

Oppdragsgiver: Lier kommune

Oppdragsnr.: 5193687 Dokumentnr.: N-02

► Vurdering av en ekstra togstasjon ved Amtmannssvingen - trafikale effekter og endring i kollektivandel

Togstasjon ved Amtmannssvingen

Lier kommune ønsker vurderinger av en ny togstasjon ved Amtmannssvingen. En ny togstasjon vil innebære at det totalt vil bli tre togstasjoner som betjener Lier kommune; Brakerøya stasjon, Amtmannssvingen stasjon og Lier stasjon. Lier kommune ønsker å vite hvorvidt en tredje togstasjon vil bidra til å øke kollektivandelen ved full utbygging av Fjordbyen.

Trafikale effekter

Ny stasjon ved Amtmannssvingen vil i hovedtrekk medføre følgende:

- Økt reisetid for alle reisende med tog mellom Drammen og Asker med om lag to minutter økt reisetid. Økt reisetid vil gi eksisterende trafikanter noe lavere nytte, og vil kunne bidra til redusert antall passasjerer på strekningen.
- Bedret kollektivtilbud for området rundt Amtmannssvingen i form av økt frekvens totalt for kollektiv (buss og tog).
- Økt antall togreiser til/fra Amtmannssvingen, men økningen antas å skje hovedsakelig ved overføring fra buss, men det vil også kunne være noe overføring fra bil, gange og sykkel.

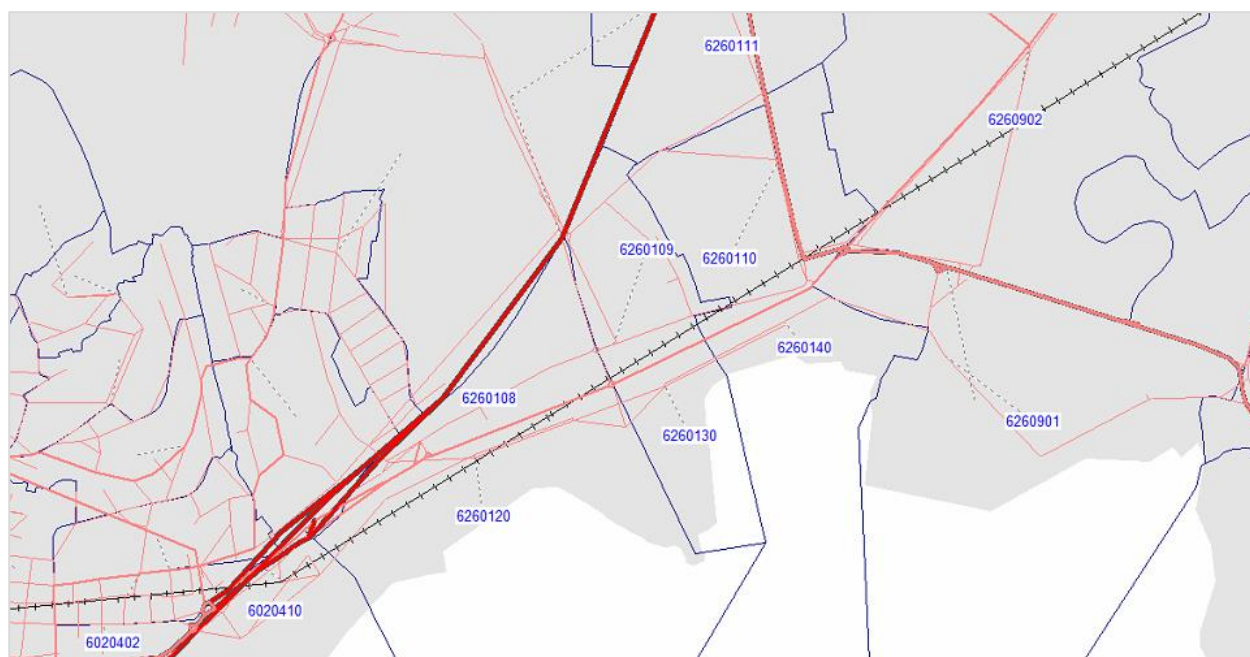
Endring i kollektivandel for reisende til/fra Fjordbyen

