



*Utredning av
Jernbaneverkets
stasjonsstruktur.
En gjennomgang
av stasjoner og
holdeplasser for
persontrafikk på
banenettet*

STASJONSTRUKTUR- PROSJEKTET

Asker- og Drammenbanen

Høringsrapport , 01.03.2012

Høringsrapport , 01.03.2012

Rapport

Prosjekttype: Rapport	Prosjekt: Stasjonsstruktur; Asker- og Drammenbanen
Oppdragsgiver / Ansvarsted: P/ Paul Runnestø	Prosjektnr : 224223
Saksref: 201100845 (2008/05648)	Arkivbet:
Fylke: Akershus og Buskerud	Kommune: Bærum, Asker, Lier og Drammen
Prosjektansvarlig/leder: Øyvind Rørslett/Åsa Nes	Sist revidert: 01.03.2012

Forord

Jernbaneverket har med utgangspunkt i et ønske om å styrke jernbanens rolle og konkurransefortrinn gått gjennom dagens stasjonsstruktur for å vurdere behov for justeringer.

De fleste jernbanestrekninger og stasjoner har en lang historie. Dagens samfunn og utbyggingsmønster samt nye krav blant annet til kundefokus, sikkerhet, og universell utforming gjør at man løpende må vurdere den enkelte stasjon og dens plass i et moderne jernbanesystem.

Gjennomgangen og forslagene til endringer er basert på kunnskap om dagens situasjon, og Jernbaneverkets visjoner for banestrekningene samt hvordan kommuner og fylker ser for seg at områdene rundt jernbanen skal utvikle seg. Forslagene til konklusjoner i rapportene er Jernbaneverkets faglige anbefaling, og er grunnlag for videre analyser i Strekningsvise utviklingsplaner.

Arbeidet har vært delt opp gruppevis bestående av en eller flere strekninger. Hver av disse har knyttet til seg en arbeidsgruppe bestående av berørte fylkeskommuner, NSB eller annet driftsselskap, Rom eiendom og i noen tilfeller kommunale representanter.

Referansegruppen for Asker- og Drammenbanen Lysaker - Drammen har bestått av følgende representanter:

NSB v Ulf Bakke og Frank Wamstad
Akershus fylkeskommune v Einar Hoel
Buskerud fylkeskommune v Runar Stustad
Rom Eiendom v Anette Eriksen/Cecilie Krohn

I tillegg har Ruter og Buskerud kollektivtrafikk deltatt i avslutningen av prosjektarbeidet for å bidra og kvalitetssikre supplerende busstilbud. I Jernbaneverket har Åsa Kihlander Nes, Pawel Erlandsen og Anne-Gro Ahnstrøm bidratt i arbeidet. Leif Ingholm og Kjell Haavet også Jernbaneverket har produsert kartene i denne rapport.

Jernbaneverket, 01.03.2012

Forord.....	3
Jernbaneverket, 01.03.2012	3
1 Asker- og Drammenbanen, Lysaker - Asker	5
1.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig utfordringer.....	5
1.1.1 Strekningens standard og funksjon i dag og i fremtiden.....	5
1.1.2 Dagens togtilbud på strekningen.....	5
1.1.3 Konkurransflater og øvrig kollektivtilbud	5
1.2 Vurdering av stasjonsstrukturen	8
1.3 Behov for videreutvikling av stasjoner og knutepunkter.....	10
1.4 Vurdering av nytt stoppested i Lier.....	11
1.4.1 Amtmannsvingen/Lierstranda.....	12

1 Asker- og Drammenbanen, Lysaker - Asker

1.1 Tilbud og infrastruktur på strekningen – dagens situasjon og fremtidig utfordringer

1.1.1 Strekningens standard og funksjon i dag og i fremtiden

Asker- og Drammenbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger, og har en betydelig rolle både for fjern- og region/IC trafikken, men også i lokaltogbetjeningen i Oslo-området. Det legges store investeringer i utvikling av Askerbanen, hvor det i løpet 2011 ble nytt dobbeltspor på hele strekningen mellom Lysaker og Asker. Jernbaneverket har som siktemål at Askerbanen også i fremtiden skal utgjøre en viktig del av kollektivtrafikktilbudet for områdene på vestsiden av Oslofjorden. Det arbeides med IC-løsninger på Vestfoldbanen og dette vil ha stor betydning for utnyttelsen av Askerbanen. Ringeriksbane er gitt prioritet i gjeldende NTP 2010-19, med en oppstart i siste del av perioden. Det arbeides med en KVVU og det sees i den forbindelse på ulike måter å koble denne til Askerbanen. Sandvika har i lenger tid vært det mest aktuelle påkoblingspunktet. Muligheten for en Ringeriksbane kan ha stor betydning for Asker- og Drammenbanens funksjon og kapasitet, og dermed også kunne påvirke vårt syn på stasjonsstrukturen. Strekningen er også viktig for godstrafikken til/fra Drammen og Sørlandet.

Som ledd i forarbeidene med Nasjonal Transportplan 2015-2023 problemstillinger til togets rolle i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus drøftet. Dette vil kunne påvirke stasjons-strukturen. Elementer med relevans for stasjonsstrukturen fra den innledende drøftingen er oppsummert i kap. 3.2.

Etter at tunnelen mellom Sandvika og Lysaker står ferdig, og ny grunnrute blir innført vil det likevel være kapasitetsutfordringer på strekningen. De vesentligste kapasitets-begrensningene vil da være Sandvika stasjon og strekningen mellom Lier og Drammen. I forbindelse med forstudier av Sandvika stasjon anser Jernbaneverket at det bør legges opp til 6 spor, mot 4 spor i dag. Videre er kapasiteten på strekningen inn mot Drammen en utfordring, blant annet som følge av et stort antall person- og godstog samt togtrafikk (kipptog) til og fra virksomhetene på Holmen og Brakerøya/Lierstranda.

