



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Fylkesdelplan

for Ringeriksbanen

Bergensbanens forkortelse

HØRINGSUTKAST 22.09.93

PLAN - OG NÆRINGSKONTORET

PRESSEMELDING:FYLKESDELPLAN RINGERIKSBANEN

Buskerud Fylkeskommune utarbeider fylkesdelplan for Ringeriksbanen. Grunnlaget for fylkesdelplanen er NSBs jernbaneutredning og konsekvensutredning for de enkelte trasekorridor - alternativer. NSBs dokumenter ligger ute til høring i perioden 19. juli til 31. oktober 1993.

Fylkeskommunens styringsgruppe for fylkesdelplan Ringeriksbanen har bestått av:

Trond Helleland, hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljø
Ivar Reinton, hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljø
Nils Stavenes, hovedutvalg for samferdsel
May-Britt Nordli, ordfører Hole kommune
Kolbjørn Kvarum, ordfører Ringerike kommune

Styringsgruppa hari møte 9.9.93 behandlet utkast til fylkesdelplan, og gir innstilling til Fylkesutvalget.

Ut fra en hovedmålsetting om å oppnå full effekt av Ringeriksbanen som Bergensbanens forkortelse, og nasjonale målsettinger om å på sikt oppnå overført trafikk fra fly til bane på strekningen Oslo-Bergen, anbefaler styringsgruppa NSBs korridoralternativ nr. 6A fra Skøyen til Hønefoss.

Videre er det en målsetting at tiltaket gjennomføres innen NSBs foreslåtte tidsramme, og står ferdig til bruk i 2001.

For den regionale utvikling er det viktig at Hønefoss styrkes som regionalt senter. Kontakten mellom Nedre Buskerud og Hønefoss må opprettholdes gjennom styrket tilbud på Randsfjordbanen.

Fylkesdelplan for Ringeriksbanen behandles i Fylkesutvalget 21. september, og blir offentlig hørt i perioden 21. september-21. oktober.

Fylkesdelplanen behandles i Fylkestinget i desember, og sendes deretter til endelig godkjenning i Miljødepartementet/regjeringen.

INNHALDSFORTEGNELSE

side

1. Rammebetingelser for fylkesdelplanen	1
1.1 Lovgrunnlag	1
1.2 Fylkesplan for Buskerud 1992-95	1
1.3 Fylkesdelplaner	2
1.4 Norsk Jernbaneplan - NSBs planarbeid	2
1.5 Organisering av arbeidet	4
1.6 Fylkesdelplanens formål	5
2. Konsekvenser av Ringeriksbanen i Buskerud	6
2.1 Konsekvenser for natur og miljø	9
2.2 Samfunnsmessige konsekvenser	12
2.3 Befolkningsutvikling og pendling	17
2.4 Konsekvenser for regionalt næringsliv	21
2.5 Konsekvenser for reiselivet	25
2.6 Konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk	27
3. Ringeriksbanen - vurderinger	29
3.1 Nasjonal betydning	29
3.2 Regional utvikling	30
3.3 Kollektivtrafikkmessige anbefalinger og forutsetninger	31
3.4 Jernbanekorridor og stoppmønster	33
3.5 Samordning med annen infrastruktur	34
4. Konklusjon	35
4.1 Jernbanekorridor	35
4.2 Mål for Ringeriksbanen i Buskerud	35

1. RAMMEBETINGELSER FOR FYLKESDELPLANEN

1.1 Lovgrunnlag

Plan- og bygningsloven gir fylkeskommunen anledning til å utarbeide fylkesdelplaner og gi rammer for fylkesdelplanleggingen. Plan- og bygningslovens § 19-1, 6. ledd:

"Når det er hensiktsmessig, kan det utarbeides fylkesplan for bestemte virksomhetsområder eller grupper av tiltak fylkesplanleggingen omfatter og for deler av fylket."

Utarbeidelsen og behandlingen av fylkesdelplaner skjer etter samme regler som gjelder for fylkesplaner.

Fylkesutvalget i Buskerud vedtok i forbindelse med behandlingen av NSBs melding etter plan- og bygningsloven om planlegging av Ringeriksbanen, 15.09.92, at det skulle startes en fylkesdelplanprosess som skulle løpe parallelt med NSBs planlegging. Fylkesdelplanen baserer seg på NSBs hovedutredning og konsekvensutredninger, som ble lagt ut på høring 19. juli. I tillegg er arbeidet med planen hjulpet av noen enklere utredninger og undersøkelser i regi av fylkeskommunen og Høle kommune.

1.2 Fylkesplan 1992-95

I fylkesplanens kapittel om miljø og infrastruktur (kapittel 5) er det satt som hovedmålsetting at det skal oppnås bærekraftig utvikling, og at "føre var"-prinsippet skal gjøres gjeldende for all virksomhet. Det legges vekt på at alle sektorer, nivåer og befolkningsgrupper i samfunnet skal bidra i kampen for et bedre miljø og en bærekraftig utvikling. Miljø skal være en premiss for all virksomhet.

For transportsektoren er det nedfelt som hovedmålsetting at alle typer transportmuligheter skal utvikles og forbedres med sikte på at samferdselssektoren tar sin del av den nødvendige reduksjon av utslipp av klimagasser, støv og støy. Det tas sikte på å minimalisere transportbehovet gjennom samordnet planlegging, og å senke energiforbruk og forurensning pr. person og godskilometer i Buskerud.

For jernbane spesielt er målet å øke andelen av persontrafikk og godstrafikk på jernbane i Buskerud vesentlig. Den økte satsingen på jernbane innebærer at det gis høy prioritet på opprettholdelse og videreutvikling av NSBs kapasitet, kvalitet og service. God tilgjengelighet til jernbanen direkte eller via annen offentlig transport og sterkere satsing på utbygging av et bedre og raskere jernbanenett er prioritert.

Videre utbedring av Bergensbanen inklusiv bygging av Ringeriksbanen er eget punkt i fylkesplanen. Dette med sikte på:

- Nedkorting av reisetiden Oslo-Bergen
- Styrking av næringslivet i Ringerike og Hallingdalsregionen
- Større nærhet fra kontinentet og Sverige til Norges største reiselivsregion

I NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan (NJP) 1994-97 er utbygging av Ringeriksbanen prioritert som nr. 3 etter modernisering av Østfoldbanen og av Vestfoldbanen.

Stortinget har i sin behandling av NJP 94-97 bevilget 20 mill. kr. til videre planlegging av prosjektet. I tillegg er det foreslått å bevilge 150 mill. kr. over ekstraordinært satsingsprogram i perioden, dersom planleggingen kommer langt nok.

NSBs Jernbaneutredning, s.k. Hovedrapport, for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse, og konsekvensutredning fase I, ble sendt på høring av NSB i juli. Dokumentene skal høres i perioden 19. juli - 31. oktober 1993.

Hovedrapporten inneholder en beskrivelse av de ulike alternative korridorer for trasé som er utredet, samt en analyse av marked, bedriftsøkonomisk vurdering og samfunnsøkonomisk vurdering for prosjektet.

Konsekvensanalysen for prosjektet er delt i to, en "grovmasket" del, fase I, og en "finmasket", fase II. Den grovmaskede konsekvensvurderingen følger hovedrapporten og er tilpasset dette nivået. Den finmaskede konsekvensvurderingen er knyttet til kommunedelplan- nivået, og vil gå mer i detalj når det gjelder konsekvenser av den valgte traséen.

Konsekvensutredningene for fase I inneholder beskrivelse av de alternativene til trasékorridor som er utredet, og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn for de ulike alternativene. I tillegg er utredningsprogrammet for fase II av konsekvensutredningene lagt ved dokumentet, og skal høres sammen med dette.

