessuten være viktig for at kommunene skal kunne nå sine klimamål i sin arealforvaltning.

Persontrafikk på strekningen er viktig for kommunenes fremtidige arealplanlegging. I Jevnaker vil det gi et grunnlag for boligvekst i sentrumskjernen, i Ringerike boligvekst i Hønefoss og tettstedet Tyrstrand og i Modum boligvekst i kommunesenteret Vikersund, samt åpne muligheter også rundt Åmot. Det er en fremtidig samfunnsnytteverdi i prosjektet.

Regionen er en viktig turistdestinasjon i nasjonal og internasjonal sammenheng både med kultur, opplevelser og aktiviteter. Visit Øst-Norge og Visit Norefjell er to viktige interesse miljøer som bidrar til å legge til rette for økt aktivitet og turisme.

Sammen vil alle de nevnte interessentene ha utbytte av å få realisert persontrafikk på togstrekning Hokksund-Hønefoss- Roa. I tillegg vil etableringen av tilbudet ha store ringvirkninger for kollektivtilbudet i Østlandsområdet og bidra til det nasjonale grønne skiftet.

## MÅL

- Etablere permanent helårlig tilbud med persontransport på togstrekningen mellom Hokksund – Hønefoss - Roa med videre forbindelse til Oslo, som forutsetter statlig kjøp.
- 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.
- Togtilbudet skal blant annet ivareta behovet for kollektivtransport for innbyggere og næringsliv i Ringeriksregionen, Hadelandsregionen og tilstøtende regioner i et samfunnsøkonomisk og bærekraftig perspektiv.
- Togtilbudet skal gjøre våre regioner til attraktive lokasjoner for eksisterende og potensielle virksomheter ved å tilgjengeliggjøre lokasjonene for et større arbeidsmarked.
- På sikt vil strekningen kunne være en viktig mateforbindelse til Ringeriksbanen.

### **Fase 1: Analysefasen**

I analysefasen skal prosjektgruppen:

- Utarbeide en strategi for å kunne gi prosjektet et objektivt kunnskapsgrunnlag gjennom informasjonsinnhenting, analyser og opprette dialog med relevante samarbeidspartnere .
- Etablere en bredt sammensatt prosjektgruppe sammensatt av interne og eksterne som bidrar til at de nødvendige analysene gjennomføres.
- Utarbeide en rapport som beskriver situasjonen, vurderinger av praktiske og økonomiske





konsekvenser, herunder kost/nytte perspektiver. Rapporten vil også gi prosjekteier anbefalinger for det videre arbeidet.

Delmål:

- Kartlegge behov og marked med bistand fra Viken FK
- Kartlegge infrastruktur, skinnegang, stasjoner m.m. Utarbeide en oversikt over oppgraderingsbehov og kostnader. Prosjektgruppen vil innhente kunnskapsgrunnlag med bistand fra BaneNor.
- Avklare fremtidig driftsansvar for persontransport på strekningen Hokksund-Hønefoss-Roa –VY m.fl.
- Kartlegge mulighet for konsesjon for persontransport og finansiering. Prosjektgruppen vil innhente kunnskapsgrunnlag fra blant annet Jernbaneverket

Finansiering:

Kr 30 000,- eks. mva., fra prosjektmidler på konto tilknyttet IPR Ringerike. Hadeland IPR finansierer 15.000,- eks mva hvis de inngår som likeverdig prosjekteiere.

**Fase 2: Gjennomføring**

På bakgrunn av analysene i fase 1 gjøres en vurdering om fase 2 skal gjennomføres.

I fase 2 skal prosjektgruppen, i samarbeid med aktuelle partnere og andre interessenter, etablere et reelt togtilbud på strekningen Roa – Hønefoss - Hokksund.

Delmål underveis:

Inngå avtaler med samarbeidspartnere.

Legge til rette for oppstart

Oppgradere nødvendige tekniske løsninger og stasjoner

**Fase 3: Pilot**

**Fase 4: Etablering av fast togtilbud**

**Fase 5: Toglinje fra Roa til Gardermoen**

**C | Tidsperiode fase 1**

Fase 1 har planlagt oppstart i januar / februar 2023. Ringerike IPR har allerede godkjent prosjektet, godkjenning av prosjektbeskrivelsen behandles den 13. Februar. 10. Februar skal prosjektet behandles av Hadeland IPR.

Fase 1 skal levere sluttrapport innen utgangen av 2023.