1.1.2 Dagens togtilbud på strekningen

Togtilbudet på strekningen er i dag bygget opp med lokaltog som stopper i knutepunktene mellom Lysaker og Asker, for deretter å være fullstoppende frem til Kongsberg hhv Spikkestad. I tillegg stopper lokaltogpendelen mellom Asker og Lillestrøm på alle stasjoner. IC togene stopper på Lysaker, Asker og i Drammen. Det er i tillegg enkelte innsatstog i rush. Dette gir et godt tilbud i knutepunktene Drammen, Asker, Sandvika og Lysaker med ca 6 avganger i timen. Utfordringen i dag er at disse avgangene ikke er jevnt fordelt over timen. Lokaltoget til Asker har i dag halvtimes frekvens.

I ny grunnrute er det lagt opp til et konsept med 10-minutters frekvens på Asker-Lillestrøm, stopper i Sandvika og Lysaker, to tog i timen på Lier og Brakerøya og 5 tog i timen i Drammen mot Oslo. I tillegg vil det være fullstoppende tog fra Asker-Lillestrøm med kvarters frekvens.

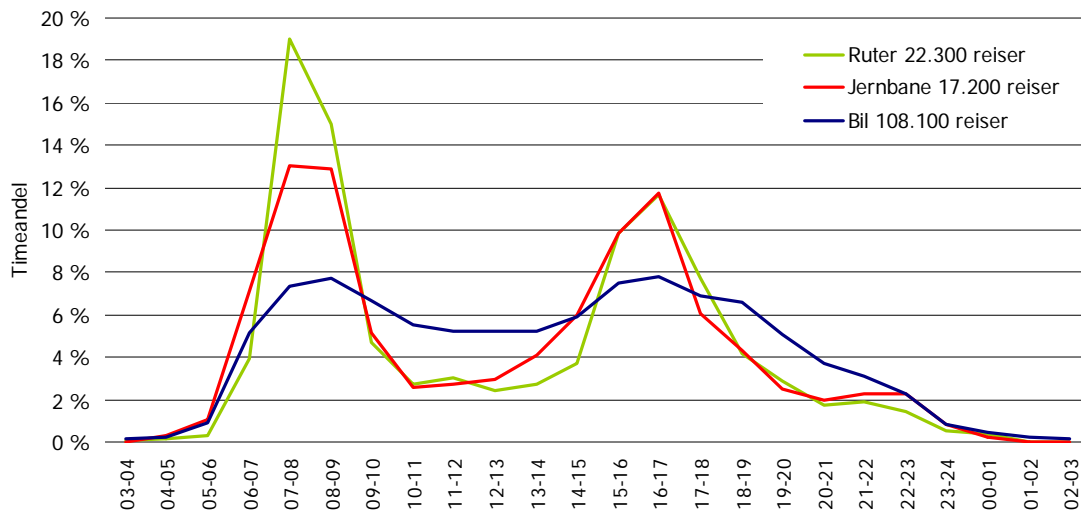
1.1.3 Konkurransflater og øvrig kollektivtilbud

Toget utgjør en viktig del av kollektivtilbudet i Vestkorridoren. Sammen med buss har toget en stor andel av de reisende i rush. Biltrafikken er likevel stor, særlig sett i lys av kvaliteten på det samlede kollektivtilbudet. Kollektivtrafikken har problemer med å konkurrere på reiser internt i området, og på reiser som ikke er rettet mot Oslo sentrum og utenom rushperioden. Dette har sammenheng med både utbyggingsmønsteret i området, og med det kapasitetssterke lett tilgjengelig vei-infrastrukturen.

Buss utgjør en stor del av det samlede kollektivtilbudet i Vestkorridoren. Dette er en konsekvens både av utbyggingsmønsteret i området, hvor Askerbanen bare dekker en del av markedet, og at bare deler av

busnettene har matefunksjon til toget. De fleste stasjonene på strekningen mellom Asker og Lysaker har supplerende busstilbud retning Oslo. Dette gjelder også Drammen.

Kollektivandelen for trafikkretning Oslo på bygrensen er 27 % over døgnet, og 45 % i morgenrush (2008). I figuren nedenfor vises variasjon over døgnet innenfor hver driftsart. Kollektivtrafikken har vesentlig spissere rushtidstopper enn biltrafikken. Kollektivtrafikken har en stor konkurranseflate mot bil i rush, men likevel fraktes flest med bil da kollektivandelen er 45 %.



Figur: Fordeling av trafikk over døgnet for hver driftsart for reiser retning mot Oslo. Bygrensetelling 2008. Kilde: PROSAM/Arne Stølan, JBV