1.6 Fylkesdelplanens formål

Fylkesdelplanarbeidet har følgende formål:

- Å få belyst de nasjonale og regionale konsekvenser en Ringeriksbane vil få sett i Buskerud-perspektiv.
- Gi prinsipielle retningslinjer for arealutnyttelse og forvaltning av naturressurser som vil bli berørt av tiltaket
- Formulere mål for hvordan de berørtes interesser skal ivaretas med hensyn til de konsekvenser anlegget/driften av Ringeriksbanen vil få
- Å velge hovedalternativ/utbyggingskonsept.

Fylkesdelplanen er et politikkdokument som er direkte tilknyttet fylkesplanverket i Buskerud. Den supplerer og detaljerer målsettinger/prinsipper i Fylkesplanen 1992-95, og planer i tilknytning til denne, når det gjelder tiltaket Ringeriksbanen spesielt.

Fylkesdelplanen inneholder kun sammendrag av konsekvensutredninger i tilknytning til de ulike alternativene som er vurdert av NSB. Den tar utgangspunkt i NSBs Hovedplan, og konsekvensutredningsdokumentet som tilhører denne fasen.

Fylkesdelplanen tjener som fylkeskommunens høringsuttalelse til disse dokumentene, og i tillegg som fylkeskommunens valg når det gjelder trasékorridor og mål for Ringeriksbanen i Buskerud.

Fylkesdelplanen høres i en måned (jfr. § 19-4 i plan- og bygningsloven om behandling av fylkesplaner) fra 21. september til 21. oktober. Etter endelig vedtak i fylkestinget i desember, sendes den til miljøverndepartementet som hører den på departementsnivå og avgjør om den kan godkjennes departementalt eller må undergis behandling ved kgl.res.

Også for fylkesdelplaner gjelder plan- og bygningslovens § 19-6, hvor det står om fylkesplanens virkninger: "Fylkesplanen skal legges til grunn for fylkeskommunens virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i fylket. (...)" Dette betyr at vedtak i en fylkesdelplan gir grunnlag for innsigelse fra fylkeskommunen hvis statlige eller kommunale virksomheter fraviker planen. En fylkesdelplan vil således være et styringsredskap som gir mulighet til å styre retninger og prosedyrer i arealspørsmål.

ALTERNATIV 3: GREFSEN

De vurderte alternativene følger dagens Gjøvikbane fra Oslo S til Grefsen. Her fortsetter traséen i tunnel under Nordmarka og kommer opp i dagen på ulike steder på Ringerikssiden.

ALT. 3A: Dette alternativet kommer ut i dagen ved Toenbakken og kobler seg direkte på Bergensbanen fra Roa, og går langs eksisterende bane til Hønefoss stasjon.

ALT. 3B: Alternativet kommer ut i dagen ved Ultvedtjern nord for Åsa, krysser Rv 241 og E16 ved Tannberg og går videre på sørsiden av Statens kartverk. Traséen krysser Storelva på viadukt og fortsetter til Hønefoss.

ALT. 3C: Kommer ut i dagen ved Vestern. Banen skjærer seg deretter gjennom et gammelt, etablert boligområde på Vesternbakken og krysser Storelva på viadukt. Traséen tilknyttes Bergensbanen ved Hønefoss stasjon.

Mulige stasjonsplasseringer: Oslo/Grefsen, Hønefoss sentrum. 3B muliggjør stasjon på Tolpinrud.

ALTERNATIV 4: ALT. 1/ALT. 2 VIA SUNDVOLLEN - ÅSA

Alternativet er en videreføring av alternativ 1 eller 2 nord for Steinsfjorden. I stedet for å gå i bru over Kroksund dreier banen nordover langs Steinsfjorden. Banen kommer ut av tunnelen ved Sundvollen. Her er det mulig å anlegge en holdeplass.

Alternativet har to varianter ved Steinseter: Én variant går i tunnel, mens en annen variant følger Steinsfjorden. Ved Åsa deler alternativet seg:

Alt. 4A: Fortsetter nordover ved Åsa, og går i tunnel sørvest for Fleskerud Skytebane. Traséen fortsetter i tunnel til Toenbakken hvor den tilsluttes eksisterende Bergensbane, tilsvarende alt. 3A

Alt. 4B: Går i en venstrekurve ved Åsa og fortsetter mot Tannberg, videre tilsvarende alternativet alt.3B.

Mulige stasjonsplasseringer: Sundvollen, Hønefoss sentrum eller Tolpinrud (alt. 4B)

ALTERNATIV 5: TUNNEL UNDER STEINSFJORDEN.

Tunnel under Steinsfjorden er et alternativ til å krysse Kroksundet med bru. Alternativene 5A og 5B er undervarianter som kan kombineres med alt. 1 og 2. Begge alternativene går under Sundøya og Slettøya.

Mulige stasjonsplasseringer: Hønefoss sentrum/Tolpinrud

ALTERNATIV 6: SKØYEN VIA ÅSA

I stedet for å gå via Sundvollen som alt. 1, går dette alternativet direkte mot Åsa i tunnel. Deretter kan traséen kobles sammen med alternativ 3A eller 3B.