**D | BISTAND**



## EGENINNSATS

Fase 1 – Etablere arbeidsutvalg og prosjektgruppe. Gjennomføre analyser og utarbeide rapport  
Fase 2 – deltakelse i arbeidsutvalg og prosjektgruppe

## FORSLAG BISTAND

### **Viken FK**

Gro Ryghseter Solberg, avdelingssjef for mobilitet og samfunn, Viken fylkeskommune

[grosol@viken.no](mailto:grosol@viken.no) mob: 908 92 734 eller 32 30 00 00 (via sentralbord)

Gunnar Haugerud, rådgiver jernbane, avdeling for mobilitet og samfunn

[Gunnarh@viken.no](mailto:Gunnarh@viken.no) mob: 452 58 243

### **Bane NOR**

Hans- Egil Larsen, prosjektdirektør. Utbygging vest/ Midt

[larsha@banenor.no](mailto:larsha@banenor.no) mob. 474 76 616

### **Ulf Glasrud**

Faglig leder Linjen – Område Sør-Vest, Drift og Teknologi

Mobil 916 52 566

E-post. [ulf.glasrud@banenor.no](mailto:ulf.glasrud@banenor.no)

### **Samferdselsdepartementet**

Sara Brøngel Grimstad, fagdirektør baneseksjonen

[Sara-Brongel.Grimstad@sd.dep.no](mailto:Sara-Brongel.Grimstad@sd.dep.no) mob: 992 79 896

### **Jernbanedirektoratet**

Ove Skovdal, Knut Sletta, sentralbordet 459 78 800.

### **VY Gjøvikbanen**

Vivan Arnesen

Daglig leder, Vy Gjøvikbanen AS

M: +47 41609360

### **Visit Østnorge**

Ingvild Magnus Haraldsen

Markedskoordinator Ringerike & Hadeland

Mob. +47 401 02 588

## Notat

Vår ref. (saksnr.):  
22/1865 - 22/15445

Saksbehandler:  
Hans Tollef Solberg tlf 452 87 460

Dato:  
07.11.2022

### **Persontrafikk mellom Hokksund og Roa «med videre forbindelse til Oslo»**

Det foreslås å igangsette et forprosjekt/mulighetsstudie for persontrafikk på jernbanestrekningen mellom Hokksund og Roa, med videre forbindelse til Oslo.

#### **Bakgrunn:**

Jevnaker kommune har over lengre tid jobbet aktivt mot ulike myndigheter for å bedre kollektivtilbudet ut og inn av kommunen. Siden kommunen har en operativ jernbane gjennom sentrum i Jevnaker med stasjon, har det vært særlig fokus på å etablere et godt kollektivtilbud på jernbanen. Dette har vært et svært tydelig mål i kommunen over lengre tid. Jevnaker kommune har i sine høringsuttalelser på samferdsel og NTP, lagt særlig vekt på kollektivtilbud på jernbane. Det har også vært møter med Viken fylkeskommune rundt temaet.

Siden 2021 har Ringerike, Jevnaker og Lunner kommuner, sammen med Visit Øst-Norge SA, Stiftelsen Kistefos-Museet og Hadeland Glassverk jobbet med prosjektet «Bærekraftig kultur, reiseliv og samferdsel». Prosjektet har sett på muligheten for perrong på Kistefos, drift av sommertog, der hovedmålsettingen har vært å legge grunnlaget for et permanent tilbud om persontrafikk på Roabanen. I arbeidet med prosjektet har det vært nær kontakt med Bane NOR og Vy Gjøvikbanen.

Modum kommune har lenge jobbet for å gjenoppta persontransport på traséen mellom Hokksund og Hønefoss (Randsfjordbanen). Det har i mange år eksistert en politisk samferdselsgruppe i kommunen. Det er tverrpolitisk enighet om persontransport på Randsfjordbanen. Etter politisk bestilling er det etablert et hovedutvalg for samferdsel og næring som jobber for dette. Hovedutvalget har støtte fra fylkeskommunen (tidligere Buskerud, og nå også Viken). Hovedformålet med arbeidet er å knytte bo- og arbeidsmarkedet sammen.

Etter at sommertog 2022 ikke lot seg gjennomføre, ble det i Ringerike kommune tatt et lokalt politisk initiativ til å undersøke andre muligheter for drift av persontransport i øst-vestgående linje fra Hønefoss.

Jevnaker kommune  
Postadresse:  
Postboks 60  
3521 Jevnaker

Besøksadresse:  
Kirkegt. 6  
3520 Jevnaker

Epost: [postmottak@jevnaker.kommune.no](mailto:postmottak@jevnaker.kommune.no)  
Telefon: 61 31 57 00  
Org.nr.: 961 381 363  
Bankkonto: 2030.19.96102  
[www.jevnaker.kommune.no](http://www.jevnaker.kommune.no)



Det å etablere et kollektivtilbud på eksisterende jernbane er et svært viktig mål både for kommunene i Ringeriksregionen og i Hadelandsregionen. Dette blant annet for å etablere et bærekraftig kollektivtilbud mot Oslo, men også på tvers av regionene og kommunegrensene.

Kommunenes beliggenhet i forhold til Oslo med omland, gir gode muligheter for befolkningsvekst og næringsutvikling. Flere kommuner har dessuten, på bakgrunn av lovnader om ny vei og bane, gjort svært store investeringer i infrastruktur og arealdisponeringer.

Bærekraft og klimautslipp er et mantra i alle kommunene, og transport utgjør en stor del av kommunenes utslipp. Inntil Ringeriksbanen er på plass står Ringeriksregionen uten et reelt togtilbud selv om skinnene ligger der.