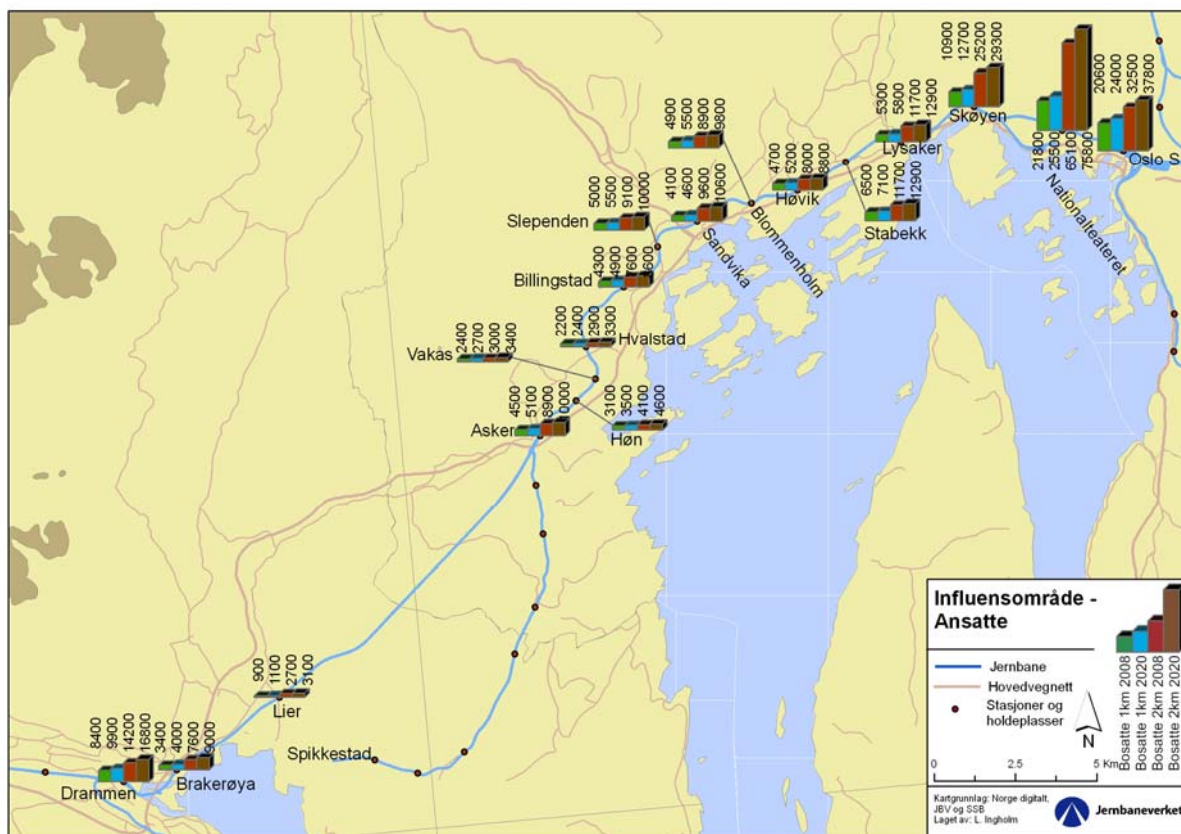
Oslo det viktigste målpunktet for togreisende i Vestkorridoren. Andre viktige reisemål er Lysaker, Sandvika, Asker og Drammen. Dette er spesielt godt synlig i rushperiodene. Bærum har som et eksempel netto overskudd av arbeidsplasser. Motstrømtrafikken er således ikke ubetydelig i denne korridoren.

Kommunene i Akershus har over lang tid arbeidet med knutepunktsutvikling og arealbruken rundt de større stasjonene; Lysaker, Sandvika og Asker. Disse stedene har utviklet seg til tunge målpunkter i Osloregionen, i tillegg til at de fungerer som knutepunkter for øvrig kollektivtrafikk og har et omland i fht service, boliger og næringsliv. Tilsvarende gjelder for både Drammen stasjon og til dels Brakerøya (Lierstranda) som er satsningsområder for byutvikling i kommuneplanene. Det er imidlertid relativt spredt utbyggingsmønster på de mindre stasjonene mellom knutepunktene. Det er i all hovedsak villa og rekkehusområder, og sett i lys av forventet rutetilbud som følge av ny grunnrute mener Jernbaneverket at de kommunale arealplanene burde vært langt mer offensive. Blommenholm og Høvik peker seg har negativt kollektivutvikling.

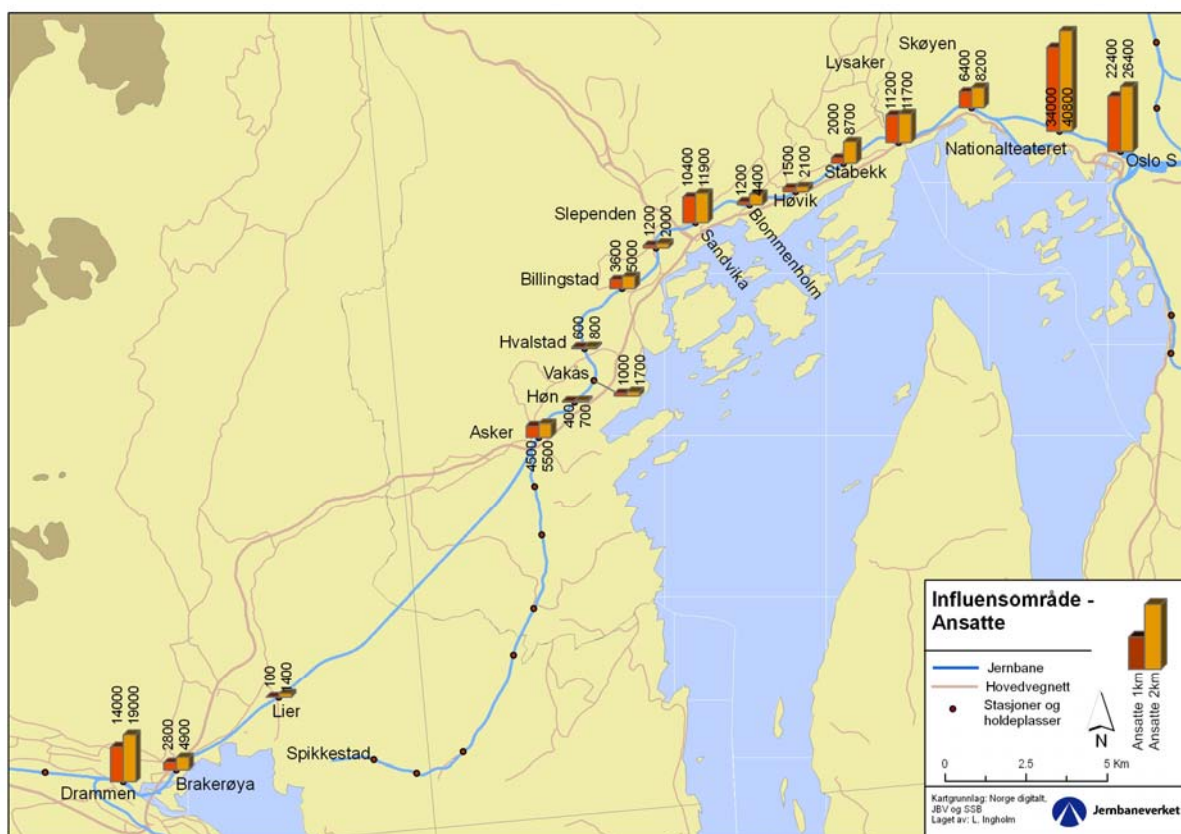
Et unntak fra en slik utvikling er kommunedelplanarbeid for Billingstad-området i Asker kommune. Høringsutkastet legger opp til betydelig bolig og arbeidsplassvekst i tilknytning til jernbanen. Det er imidlertid noen innsigelser til planen og planarbeidet skal videreføres. Asker har også lagt opp til boligvekst mellom Høen og Asker sentrum i sin kommuneplan, men avventer i den forbindelse avklaring på eventuell tunnel for E18. Et annet unntak er Liers planer for utvikling av Lierstranda. Her foreligger imidlertid innsigelser blant annet fra Jernbaneverket som mener at spørsmålet om ny godsterminal i Drammen må avklares før disse planene videreutvikles.