Mulige stasjonsplasseringer: Nationaltheateret, Hønefoss sentrum/Tolpinrud

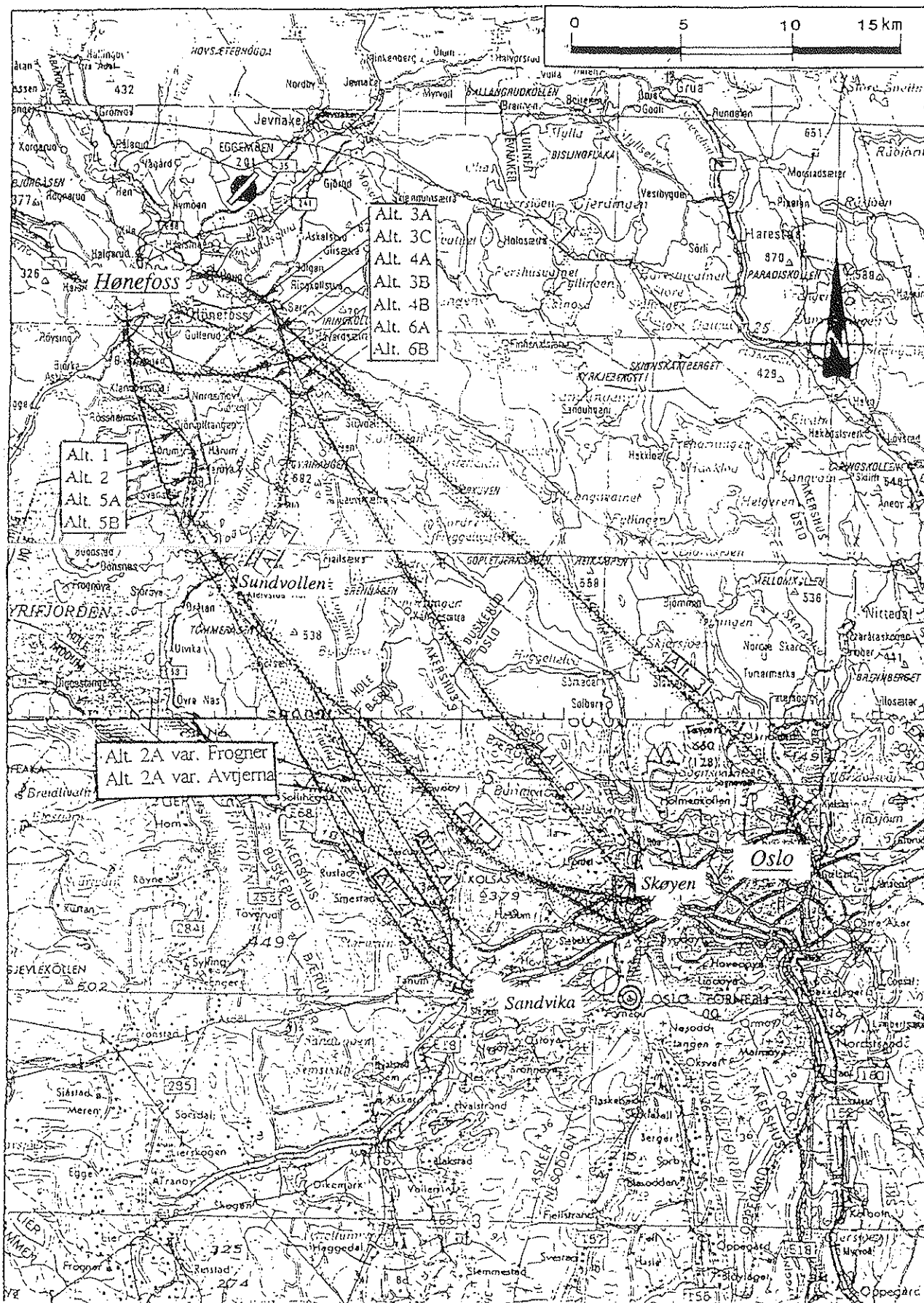


Fig. 1: NSBs trasékorridor - alternativer

2.1 Konsekvenser for natur og miljø

NSBs konsekvensutredning går relativt grundig inn på konsekvensvurderinger for miljøet av de ulike trasévariantene. Fylkesdelplanen konsentrerer seg om å vurdere de konsekvenser som de ulike traséalternativene i Hole og Ringerike vil kunne påføre miljøet.

Sammendrag av NSBs konsekvensvurderinger:

Luftforurensing og klima

Jernbane gir ubetydelige bidrag til luftforurensingen. Tiltakets betydning for luftforurensning og klima er knyttet til antatt overføring av trafikk fra veg til bane. De alternativ som beregnes å gi mest overført trafikk vil bidra mest til reduksjon av utslipp som CO₂, NO_x, CO og støv. Generelt gjelder det at de traséalternativ som er mest rettet inn mot lokaltrafikk, med holdeplasser nær folks avreise- og målsteder, vil gi mest overført trafikk. Tiltaket vil ikke ha stor effekt i målet om å oppnå nasjonale målsettinger om utslippsreduksjon eller stabiliseringer. Signaleffekten er likevel viktig.

Støy og vibrasjoner

På dette nivået er støyforholdene kun beregnet på et overordnet nivå. Mer nøyaktige støvberegninger, antall personer som vil bli berørt og støydempingstiltak vurderes i neste fase, i tilknytning til kommunedelplan- utredning av hovedtrasé. Av større boligkonsentrasjoner som kan bli berørt, nevnes Bærums Verk og Hønefoss som de viktigste. Boligområder ved Vik og Sundvollen kan også bli berørt. På de øvrige dagstrekningene er det for det meste spredt bebyggelse.

Vibrasjoner er knyttet til dårlige grunnforhold, spesielt leire. Når huset står på fjell og jernbanen på løsmasser eller omvendt, kan man som regel se bort fra følbare vibrasjoner. Det forventes ingen vibrasjonsproblemer av banen uansett alternativ.

Landskap og kulturmiljø

Dimensjonerende hastighet for Ringeriksbanen er 200 km/t med konvensjonelt materiell, dvs. ikke krengetog. Dette krever en forholdsvis stiv linjeføring, som gjør tilpasning til landskapet konfliktfylt. Utbedringstiltak kan gjennomføres der konfliktene blir store, bl.a. overdekking av linjen, utforming av nærlandskapet eller utforming av linjen slik at kontrasten med landskapet kan oppleves positivt, bl.a. ved bruk av viadukt (bru) i stedet for fyllinger der disse blir svært høye.

Størst konflikt med landskap på Buskerud-siden blir det i området mellom Kroksund og Hønefoss. Her går banen gjennom landskap og kulturmiljø av stor estetisk verdi og med historiske røtter til vikingtiden.

Både alternativ 1 og 2 (og 2A med varianter) kommer i konflikt med det storslagne landskapet og kulturmiljøet mellom Kroksund og Hønefoss. Traséene vil i tillegg berøre det særpregete og verdifulle meanderlandskapet ved Storelva. Det er imidlertid ikke registrert at noen av kulturminnene i dette området blir berørt.

Alternativ 4 gir lokale problemer med tilpasning til landskapet, men vurderes som lite problematisk i forhold til storlandskapet langs Steinsfjorden. Alternativene kan ha

Alle alternativer som har tilknytning til mulig stasjon på Tolpinrud (alt. 1, 2 ,3B, 4B, 5 og 6B), vil kunne gi noen ulemper for jordbruket i dette området.

Vannressurser

Alternativ 1 og 2 vil gå i bru over Kroksund. Brua kan bygges slik at den ikke vil ha noen innflytelse på vannutskiftingen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Vannkvaliteten er vurdert å bli lite påvirket.

Alternativ 4 vil ikke i vesentlig grad innvirke på vannkvaliteten, men friluftaktivitetene over et stort område vil bli berørt på grunn av hemmet tilgjengelighet og innsnevring av vannrelaterte friluftsområder. Eventuelle vannforsyninger fra brønner og bekker kan bli berørt. Alt 3 og 5 (tunnel under Steinsfjorden) vil ikke påvirke vannkvaliteten.

Konsekvensutredningen antyder også en lokalisering og formgivning av denne byveksten, dels på landet, i Hole kommune, og dels i byen, i Hønefoss sentrum.

Om Hole: Hvis vi går ut fra de alternativene som innebærer tunnelåpning ved Sundvollen, "ligger de planlagte boligfelt i området svært gunstig til. her er man innen gangavstand til stasjonen, og dette er også gangavstand til det eksisterende boligfeltet i området... Samtidig er dette et av de mest attraktive bostedsområdene på hele Ringerike, nærmest Oslo-området, og med kveldssol og utsikt over Tyrifjorden og Steinsfjorden. Som tilbakeflyttingsområde for folk med tilknytning til Hole, er dette området særdeles velegnet."

Om Hønefoss: "Som utbyggingsmønster for å bygge opp under en framtidig bruk av jernbanen som kommunikasjonsmiddel mot Oslo-området, er en sentrumsnær utbygging svært velegnet. Med en stasjon nær sentrum av Hønefoss, vil store deler av byens befolkning ha gangavstand til jernbanen."

Det er altså ikke mye dramatik over dette. Det vil være behov for anslagsvis 25 nye boliger hvert år (hvis vi forutsetter at tilbakeflytterne er barnefamilier), delt mellom Hønefoss og Sundvollen. Dette er knapt merkbart i det kommunale boligprogram. Det er grunn til å stille spørsmål om utviklingen virkelig vil bli så bagatellmessig?

Går man inn i forutsetningene for modellberegningen, og resonnementet som helhet, finner man flere svakheter. Den største innvendingen kan tettes mot hovedgrepet, nemlig at befolkningsutviklingen langt på vei blir forklart som en konsekvens av boligbyggingen. Modellen forutsetter en boligbygging som gir rom for en tilbakeflytting. Dermed kan vi si at beregningsresultatet avhenger av hvilken forutsetning det gjøres for antall boliger som vil bygges, - og dette er et tall som vil variere avhengig av etterspørselspress og hvilken dristighet kommunene og utbyggerne har når det gjelder å tilby nye boliger.