Uavhengig av om Ringeriksbanen kommer på kort eller lengre sikt, vil det være viktig å etablere et persontogtilbud på eksisterende jernbane mellom Hokksund og Roa. Når Ringeriksbanen måtte være på plass, vil persontrafikken både på Randsfjordbanen og Roabanen, utgjøre en svært viktig mateforbindelse til Ringeriksbanen. Et lokaltogtilbud vil binde Ringeriksregionen sammen med Hadeland.

Med utgangspunkt i overnevnte, bør kommunene i Ringeriksregionen og Hadelandsregionen samle seg om ett felles prosjekt om etablering av et kollektivtilbud på tog mellom Hokksund og Roa med forbindelse til Oslo

### **Hva kan oppnås med persontrafikk mellom Hokksund og Roa?**

#### Lunner og Gran:

I dag har ikke Lunner og Gran et tilfredsstillende kollektivtilbud vestover mot Ringerike. Persontrafikk på tog vil derfor være viktig siden Hønefoss er den nærmeste regionale byen. Videre vil et pendlertilbud for et eventuelt arbeidsmarked i Ringeriksregionen være viktig. Hadelandsregionen og Ringeriksregionen henger sammen på mange områder som for eksempel innenfor reiseliv, kultur og landbruk. Gode togforbindelser vil kunne gi svært gode synergier for begge regioner.

#### Jevnaker:

Om lag 6-700.000 personer besøker Jevnaker hvert år og kommunen deltar i Visit Øst-Norge SA sitt prosjekt «bærekraftig reiseliv». Slik kollektivtilbudet i Jevnaker nå er innrettet, må i prinsippet alle som kommer til Jevnaker bruke egen bil. Det er forsøkt å etablere tog- og busstilbud om sommeren der operatørene forutsetter ekstern finansiering. Jevnaker har svært attraktive boligområder som blant annet er med på å bygge oppunder premisset for økt næringsutvikling i regionen. Kommunen mangler imidlertid et kollektivtilbud som er med på å tiltrekke seg nye innbyggere.

#### Ringerike:

Hønefoss er regionsenteret i Ringeriksregionen, men også en viktig by for Hadelandsregionen. Et bærekraftig kollektivtilbud til og fra Hønefoss som et knutepunkt mellom regionene vil være viktig. Ringerike kommune har vedtatt en strategi om å være en



proaktiv arealforvalter. Kommunen har rigget seg for en større befolkningsvekst knyttet til etableringen av Ringeriksbanen. Det er flere store planer som vil kunne øke passasjergrunnlaget på lokalbanen. Det vises i den forbindelse til Tyrstrand der flere store boligprosjekter både er under behandling og spilt inn i forbindelse med revidering av kommuneplanens arealdel.

#### Modum:

Modum har lenge hatt et mål om å etablere et godt kollektivtilbud på Randsfjordbanen. Boligutbygging og næringsutvikling i Modum er avhengig av dette. En god tettstedutvikling krever et godt kollektivtilbud som vil styrke Modum som en del av Ringeriksregionen. Kommunesenteret, Vikersund, er et viktig satsingsområde i Modum med egen togstasjon. Blaafarveverket og Vikersundbakken er kunst og kulturinstitusjoner som tiltrekker seg svært mange besøkende. Kommunen har ikke et kollektivtilbud som gir de besøkende et alternativ til personbil.

#### Krødsherad og Sigdal:

For Krødsherad og Sigdal er Hønefoss et viktig mobilitetsknutepunkt. De to kommunene jobber med å få til et bærekraftige transporttilbud knyttet opp til fritidsbebyggelsen på Norefjell.

#### Den regionale betydningen

Regionsenteret Hønefoss er et viktig mobilitetsknutepunkt i Ringeriksregionen, men også for Hadeland, Valdres og Hallingdalen. Alle regionale kollektivforbindelser går via Hønefoss. Persontrafikk på eksisterende jernbane vil øke og forsterke attraktiviteten til regionen. Persontrafikk på eksisterende bane vil være med på å binde Ringeriksregionen og Hadelandsregionen nærmere sammen. Persontrafikk på linjen vil dessuten bidra til å redusere klimautslipp.

#### Veien videre:

Det foreslås at det etableres en mulighetsstudie/et forprosjekt i regi av IPR for Ringeriksregionen i samarbeid med Hadelandsregionen. IPR for Ringeriksregionen har ansvaret for at det lages en prosjektbeskrivelse med skisser til ulike delprosjekter. Delprosjektene vil beskrive hva som skal skje på kort, mellomlag og lang sikt for å få til et offentlig kjøp av togtjenester på strekningen Hokksund – Roa, som er det overordnede målet.

#### Forslag til vedtak:

1. Ordfører/rådmannsutvalget slutter seg til at det bør startes opp et prosjekt med mål om et reelt persontogtilbud mellom Hokksund og Roa.
2. Regionrådsadministrator gis i oppgave å lage sak til IPR- møtet 28.11 med forslag om at det lages en prosjektbeskrivelse, som vil konkretisere prosjektet før avgjørelse om igangsetting tas.