I Buskerudregionen er Drammen det viktigste knutepunktet. Brakerøya ligger bynært, 2 km unna Drammen stasjon. Lokalt i Buskerud utgjør toget, med 3 % reiseandel, en ubetydelig del av transportsystemet. For Oslorettede reiser er derimot toget svært viktig.

Figuren nedenfor viser bosatte i 1 hhv 2 km radius fra stasjonene. Prognosesituasjonen tar ikke hensyn til planene omtalt ovenfor, men anviser en generell vekst pr kommune fordelt på grunnkretsene. Det er grunn til å tro at denne viser for lav vekst i stasjonsnære områder. For ansatte finnes ikke prognoser men det er grunn til å tro at stor vekst vil komme i tilknytning til knutepunktene..



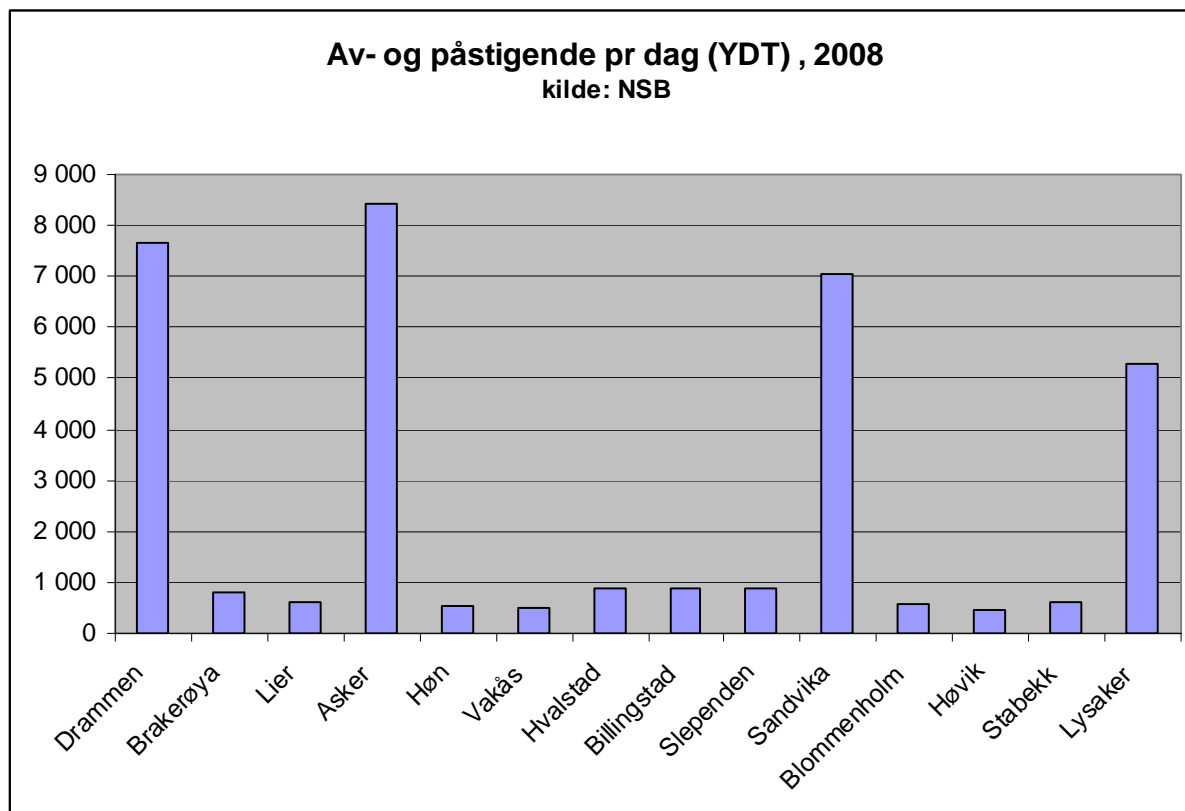
Figur: Bosatte 1 hhv 2 km fra stasjonene i 2008 hhv en prognose for 2020 (SSB)



1.2 Vurdering av stasjonsstrukturen

I vedlegg finnes en stasjonskatalog hvor alle stoppesteder er beskrevet med sentrale data, bilde og kart.