Den andre svakheten er at hele den forventede innflytting reserveres for utflyttede ringerikinger som vil hjem. Men under gitte vilkår, med sterkt press på arbeidsmarkedet og boligmarkedet i Oslo og Akershus, er det ikke bare utflyttede med hjemlengsel som reflekterer over gode tilbud, men alle som opplever problemene i pressområdene. Boligområder i 35 minutters avstand fra Oslo vil framstå som svært attraktivt for alle, uansett hvor de kommer fra.

En kan sammenligne med et annet utpendlingsområde i Buskerud, nemlig Drammen. Drammensregionen som helhet har hatt relativt høy innflytting av personer med arbeidstilknytning til hovedstadsregionen, altså innflyttere som bruker pendling som tilpasningsform. Drammens vekst skyldes ingen spesiell tilbakeflytting, men fordeler som skyldes nærhet til Oslo.

Dette tilsier at Hønefoss, og evt. Hole har et betydelig potensiale til å utvikle seg til satellittby(er). Siden Hønefoss i utgangspunktet er et relativt selvstendig bysenter, er ikke dette en endring som vil skje over natta. Men gradvis vil byen få en tosidig karakter, som Drammen, dels selvstendig by med egne tradisjoner, og dels en by med sovebykarakter, befolket av innflyttere uten røtter på stedet. Dette utviklingsforløpet svekker altså Hønefoss' egenskaper som regionsenter for en omkringliggende region.

internasjonalt samfunn som fokuserer på store flyplasser, vil det være behov for mindre flyplasser som kan "mate" de store flyplassene og være base for flytaxi.

Den "myke" infrastrukturen er utvikling av kunnskap, kompetanse og kvalifikasjoner, og de institusjoner som følger disse faktorene: Høgskoler, forsknings- og kompetansesentra. Hvis denne sektoren bygges ut, vil det innebære en sterkere markering av de tre byene. Hønefoss er slett ikke utdefinert av de andre.

Ser vi sumvirkningen av utbygging av disse infrastrukturene, får vi en utvikling *på tvers*- i den betydning at det skapes en vekstakse som ikke peker inn mot Oslo. Det vil i stedet danne seg en ny region i innlandet. Hvordan den avgrenses er vanskelig å si, men hvis vekstbeltet strekker seg fra Modum til Hadeland, er Hønefoss det naturlige sentrum for regionen. Og uansett vil Hønefoss antakelig få et innslag av den utviklingen vi beskrev foran- sovebyen, som sammen med vekstområdet kan gi forsterket dynamikk.

Konsekvenser for de øvrige regionene i Buskerud

Med den antydde "ringbyen" vil Midt fylket komme i kampsonen mellom byene. Siden denne regionen har svake senterdannelser, er det ikke usannsynlig at det vil oppstå en sterkere draging mot Hønefoss. Relativt sett vil også Hønefoss styrke seg i forhold til Drammen, mens Kongsberg antakelig vil føle seg sterkere tilknyttet høykompetansemiljøet langs "the electronic coast"- Vestfold, med kompetansesenteret Horten.

Dermed har vi kommet fram til en annen svakhet ved konsekvensutredningen, nemlig at den forutsetter at den relativt økte nærhet til Oslo vil generere befolkningsstrømmer, men ikke skape noen spesiell næringsdynamikk. Det bør stilles spørsmål ved om det er sannsynlig at et område som med et slag halverer sin relative avstand til landets største byregion, ikke får en fornyet interesse som næringsområde.

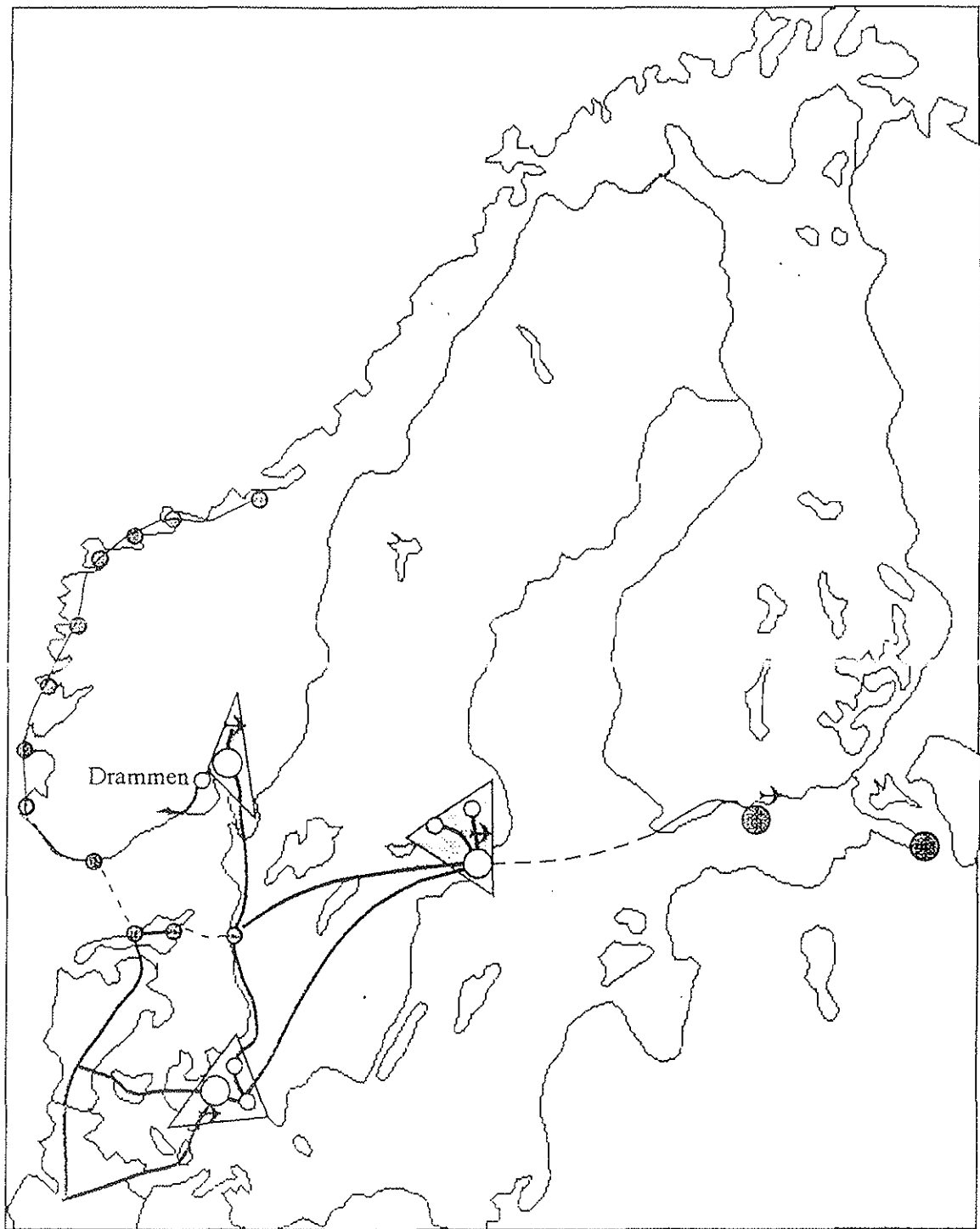
Det er igjen viktig at utviklingen kobles til hvilke andre satsinger som vil finne sted i regionen. I fylkesplanen er det satsingsområder som vil kunne innvirke:

- * Ferjefri forbindelse over Oslofjorden
- * Bedre vei/jernbane fra Drammen til Hokksund/Kongsberg
- * Samarbeid i en kompetanseakse Kongsberg/Horten
- * Markedsføring av regionene

På den "harde" infrastruktur-siden kan vi konstatere at ferjefri forbindelse til Østfold vil danne en ny ring rundt Oslofjorden.