For å kunne vurdere i hvilken grad en ny togstasjon ved Amtmannssvingen vil bidra til å øke kollektivandelen for reisende til/fra Fjordbyen, er det gjennomført en overordnet analyse av potensialet for økt reiseetterspørsel til/fra områdene (grunnkretsene) nær det nye stasjonsområdet. Analysen tar utgangspunkt i antall reiser og reisemiddelfordelingen for turer til/fra og internt i Fjordbyen, området rundt stasjonen ved Amtmannssvingen og sykehuset. Grunnlaget for dette er hentet fra transportmodellberegningene som er gjennomført i forbindelse med beregning av trafikale effekter av full utbygging av Fjordbyen.

I analysen fokuseres det på bilandelen for reisende til/fra og internt i Fjordbyen for å kunne si noe om potensialet for økt kollektivandel. Det presiseres at analysen ikke gir et fullt bilde av endringer i kollektivandelen, da konkurranseflatene mellom transportmidlene påvirkes av en rekke faktorer som det vil være vanskelig å vurdere den totale effekten av. Blant annet vil summen av reisekostnad og trafikantenes vektlegging av ulike reisetidskomponenter spille inn, i tillegg til nyskapt trafikk og omfordeling av turer med hensyn til endret reisedestinasjon. Med full utbygging av Fjordbyen vil det være varierende kollektivandel i ulike områder av Fjordbyen, og spørsmålet er i hvilken grad bedret togtilbud for deler av Fjordbyen vil bidra til å øke kollektivandelen. Potensialet for at en ny togstasjon skal gi flere kollektivreiser, kan antas å være større der kollektivandelen er lav. En oversikt over reisemiddelfordelingen i Fjordbyen som helhet og for utvalgte grunnkretser hentet fra resultatene fra transportmodellberegningene vist Tabell 1.

Tabell 1: Beregnet reisemiddelfordeling i Fjordbyen som helhet og for utvalgte grunnkretser (jf. Figur 1).

	Sum antall reiser til/fra og internt	Beregnet reisemiddelfordeling Fjordbyalternativ		
		Bil	Kollektiv	Gange og sykkel
Fjordbyen	103 500	60 %	25 %	16 %
Sykehuset	22 400	50 %	32 %	18 %
Grunnkretser v/Amtmannsvingen (listet opp under)	59 100	57 %	24 %	20 %
6260109 Frydenlund	2 500	64 %	20 %	16 %
6260130 Fjordbyen 2	16 300	51 %	24 %	25 %
6260110 Vitbank	7 750	79 %	11 %	10 %
6260140 Fjordbyen 3	20 850	51 %	26 %	22 %
6260901 Gilhusodden	9 750	52 %	31 %	17 %
6260902 Huseby	1 950	90 %	5 %	5 %



Figur 1: Soner (inkl. splittede soner) i Fjordbyen.

Det er særlig sonene *Vitbank* og *Fjordbyen 3* (markert med lysegrønt i tabellen) som vil ha en umiddelbar nærhet til den nye stasjonen. Det er derfor rimelig å anta at det vil være disse sonene som i størst grad vil nytte godt av en ny togstasjon og at reisende fra disse sonene i større grad vil velge tog. Ettersom sonene *Fjordbyen 3* og *Gilhusodden* allerede har en høy kollektivandel antas at potensial for økt kollektivandel er noe lavere enn der kollektivandelen er lav. Potensialet for økt kollektivandel vil derfor først og fremst være knyttet til sonen *Vitbank*. Det vil være rimelig å anta at *Vitbank* vil kunne oppnå en kollektivandel på nivå med sonene *Fjordbyen 3* og *Gilhusodden* med ny togstasjon. Som en del av Fjordby-alternativet har sonene *Fjordbyen 3* og *Gilhusodden* god tilgjengelighet til kollektivtilbud, mens *Vitbank* kun har dagens busstilbud med stopp ved Amtmannsvingen. Ny togstasjon vil dermed kunne bidra til forbedret kollektivtilbud for denne sonen.