Stasjonene med knutepunktsfunksjoner har vesentlig mer trafikk, ca 10 gangen sammenlignet med en av de mindre stoppene. Antall av- og påstigende på de 4 knutepunktsstoppene utgjør 80 % av trafikken på strekningen. Dette inkluderer riktignok noen bytter tog/tog på disse stasjonene. I figuren er ikke flytoget tatt med. Det betyr at det er enda større forskjell på trafikkgrunnet i knutepunktene og de andre.

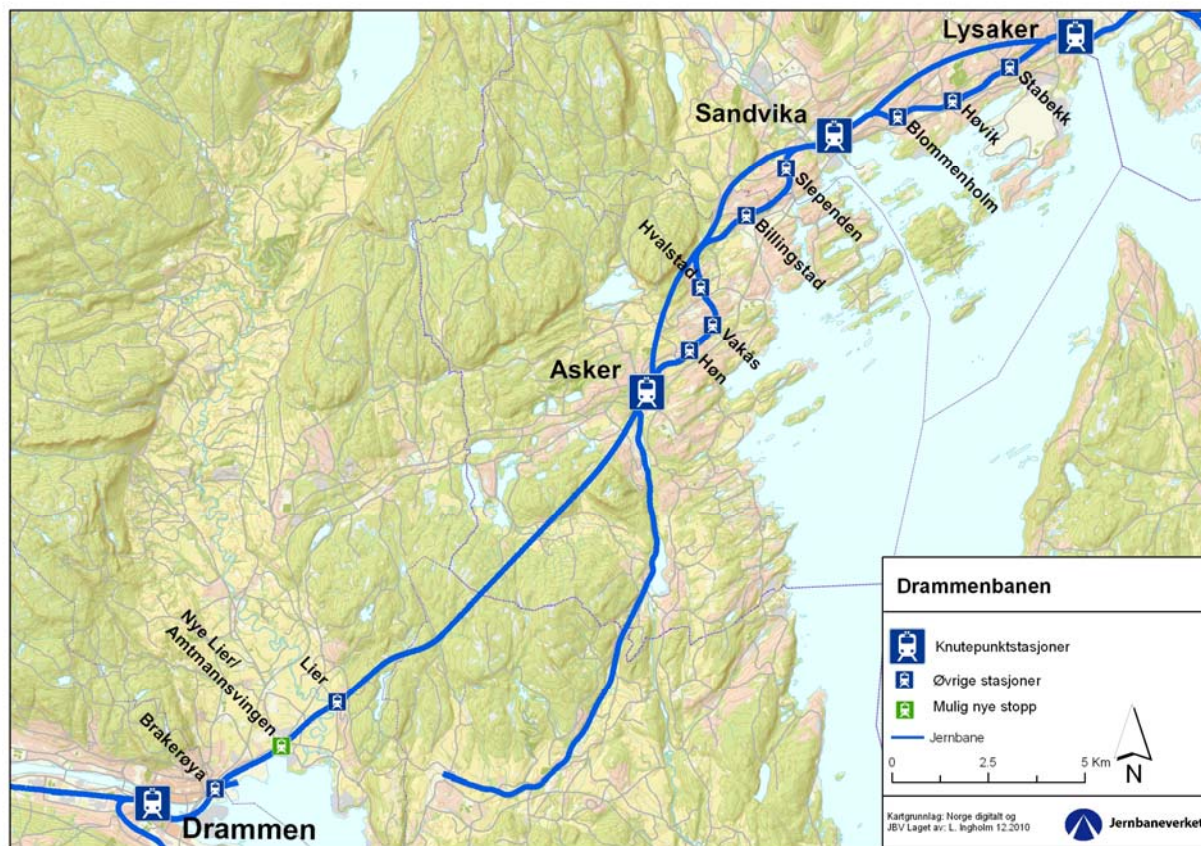


I forslag til ny grunnrute legges det opp til et økt tilbud på Asker- og Drammenbanen. Dette innebærer doblet frekvens for de fullstoppende lokaltogene til Asker, fra 2 til 4 tog i timen, og bedre fordeling av avganger over timen i knutepunktene. Ofte kan man grovt regnet forvente at doblet frekvens vil kunne gi økt trafikk med ca 30 %. Det gjenstår å se om denne effekt vil oppnås.

Videre planlegges det for en utvikling av Høvik stasjon som ledd i innføring av ny grunnrute. Her legges det opp til vandelegg som vil resultere blant annet i at togrutene som i dag snur østover på Skøyen også vil trafikere Lysaker. Dette vil ikke resultere i økt tilbud på Stabekk og Høvik.

Avstanden mellom stoppene fra Lysaker til Asker varierer fra 1 km-2,6 km. Det er 3,9 km mellom Brakerøya og Lier, og betydelig lenger gjennom Lieråsen til Asker. En stasjons-avstand på 1-2 km gir et togtilbud med usedvanlig god flatedekning. Dette er nært et T-bane konsept. De knutepunktstoppene togene går med noen få unntak i de nye dobbeltsporet (tunnelen) mellom Sandvika og Asker og etter hvert også tunnelen mellom Lysaker og Sandvika. Dette gjør at de store trafikkmengdene på de hurtige togene ikke påvirkes av mange stopp på de gamle sporet. Det er likevel riktig å påpeke at det er muligheter for å redusere reisetiden og dermed øke attraktiviteten for lokaltoget ved å kutte stopp. Det kan antas at å sløyfe et stopp på de mindre stasjonen kan redusere reisetiden med ca 1-2 minutter. Teoretisk sett vil kutt av 4 stopp på det gamle sporet kunne bety redusert reisetid med ca 4-8 minutter. Det må imidlertid vurderes nærmere

om det er mulig å hente ut en slik gevinst da rutetilbudet i knutepunktene på mange måter er låst. Det er heller her ikke tatt stilling til hvilke stasjoner som i så fall burde sløyfes.