På den "myke" siden vil utvikling av en kompetanseakse fra Kongsberg til Horten bekrefte en sterkere forbindelse med Vestfold, og også indirekte med Østfold og Scan-Link.

Den regionale utviklingen peker her stadig klarere ut over fylkesgrensene, med en Ringeriksregion som orienterer seg inn i Oppland mot Akershus og flyplassregionen, i sør vil Kongsberg orientere seg mot Vestfold, Østfold og gjennom Scan-Link mot Europa via landeveien. Dette samsvarer med den regiontenkning som er nedfelt i fylkesplanen; eksempelvis kan nevnes tiltakene:



- Viktige hovedårer: Motorvei og/eller høyverdig tog
- Viktige veiforbindelser
- - - - - Viktige ferjer
- △ Viktige regionale sentra
- Hovedsteder med ekspansjonsområder

Fig. 2: Buskerud i skyggen av det gyldne triangel

2.3 Befolkningsutvikling og pendling

BRUER A/S har hatt i oppdrag å gjøre betraktninger omkring befolkningsutvikling, pendlingspotensiale og konsekvenser for regionalt næringsliv. Kapitlene 2.3 og 2.4 bygger på deres rapport, som også følger som utrykt vedlegg til fylkesdelplanen, og er tilgjengelig på plan- og næringskontoret.

Som drøftet ovenfor, er det vanskelig å se et tiltak som Ringeriksbanen isolert fra annet som skjer av infrastrukturbygging og næringsutvikling. Når NSB likevel gjør dette, er det ut fra konsekvensutrednings- tekniske begrunnelser: Det er konsekvenser av Ringeriksbanen som skal utredes, og de virkninger Ringeriksbanen kan få på samfunnet- isolert sett. Selv på disse premisser er det grunn til å stille seg noe kritisk til konsekvensutredningens resultater.

NSB har beregnet befolknings- og arbeidsplassveksten ved hjelp av planleggingsmodellen PANDA. Disse viser for referansealternativet (ikke utbygging) en jevn utviklingsbane med økning i tallet på arbeidsplasser fra 13 300 i 1991 til 14 600 i 2010. Befolkningstallet øker med 1900 til ca 33 800 i løpet av disse to tiårene. Dersom denne beregningen slår til, vil befolkningsveksten i Hole og Ringerike bli langt lavere i denne 20-års-perioden enn den vi har lagt bak oss. Tallet på innbyggere økte med ca 3000 i de to kommunene mellom 1970 til 1990; ca 1000 i Hole og ca 2000 i Ringerike.

Med utbygging av Ringeriksbanen (alternativ 2A, NSBs anbefaling) er det forutsatt at arbeidsplassstallet øker til 14800 i 2010, dvs. bare ca 200 mer enn dersom jernbanen ikke bygges. Befolkningstallet øker derimot vesentlig mer enn i referansealternativet. Etter utbyggingen vil befolkningsøkningen være ca 3600, dvs. nesten en dobbelt så stor økning enn hva som ville vært tilfelle dersom ny bane ikke blir bygd. Økningen kommer dels fram som en følge av kortere reisetid til Oslo (dvs. økt sentralitet for Hønefoss, og dermed større attraktivitet)- ca 400 personer, mens resten er basert på en innflytting- tilbakeflytting av folk som har røtter i distriktet, som fortsatt tar sikte på å jobbe i Oslo.

Med dette øker pendlingen fra Hole og Ringerike betydelig. På denne måten skapes et marked for togtransport fra Ringerike mot Oslo.

NSBs modellberegninger er - som alle andre modellberegninger - avhengig av hvilke forutsetninger som gjøres. Det er grunn til å stille seg noe kritisk til en del av de forutsetninger som er valgt. Tilbakeflyttingsanslaget er et slikt. Forskjellen i befolkningsvekst mellom et alternativ som er basert på ny bane og et som baserer seg på nåværende transportformer, er også tvilsom. Likeså er det grunnlag for å sette spørsmål ved forskjellen i arbeidsplassstallene mellom de to beregningene. Beregningene forutsetter at Ringerike og Hole nesten ikke vil ha noen arbeidsplassstilvekst som følge av banen, men bare vekst i folketall.

NSBs beregninger er sammenlignet med befolkningsprognoser utarbeidet for inneværende fylkesplan og egne beregninger på PANDA-modellen. Denne sammenligningen synes å bekrefte at det er beregnet et for lavt folketall for referansealternativet.

Det synes også som at ubalansen på arbeidsmarkedet er satt for lavt i referansealternativet, noe som kan bety at pendlingen vil fortsette å stige selv uten realisering av Ringeriksbanen. Slik sett kan togets effekt som generator for befolkningsvekst være noe overdreven.

Ringerike kommune er ikke integrert i hovedstadsområdet bolig- og arbeidsmarked på samme måte som Hole. Ringerike kommune har en rimelig god dekning av arbeidsplasser, det finnes lange tradisjoner knyttet til skogbruk og skogbruksbasert industri samtidig som eget by- og handelsenter representerer service- og møtested for byen og områdene rundt. Ringerikes 27 000 innbyggere vil kunne gi en virkning av stabilitet, selv med innflytting av flere hundre i året.

Grovt oppsummert kan en si at Hole kommune har et innslag av pendlere som har valgt kommunen ut fra bostedskvalitetene, mens Ringerike sannsynligvis har et større innslag av pendlere som i dag har valgt lengre arbeidsreise framfor å flytte.

Hva skjer når jernbanetilbudet bedres?

* Eksemplet Liertunnelen og reisende fra Lier og Drammen:

Liertunnelen stod ferdig i første halvdel av 1970- tallet, og er sammenlignbar med strekningen Ringeriksbanen vil gå over. Togtilbudet mellom Drammen og Oslo sentrum har også blitt vesentlig forbedret gjennom ferdigstillingen av Oslo-tunnelen og økningen i avgangene.

Pendling fra Lier og Drammen har hatt en markert økning de siste 20 år.

I reisemiddelvalget er det fremdeles personbilen som ser ut til å være vinneren (Folke- og boligtellinger 1980-1990). Tallet på togreisende er relativt sett lite endret de siste ti år, men det synes å være flere som velger å kombinere tog med personbil.

Mobiliteten i samfunnet er stadig voksende. Dette medfører økt trafikk med tog, men relativt sett synes det som om det er personbilen som vinner mest terreng i Drammen og Lier.

* Eksemplet Jærbanen

Opprusting av Jærbanen er eksemplet på hva som kan skje med trafikken når togtilbudet forbedres kraftig. Her byttet man ut et 30 år gammelt togsett, og erstattet dette med et moderne nærtrafikktoget. Reisetiden ble redusert med 9-25 min. fra Egersund til Stavanger. Antallet avganger økte kraftig, og man investerte i plattformer, leskur osv. og innførte et felles takstsystem med øvrig kollektivtrafikk i distriktet.

Resultatet er følgende:

- Fra høsten 1991 til våren 1993 har den ukentlige trafikken økt fra ca 14 500 til 30 500, dvs. mer enn en fordobling.
- Trafikkveksten var sterkest det første året, for deretter å stabiliseres
- Helgetrafikken har hatt en sterkere økning enn hverdagstrafikken. I 1991 utgjorde denne 6%, i 1993 14%.