I denne analysen ønsker vi å se på potensialet for overføring til tog uten at det går på bekostning på gående og syklende. Vi har derfor antatt at endringen i reisemiddelfordeling vil skje ved overføring fra bilreiser, selv om det i realiteten også vil skje en overføring fra gange- og sykkelreiser (spesielt de lengre gange/sykkelturene). Det antas i tillegg at det vil være reiser til/fra sonene som endrer reisemiddel og ikke de interne reisene, da ny togstasjon først og fremst er tenkt å betjene reiser over en viss avstand. For de øvrige

sonene nær Amtmannsvingen som ikke har en like høy kollektivandel som sonene *Fjordbyen 3* og *Gilhusodden*, legges det til grunn for enkelthetens skyld at prosentpoeng endring i bil- og kollektivandel er 10 prosent av beregnet bilandel i sonene.

Tabell 2: Justering av reisemiddelfordeling for utvalgte soner ved Amtmannsvingen

Grunnkretser v/Amtmannsvingen		Justering (prosentpoeng)		Forutsetter ny reisemiddelfordeling med ny stasjon ved Amtmannsvingen		
		Bil	Kollektiv	Bil	Kollektiv	Gange og sykkel
6260109	<i>Frydenlund</i>	-6	6	58 %	26 %	16 %
6260130	<i>Fjordbyen 2</i>	-5	5	46 %	29 %	25 %
6260110	<i>Vitbank</i>	-20	20	60 %	30 %	10 %
6260140	<i>Fjordbyen 3</i>	-	-	51 %	26 %	22 %
6260901	<i>Gilhusodden</i>	-	-	52 %	31 %	17 %
6260902	<i>Huseby</i>	-9	9	81 %	14 %	5 %

Det er viktig å merke seg at denne justeringen av bil- og kollektivandel for de utvalgte sonene er mye større enn det en modellberegning erfaringsvis gir for slike tiltak, dvs. ny togstasjon der det allerede finnes kollektivtilbud. Eksempelvis er det i transportmodellberegning av ny stasjonsplassering på Lierstranda vist at sonene nærmest ny Lierstranda stasjon fikk på det meste kun et prosentpoeng høyere kollektivandel. Justeringen i reisemiddelfordelingene er gjennomført for å belyse potensial eller muligheter for økt kollektivandel, men at den reelle effekten på kollektivandelen sannsynligvis vil være langt mindre. Basert på denne justeringen vil det totalt for Fjordbyen kun medføre om lag to prosentpoeng økning i kollektivandel som følge av ny togstasjon ved Amtmannsvingen.

Tabell 3: Beregnet reisemiddelfordeling ved full utbygd Fjordby og anslag på justert reisemiddelfordeling med ny stasjon ved Amtmannsvingen

Grunnkretser v/Amtmannsvingen	Fjordbyalternativ			Justert reisemiddelfordeling med ny stasjon ved Amtmannsvingen		
	Bil	Kollektiv	Gange og sykkel	Bil	Kollektiv	Gange og sykkel
Grunnkretser v/Amtmannsvingen	57 %	24 %	20 %	52 %	28 %	20 %
Fjordbyen	60 %	25 %	16 %	57 %	27 %	16 %

Som nevnt under trafikale effekter vil ny stasjon medføre økt reisetid for alle gjennomreisende med tog. I vurderingen av økt kollektivandel er det ikke tatt hensyn til eventuelle reduksjon i antall togreiser som følge av økt reisetid for disse reisene. Ny stasjon kan altså også gi endringer i kollektivandel for andre områder enn Fjordbyen.

1	2021-01-29	Vurderinger av trafikale effekter knyttet til togstasjon ved Amtmannsvingen	MiDel	LA og EiBow	KBO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.