Jernbaneverket anbefaler at stasjonsmønsteret mellom Lysaker og Asker ligger fast frem mot 2020. Som ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 er det imidlertid innledet en dialog med lokale myndigheter i Oslo og Akershus¹ om en revurdering av jernbanens rolle i kollektivbetjeningen av hovedstadsområdet. Følgende momenter fra denne dialog er:

- Jernbanen bør fortsatt bidra med å transportere de store kapasitetskrevede transportstrømmene lokalt i Oslo-området
- Jernbanens ressursinnsats kan med fordel rettes enda mer mot disse største transportstrømmene
- Det regionale jernbanetilbudet og det lokale bane/buss/trikk- tilbudet bør møtes i tydelige, regionale knutepunkter
- Disse knutepunktene bør være tyngdepunkter i den regionale strukturen, og det bør satses på en tett arealutvikling i disse tyngdepunktene

Pågående diskusjon om lokaltogtrafikkens rolle i Osloområdet, og innføring av Ringeriksbanen, er så vidt store grep som ikke er avklarte i konsept eller tid. Videre klargjøring av disse forholdene vil kunne påvirke holdningen til stasjonsstrukturen på strekningen mellom Asker og Lysaker. Flere av lokaltogstasjonene på strekningen har i dag et trafikkgrunnlag som likevel kan forsvare at det gjennomføres mindre utbedringer som tilrettelegging i fht. universell utforming og andre kundefasiliteter.

Drammenbanen i Buskerud, består av 3 stoppesteder; Lier, Brakerøya og Drammen. Disse tre stasjonene har ulike funksjoner. Drammen er den store knutepunktstasjonen og Brakerøya den bynære, supplerende stasjonen. Her uttrykker kommunen ambisjoner om å videreutvikle nærområdene til stasjonen med både

¹ NTP 2014-2023, Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området. Transportetatene

næring og boliger. Denne visjon er foreløpig ikke realiserbar bl.a. som følge av pågående utredning om godsterminalfunksjon i Drammen.

Også Lier kommune har planer om byutvikling langs toglinjen, Lierstranda, og forutsetter en ny stasjon Amtmannsvingen på strekningen.

Utvikling av Lierstranda må imidlertid avvete prosess knyttet til konseptvalgutredning for godsterminal i Drammen.

Lier holdeplass betjener et større omland. Det er etablert innfartsparkering som nylig er utvidet. Det er i dag ca. 150 plasser, og er fullt belagt. Likevel utgjør ikke kunder som benytter innfartsparkering en stor del av de reisende fra Lier stasjon. I 2008 var det ca 80 plasser som og ca. 600 av og påstigende pr. yrkesdøgn. Grovt regnet kom 1/3 av de av/påstigende på stasjonene med bil/innfartsparkering til stasjonen, forutsatt 1,2 reisende pr plass. Det er grunn til å tro at trafikken fra Lier har økt i 2010.

Selv med en høy bolig- og næringsfortetning av Lierstranda, er ikke det potensielle reisemarkedet stort nok til å forsvare fire stopp mellom Liertunnelen og Drammen stasjon på en 6 km lang strekning. Strekningen har i dag kapasitetsproblemer, begrenset hastighet (130 km/t) og høy trafikk tetthet (ca. 350 togbevegelser/døgnet) i området rundt Drammen stasjon og godsterminalen/havnen. Å etablere et fjerde stopp på fri linje, uten å øke kapasiteten, vil medføre økt kjøretid både for alle typer toget, redusert togtilbud til/fra Drammen og gi dårligere robusthet.

Lier holdeplass er eneste stoppested på strekningen som har plattformer som er for korte i forhold til de tog som stopper. Det er gitt midlertidig dispensasjon fra sikkerhetsforskriften frem til desember 2012. Det arbeides nå med å forlenge plattformene inn mot Liertunnelen. Amtmannsvingen på sikt kan erstatte Lier.

Jernbaneverket legger følgende til grunn i en videre vurdering av strukturen på strekningen Lier – Drammen:

- Frem mot 2020 opprettholdes dagens stasjonsstruktur. Plattformene på Lier holdeplass forlenges i 2012 slik at sikkerhetsforskriften ivaretatt, og kan trafikkeres uten behov for dispensasjon.
- Etablering av ny stasjon Amtmannsvingen må vurderes sammen med markedsgrunnlaget for Lier og Brakerøya holdeplass i forhold til ny stasjonsstruktur.
- Videre utredning og planlegging av Amtmannsvingen må avvete resultatet av KVVU arbeidet med ny godsterminal i Drammensområdet.

1.3 Behov for videreutvikling av stasjoner og knutepunkter

På Askerbanen vil det fremover være fokus på utvikling av de regionale knutepunktene.

Videreutvikling av Lysaker

Lysaker stasjon med bussterminal på vestsiden ble bygget ferdig i 2010. Det er imidlertid behov for å videreutvikle og tilpasse knutepunktet i forhold til framtidige planer. Det er lagt opp til høy grad av fortetning med spesielt næringsbygg nær stasjonen både på Bærum og Oslo siden. Lysaker næringsvel har tatt initiativ til et samarbeid om å utvikle gangaksene og fellesarealene ved/rundt stasjonen. Videre pågår det utredningsarbeider om utviklingen av kollektivbetjeningen av Fornebu-området, som vil påvirke det framtidige trafikkgrunnlaget på knutepunktet. Det er foreløpig en del usikkerheter knyttet til framtidige veiløsninger for E18. Framtidig E18 løsning vil få betydning for bl.a. hvordan busser skal knyttes til knutepunktet.