* Eksemplet Vestfoldbanen:

Vestfoldbanen er den banestrekning som har hatt den betydeligste veksten i tallet på reisende i Norge. Fra 1978 til 1992 økte passasjervolumet fra 200.000 til 1,5 millioner.

2.4 Konsekvenser for regionalt næringsliv

Faktorer ved valg av lokaliseringssted varierer fra en type bedrift til en annen. Hvilke faktorer som er viktige ved lokaliseringsvalget, varierer dessuten over tid. Å velge Rjukan som etableringssted for industriproduksjon var fornuftig den gang nærhet til energikilden var av betydning. I dag er faktorene for valg av lokaliseringssted mer sammensatte.

Grovt forenklet kan følgende årsaker til en bedrifts beliggenhet angis:

- Ingen stedsspesifikke fordeler eller ulemper. Bedriften etableres ut fra gründerens preferanser til stedet; og disse kan variere.
- Lokaliseringsstedet er passende for produksjon eller andre operative kvaliteter, slik som nærhet til råstoffer, marked o.a.
- Lokaliseringsstedet tilfredsstiller særskilte krav som bedriftens aktiviteter setter (beliggenhet i forhold til transport, kompetansemiljø etc.)

Ved en situasjon der bedriften vurderer flytting eller knoppskyting, legges det i alminnelighet stor vekt på konsekvenser for den personlige kontakten mellom bedriften og samspillspartnere. Å opprettholde eller skape relasjoner ansikt-til-ansikt har betydning både for tjenesteytende og vareproduserende bedrifter.

Ringeriksområdets muligheter som etableringsområde er kjennetegnet av muligheten for å tilfredsstille de elementer som skaper ovennevnte betingelser. -Det er en næringspolitisk erkjennelse at for relokalisering som finner sted i dag, vil tomt/bygning og offentlig finansieringstilbud ikke være tilstrekkelig. Helheten er avgjørende.

Direkte virkninger av Ringeriksbanen vil være knyttet til:

- Leveranser fra Buskeruds næringsliv til utbygging og drift av jernbane
- Bedre tilbud til de godshåndterende bedrifter
- Bedre tilbud til næringer avhengig av personreiser.

Kort om utviklingen i fylkets næringsliv

Nedgangen i sysselsettingen i primærnæringen har skjedd kontinuerlig i Buskerud som ellers i landet. Buskerud- og Ringerike- har imidlertid en relativt stor sysselsetting i skogbruket, og skogbruksbaserte bedrifter.

Buskerud har vært et av landets mest markerte industrifylker. Som i resten av landet har industrisysselsettingen gått tilbake. Treforedling, trevare og produksjon av verkstedsprodukter er bransjer hvor sysselsettingen har gått tilbake. Antallet større bedrifter er også redusert.

Bortsett fra offentlig sektor og reiselivsnæringen har det heller ikke vært vekst i sysselsettingen i de tjenesteytende bransjer.

lenger enn Oslo-Hønefoss. Det vil være de lange transporter mellom Oslo og Bergen som i første rekke vil tjene på en Ringeriksbane. For "skreddersydde" transporter, f.eks. fra Follum, kan Ringeriksbanen ha en betydning, men spørsmålet om hvilket traséalternativ som bør velges er uten betydning i godssammenheng. Oppgraderingen av jernbanen vil bli en viktig forutsetning for de transportvalg den skogbruksbaserte industrien skal gjøre.

Næringer avhengig av personreiser

Ringeriksbanen vil gi raskere persontransport til Oslo. Sammen med utbedringer på Bergensbanen vil en fra Hønefoss også kunne nå Hallingdal og Bergen innefor en kortere reisetid.

Tjenestereiser

For personreiser vil jernbanen i første rekke ta markedsandeler på de daglige arbeidsreiser på strekningen Hønefoss-Oslo. En nedkortning av reisetiden sannsynliggjør også at toget vil kunne ta markedsandeler av tjenestereiser, fortrinnsvis mot Oslo sentrum. Andelen av tjenestereiser med ny bane er beregnet til 10-15%.

Mellom Oslo og Hønefoss er det i dag svært lite omfang av tjenestereiser med tog. Anslaget på 10-15% utgjør en ren nettovest i forhold til basisalternativet. Her gjelder det at jo kortere reisetid banen får, jo høyere andel vil toget kunne få av disse reisene.

Den økte sentraliteten for Ringeriksregionen vil i noen grad øke togets muligheter. Forutsetningen er at bedriftene er lokalisert i gangavstand til togstasjonene. Personbilens fleksibilitet på de korte og mellomlange tjenestereisene på Østlandet vil imidlertid fortsatt eksistere etter at Ringeriksbanen er en realitet. Her vil togets tilbud og markedsføring spille stor rolle.

For regionen vil antakelig effekten på reielivet være større enn for tjenestereiser, se kap. 2.5.

Ringeriksområdets muligheter i næringsutviklingen

En økende erkjennelse innenfor næringsutvikling og tiltaksarbeid baserer seg på å utvikle det næringsliv som allerede er etablert eller planlagt, slik som fabrikken på Årbogen. Også i perspektivet som dreier seg om utbygging av Ringeriksbanen, gjelder det å holde fast ved denne erkjennelsen.

Ringerike kommunes næringsliv er fortsatt preget av industrien, og da i første rekke treforedlingsbransjen. Om lag halvparten av kommunens 3000 industriarbeidsplasser er å finne innen denne næringsgruppen. Andre viktige bransjer er trevareproduksjon, mineralisk industri og verkstedindustrien. Industrien har i hovedsak stabil arbeidskraft, høvelige lokaler og rimelig god tilgang på innsatsvarer i produksjonen. Markedene varierer fra internasjonal orientering til hjemmemarkedet.

Transport har stor betydning, men Ringeriksbanen vil ikke endre rammebetingelsene betydelig. Den økende sentraliteten til Ringerike vil ventelig ikke føre til endringer i arealsituasjonen eller press på lønnsnivå, hvis en ser Ringeriksbanen isolert.

For Ringerikes øvrige næringsliv vil tjenesteyting og underleveranser til industrien være et viktig element.

2.5 Konsekvenser for reiselivet

En så radikal forkortelse av reisetiden som tiltaket vil medføre, vil kunne få effekter også for reiselivet i regionen. Reiselivsmarkedet kan deles inn i fritidsreiser og reiser som gjøres i forbindelse med arbeid; kurs, konferanser mv. Ut fra en antakelse om at de deler av reiselivet som vil merke størst virkninger av Ringeriksbanen, vil være dags- eller weekend-turismen, og kurs- og konferansemarkedet, har Fylkeskommunen fått gjort en betraktning omkring hvilke konsekvenser tiltaket kan tenkes å få for reiselivet. Denne betraktningen er utført av arkitekt D. Hvoslef-Eide, og rapporten er tilgjengelig på Plan- og næringskontoret.

Kurs- og konferansemarkedet er idag en meget konkurranseutsatt næring. Dette skyldes en vekstoptimisme fra 70- og 80-åra, med stadig nye tilskudd av bedrifter. Idag ser vi konturene av en mulig nedgang, etter en periode med stagnasjon. Så lenge de fleste bedrifter ligger svært nær hverandre i tilbud og pris, blir en attraktiv beliggenhet og reiseavstand i forhold til markedet viktigere og viktigere.

Relatert til Ringeriksbanen og Hallingdal, kommer hovedtyngden av kurs- og konferansedeltakerne fra det sentrale Østlandsområdet- dominert av Oslo og Akershus. Ringeriksbanen vil forsterke den preferanse dette markedet allerede har til Ringerike og Hallingdal.

Kurs- og konferansemarkedet vil spesielt bli påvirket av den generelle trend- knyttet til begreper som bærekraftig utvikling, energiøkonomisering og forurensing. Spesielt fordi apparatet bak denne type yrkesbetinget reisevirksomhet enten er knyttet til offentlige forpliktelser (lovfestet reisemåte) eller til "lønnsom" (propagandaorientert) profilering, kall det gjerne markedsmessig gevinst ved miljømessig synergieffekt.

Imidlertid er dette effekter som etter hvert kan oppnås også langs andre jernbaneårer i framtiden. Reiselivsbedrifter langs Vestfoldbanen og kanskje lang Sørlandskysten kan etter hvert arbeide seg inn med en større markedsandel. Dette ved å appellere med noe helt nytt på opplevelsessiden, totalt forskjellig fra den typiske innlandsbedrift- f. eks. på Ringerike eller i Hallingdal, som hittil har dominert markedet.

Dette bør være et incitament for bedrifter som oppnår markedsfordeler (Ringeriksbanen) til å også forbedre sitt tilbud for å beholde de nye kundene over tid.

Nylige norske reisevaneundersøkelser viser at langt over 90 % velger bilen som fremkomstmiddel på sin fritid. Dette er også sammenfallende med undersøkelser i andre vestlige land. Selv med en så radikal nedsettelse av reisetiden som Ringeriksbanen utgjør, forventes ikke store utslag når det gjelder dagsturisme. Fortsatt følger næringen den velkjente 2-timers-sirkelen i forhold til utgangspunktet. Ut over denne reisetiden regner man ikke med stor økning hverken for dagsturisme eller weekend-turisme.

Nedslagsområdet for dagsturismen vil selvsagt avhenge av den kreativitet som utvises og volumet på markedsføringen. Mulighetene for Hole bør vurderes med utgangspunkt i Sundvollen stasjon: Her er det nærliggende å tenke seg f.eks "Skitog til Sundvollen" (Jf. øndagsutfart til Nordmarka)- eventuelt "sykkeltog" i sommersesongen? Først og fremst er det folk fra det sentrale Oslo som eventuelt vil velge toget. Den økonomiske effekten av en eventuell dagsutfart pr. tog med ski/sykkel til Sundvollen stasjon og tilbake gjennom

Alternativ 5, tunnel under Steinsfjorden, tilfredsstillende best kravene i punkt 3. Men anleggskostningene vil bli store, og NSBs kunder fratras ikke minst opplevelsen nettopp av det kulturlandskap en ønsker å beskytte.

Alternativ 4 er det alternativ som langt på veg løser disse motsetningsforholdene. Med dagens detaljeringsnivå i traséutredningen gjenstår det imidlertid problemer i forhold til konflikt med eksisterende miljøinteresser på Sundvollen.

2.6. Konsekvenser for øvrig kollektivtrafikk

Samferdselsadministrasjonen ved Buskerud Fylkeskommune har hatt som oppgave å se nærmere på konsekvenser av Ringeriksbanen for øvrig kollektivtrafikk i fylket. Rapporten er tilgjengelig på plan- og næringskontoret. Her følger et sammendrag av de viktigste punktene i rapporten:

Ny trasé for Bergensbanen gjennom Nordmarka til Hønefoss kan forkorte kjørestrekningen med ca 60 km og gi ca 1 time kortere reisetid med tog mellom Oslo og Bergen. Ved tidligere anledninger er slike planer lagt til side bl.a. fordi anleggskostnadene ble for høye ved bygging av lange tunneler. Tekniske framskritt gjør at bygging av tunneler nå er mindre kostnadskrevenne enn tidligere. Dessuten har miljø- og forurensingsproblemer ført til en ny interesse for miljøvennlig jernbanedrift.

Samferdselssektorens rapport konsentrerer seg først og fremst om konsekvenser etter at banen er bygget.

I arbeidet med å lage rapporten har samferdselsadministrasjonen hatt kontakt med NSB Persontrafikkdivisjonen, NSB Biltrafikk og Engeseth Buslinjer A/S, som alle har bidratt med nødvendig tallmateriale.

I rapportens kapittel 4 gis det en detaljert beskrivelse av eksisterende (1993) togtilbud på Bergensbanen samt andre togtilbud i/gjennom Buskerud. Videre beskrives bussruter som trolig blir berørt av omleggingen.

I rapportens kapittel 5 vurderes konsekvensene for kollektivtrafikken i Buskerud. Det tas utgangspunkt i NSBs anbefalte trasé gjennom Sandvika/Hole. Konsekvenser for reisende med Bergensbanen til/fra forskjellige deler av fylket vurderes. Videre vurderes konsekvensene for de lokale bussrutene i og til/fra Ringeriksregionen.

De viktigste konklusjoner fra kapittel 5 og 6 er følgende:

Bygging av Ringeriksbanen anbefales. Det legges avgjørende vekt på at den vil gi et bedre, raskere og langt mer rasjonelt transporttilbud til store deler av vårt fylke og gjøre adkomsten utenfra til våre attraktive rekreasjons- og ferieområder betydelig lettere.

Forkorting av reisetiden vil trolig føre til overføring av trafikk fra vei til bane og dermed mindre veislitasje og forurensing enn tidligere.

Traséen Sandvika-Sundvollen antas å gi den samferdselsmessig beste totalløsning.

3. RINGERIKSBANEN - VURDERINGER

Grunnlaget for vurderingene

Vurderinger av konsekvenser bygger på NSBs grovmaskede konsekvensutredninger, samt på de undersøkelser som har vært iverksatt i forbindelse med denne fylkesdelplanen. I tillegg tas også utredninger iverksatt av Hole kommune omkring Ringeriksbanens virkninger i Hole, og arbeidet med areal- og transportplan for Hønefoss i betraktning.

NSBs grovmaskede konsekvensutredning skal være et tilstrekkelig grunnlag å velge trasékorridor på. Etter dette valget går man videre med en finmasket konsekvensutredning, hvor trasealternativene innen den valgte korridoren fastlegges nærmere, og avbøtende tiltak for konsekvenser på miljø, naturressurser og samfunn drøftes. Det er på det grovmaskede nivået at alle alternativ som gir *uakseptable konsekvenser* må velges bort. Det er en stadig tilbakevendende diskusjon i et konsekvensutredningsarbeide omkring hvor detaljert en alternativdiskusjon skal være.

Det er på den ene side ikke hensiktsmessig å utrede alle alternativ i slik detalj at alle konsekvenser er kartlagt. På den annen side må fordeler og ulemper ved alternativene være *tilstrekkelig* til at en med rimelig sikkerhet kan foreta et valg som ikke vil medføre større konsekvenser enn det som lar seg avbøte på en akseptabel måte. Når dette valget foretas, bør det skje etter "føre-var"-prinsippet: Jo mindre skade en i utgangspunktet kan se, jo bedre.

Å velge et alternativ som en i utgangspunktet ser har store konsekvenser, innebærer en risiko for at disse konsekvenser ved nærmere ettersyn kan vise seg å være så store at avbøtende tiltak ikke vil være nok til å gjøre dem akseptable. Dermed kan prosessen bli fordrøyet ved at en må revurdere trasékorridorvalget.

Buskerud Fylkeskommune anser NSBs grovmaskede konsekvensutredning, utfylt med de ovennevnte egne utredninger, som tilstrekkelig til å foreta et valg av korridor.