Planarbeid i Sandvika

Bærum kommune har tatt initiativ til planarbeid for Sandvika knutepunkt. Dette arbeid er prioritert og må avdekke potensialet og aktuelle løsninger for videreutvikling av Sandvika som regionalt knutepunkt. Viktige

momenter for videre avklaring er fremtidig sporbehov på Sandvika stasjon, å finne gode løsninger for buss og videreutviklingen av by- og senter-strukturen. Det er viktig å ivareta kollektivtrafikken i pågående prosess for utvikling av E16 og E18 i Sandvika.

Uavklarte forhold i Asker

Asker er i dag et regionalt knutepunkt med potensialet for videreutvikling. Dette omfatter i første rekke bussløsninger og sentrumsutviklingen. Det knytter seg usikkerhet til en fremtidig tunnelloøsning for E18 gjennom Asker sentrum, noe som igjen vil en viktig premiss for byutviklingen, spesielt sør/øst for Asker stasjon. Asker har i dag et stort omfang av innfartsparkering på arealer nær stasjonen, men dårlige veikapasitet på hovedveiene.

De store flateparkeringsområdene i sentrum er samtidig attraktive for byutvikling.

Innfartsparkeringen er et populært tilbud og det er fullt belagt på virkedager. Etterspørselen etter innfartsparkering er økende, blant annet som følge av nytt takstsystem i Oslo og Akershus og stor bolig- og næringsfortetning i influensområdet. Arealpress ved stasjonen og manglende veikapasitet tilsier at er behov for å lage et tilbringersystemet til Asker sentrum som kan dempe bilavhengigheten.

Drammen stasjon er pusset opp – videre utviklingsbehov

Drammen stasjon er et viktig jernbaneknutepunkt og det er på sikt behov for å videreutvikle selv stasjonsområdet. Sommeren 2010 ble sporområdet på stasjonen tilrettelagt for ca. 50 % mer togtrafikk i forbindelse med nytt togtilbud til Gardermoen. Stasjonsbygning og torvet på Strømsø ble (om)bygget ferdig sommeren 2011.. Større kapasitetsutbedringer avventer KVVU for ny IC-trase på Vestfoldbanen, utviklingsbehovet for Sørlandsbanen og KVVU for ny godsterminal i Drammensområdet. Drammen kommune har store fortetningsplaner ved stasjonen og enkelte jernbaneområder i sentrum.

Innfartsparkering i tilknytning til jernbanen

Utbyggingsmønsteret i vestkorridoren gjør at det flere plasser er stor etterspørsel etter innfartsparkering. Med noen unntak, som i Sandvika og Lysaker, har alle stasjonene relativt godt innfartsparkeringstilbud i dag. Asker peker seg ut som den store innfartsparkeringsstasjonen med ca. 1000 private og offentlige drevne parkeringsplasser.

I Drammen, Asker, Sandvika og på Lysaker har alle betalingsordninger med oblat/månedskort og/eller kortidsplasser med betalingsautomater. I Drammen ønsker kommunen å byutvikle innfartsparkeringen (350 plasser) i sentrum. Parkering for togreisende må i så fall løses på en annen måte. På Lysaker skal det etableres en liten p-plass på restarealer nord for stasjonen.

Jernbaneverkets parkeringsstrategi for innfartsparkering tilsier en gradvis reduksjon av omfang av innfartsparkering i de største knutepunktene, dvs. i sentrumsområder, og en økning der det ikke er arealpress/byutvikling. På sikt er det ikke aktuelt å opprettholde ordinær flateparkering, eller tilby offentlig finansierte/subsidierte p-hus i sentrumsområder. Jernbaneverket er samtidig positiv til å ha parkeringstilbud i hus dersom det kan løses med kommersiell drift av for eksempel ROM, kommuner og lignende. Strategiene for sentrumsområdene og betydning for innfartsparkering må videreutvikles i samarbeid med kommunene og kommersielle aktører. Jernbaneverket har på ingen planer for større utvidelser av innfartsparkering på denne strekningen. Dette vil være tema i fase 2 for Jernbaneverkets strekningsvise utviklingsplaner.

1.4 Vurdering av nytt stoppested i Lier

Frem mot 2020 foreligger det ingen anbefaling fra Jernbaneverket om nedleggelse på Drammenbanen. Den videre skjebne for Lier holdeplass spesielt, og Brakerøya generelt må vurderes som del av en større utredning om behovet for ny stasjon på Lierstranda/ Amtmannsvingen.

1.4.1 Amtmannsvingen/Lierstranda

Lier kommuneplan har foreslått by- og tettstedsutvikling på Lierstranda i sin kommuneplan for 2009-2020, og ønsker i den forbindelse å utvikle et nytt kollektivknutepunkt for buss og tog, samt nye gode gang- og sykkeløsninger.

I en tidligere gjennomført arkitektkonkurranse for byutvikling på Lierstranda, er det skissert opp mot 20 000 nye innbyggere og 20 000 arbeidsplasser i området. Dette er ambisiøst og en vil gi en vesentlig tetthet på Lierstranda enn det som er utbyggingsmønsteret i Lier kommune ellers.



Bilde: En av illustrasjonene fra arkitektkonkurransen. Kilde Asplan Viak/Placebo Effects

Jernbaneverket har i samarbeid med Buskerudbyen gjennomført en mulighetsanalyse for å illustrere utbyggingspotensialet rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen². Vurderingene er gjort ut i fra en skjematisk tilnærming om fortetting innenfor dagens byggesone og formål, samt utbygging av eventuelle LNF område nær stasjonene. Amtmannsvingen er vurdert med to alternative tetthetsgrader, middels og høy. I tabellen nedenfor er alternativet med høy utnyttelse vist, dette tilsvarer en tetthet tilsvarende omtrent som området rundt Drammen stasjon ser ut i dag (5 bosatte pr daa i boligområde, og 6,5 pr daa i blandet bebyggelse).

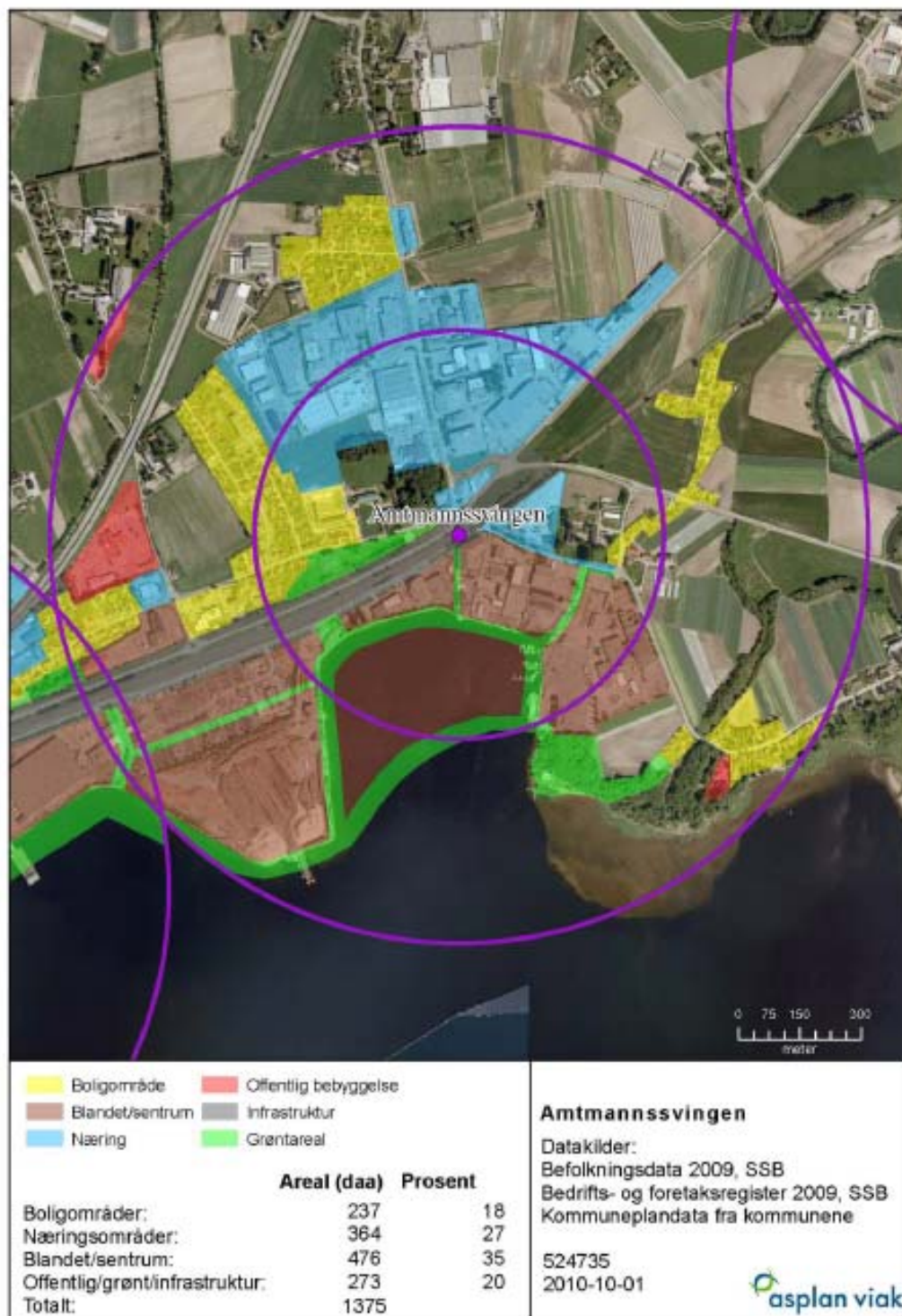
Amtmannsvingen	Bosatte	Ansatte
Dagens situasjon	800	1400
Fortetting innenfor dagens byggesone, høy tetthet	2800	4800
Bebyggelse i LNF maks 500 meter fra stasjonen	700	-
SUM	4300	6200

Vurderingen av potensialet er basert på det formål som er i dagens byggesone. Videre er utbygging av LNF arealene kun vurdert innenfor en radius på 500 m fra stasjonslokaliseringen. En ny by på Lierstranda må bety omfattende transformasjon av området og antagelig bruk av LNF områder i en større utstrekning. Vurderingene ovenfor antyder nettopp at hvis markedspotensialet for en ny stasjon skal bli tilstrekkelig så må området utvikles på nytt, og ikke være låst av dagens arealbruk.

Veistrukturen og planlagt omlegginger av Rv 23 gjør at det kan ligge godt til rette for et nytt knutepunkt på Amtmannsvingen. Der kan busstilbudet knyttes opp mot jernbanen, noe som er vanskelig å få til på Lier eller Brakerøya.

Kapasiteten på jernbanen er i dette området svært anstrengt. Jernbaneverket mener at det er nødvendig å avvente KVVU for godsterminal i Drammen. Dette vil ha sterke føringer for valg av stasjonsløsning på Amtmannsvingen.

² Asplan Viak Utbyggings- og fortettingspotensialet rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen, 2010-10-13



Figur: Dagens arealbruk innenfor 500 m og 1 km fra en tenkt stasjonslokalisering. Det foreligger alternative forslag til lokalisering av stasjonen. Kilde: Asplan Viak