3.1 Nasjonal betydning

Infrastrukturbygging er et satsingsområde i de fleste Europeiske land, som en følge av den stadig økende mobiliteten i samfunnet, og økende internasjonalisering. I Europas storbyregioner satses det sterkt på bygging både av veg, flyforbindelser og raske jernbaner. Jernbanesatsingen er blant annet en følge av at luftrommet over Europa snart er så trafikkert at det ikke lenger kan ta mer trafikk, og av at vegene også er svært belastet. I miljøperspektiv er jernbanesatsingen positiv, idet toget er det kollektive transportmiddel som er mest energieffektivt pr. personkilometer, og heller ikke så arealkrevende eller ulykkesutsatt som vegtrafikken. NSBs planer om satsing på opprusting av jernbanenettet i det sør-østlige Norge er på mange måter i tråd med denne ideologien; å gjøre trafikken i belastede områder mer effektiv og miljøvennlig. Buskerud Fylkeskommune støtter fullt ut denne satsingen.

regiondannelsene. For Drammen og Kongsberg vil orienteringsretningen vil Vestfold og Telemark, og for Hønefoss mot Hadeland og Gardermoen.

I anleggsperioden vil Ringeriksbanen representere betydelige leveranseoppgaver, som kan komme det lokale næringsliv til gode. Buskerud bør satse på å oppnå en størst mulig andel av leveranser til anlegget for bedrifter i fylket. Kompetanseutvikling, utvikling av nettverk og samarbeid mellom bedriftene og en aktiv kommunikasjon med kjøpere av varer og tjenester er viktige tiltak i denne sammenhengen. Buskerud fylkeskommune bør påta seg oppgaver som pådriver og koordinator for en slik utvikling.

Ringeriksbanen vil også gi betydelige muligheter for reiselivsnæringen. Hallingdal vil, med sin økte nærhet til Oslo, øke sin posisjon som et relativt nært rekreasjonsområde for Osloregionen. Tilgjengelighetsøkningen vil sannsynligvis kunne gi store effekter særlig for kurs- og konferansemarkedet. Disse mulighetene må ivaretas gjennom aktiv og samordnet markedsføring av reiselivsnæringens tilbud i området, noe som vil kreve nettverksoppbygging, kompetanseutvikling og kommunikasjon innen næringen. Buskerud fylkeskommune bør innta en aktiv rolle i dette.

3.3 Kollektivtrafikkmessige anbefalinger og forutsetninger

Konklusjoner fra samferdselssektorens konsekvensvurderinger av Ringeriksbanen:

Ut fra rent samferdselsmessig synspunkt anbefales bygging av Ringeriksbanen. Det legges avgjørende vekt på at den vil gi et bedre, raskere og langt mer rasjonelt transporttilbud til store deler av vårt fylke og gjøre adkomsten utenfra til våre attraktive rekreasjons- og ferieområder betydelig lettere.

Satsingen på å forkorte reisetiden på slike strekninger vil trolig føre til en overføring av trafikk fra vei til bane og dermed mindre veislitasje og forurensing i Buskerud enn tidligere.

For den totale transportløsning lokalt antas at traséalternativ 2A, Sandvika/Rykkinn fram til Sundvollen vil være det beste. Trasevalget gjennom Hole/Ringerike vil gi tilpasningsvarianter for bilrutene med små økonomiske og trafikale utslag. Dette er imidlertid avhengig av at det kan anlegges stasjon nær Sundvollen/Kroksund og i Hønefoss sentrum. Videre vil det være behov for å anlegge jernbaneholdeplass på Helgelandsmoen eller nær Haugsbygd og Åsa, avhengig av trasevalg, hvis en skal oppnå full effekt av lokalbanemuligheten.

Følgende hovedmål er viktige i samferdselsperspektiv:

- * Reisetiden på fjerntogene Oslo-Hønefoss/Hallingdal/Bergen skal reduseres med minst 1 time.
- * Byggingen av Ringeriksbanen må ikke føre til dårligere togtilbud for reisende til/fra nedre deler av Buskerud fylke.
 - Randsfjordbanens tilbud må derfor utvides med fjerntogkorrespondanse i Hønefoss.
 - NSB/Staten må påta seg ansvaret for det regionale togtilbudet mellom Geilo og Drammen (Vøgne). Tilbudet må økes.

3.4 Jernbanekorridor og stoppmønster

I korridorvalget er det overordnede mål at reisetiden fra Oslo til Bergen skal reduseres.

Det understrekes at det er en korridor for jernbanen som nå legges fram. Selve traséen vil bare utgjøre en bredde på ca 20 meter for en dobbeltsporet jernbane. Lokalisering av tunnel-innslag er likeledes bare grovt anslått, dette må avklares nærmere i den videre planleggingen.

Hovedkorridor:

Buskerud fylkeskommune vil anbefale hovedalternativ **6A, Skøyen- Hønefoss** til videre konsekvensutredning.

Begrunnelse:

Dette alternativet vil best ivareta målet om å oppnå forkortet reisetid Oslo- Hønefoss - Hallingdal-Bergen. Det er det korteste alternativet med sine 43,2 km. fra Oslo til Hønefoss sentrum. Til sammenligning er NSBs foreslåtte alternativ 2A på 52,9 km.

Ved å velge direkte-alternativet unngår en også betydelige landskaps-, vilt- og naturmiljøforstyrrelser, som både alt. 1, 2 og 4 gir.

En anser de alternativer som krysser Kroksund i Hole kommune, alt 1 og 2, å innebære så store inngrep i landskapet at de ikke kan aksepteres. Videre vurderes alt. 4, langs Steinsfjorden mot Åsa å være vanskelig, sett i forhold til støy, barriere-effekt og plassering av eventuell stasjon på Sundvollen. Alt. 4, koblet til 2A, er også det lengste alternativet av de NSB har utredet.

Valget av alternativ 6A innebærer at hensynet til å oppnå kortest mulig reisetid, styrking av Hønefoss som regionalt senter med stasjon i sentrum og hensynet til det vakre og verdifulle natur- og kulturlandskapet i Hole kommune, tillegges større vekt enn muligheten til å få en lokalstasjon enten i Vik eller på Sundvollen, med de vekstmuligheter og det kollektivtilbud dette ville bety for Hole kommune.

Videre innebærer dette valget at den samferdselsmessige målsettingen om å oppnå togdekning til full erstatning av bussruten Oslo-Hønefoss ikke vektlegges. Dette vil medføre behov for ny utredning av støttebehov til bussrutene i området.

4. KONKLUSJON

4.1 Jernbanekorridor

Buskerud fylkeskommune anbefaler NSBs hovedalternativ 6A, Skøyen- Hønefoss til videre utredning. Dette alternativet vil best ivareta det overordnede målet om forkortet reisetid Oslo-Bergen, og styrke Hønefoss som regionalt senter i Buskerud

Kart legges ved her i endelig vedtatt plan

4.2 Mål for Ringeriksbanen i Buskerud

Bygging av Ringeriksbanen (Bergensbanens forkortelse), er en del av NSBs satsing på å oppgradere jernbane i Norge til et miljøvennlig, raskt og effektivt transportmiddel. Dette er en satsing som Buskerud Fylkeskommune støtter fullt ut. Ringeriksbanen vil forkorte reisetiden Oslo-Bergen med omlag en time, samtidig som den vil kunne gi rom for en funksjonell og effektiv lokalbane til Hønefoss.

Jernbane vil i framtida kunne bli et stadig viktigere transportmiddel. Det er derfor viktig å satse på opprusting nå.

Overordna mål:

Ringeriksbanen bygges. Tiltaket må få den framdrift som NSBs planer forutsetter.

Jernbanekorridor

NSBs alternativvurderinger og konsekvensutredninger på grovmasket nivå skal videreføres med utredning av anbefalt trasékorridor i detalj. Det er viktig å velge den korridoren som på det nåværende tidspunktet synes å ha færrest ulemper, samtidig som flest mulig av de ønskede virkninger kan oppnås.

Mål:

Ringeriksbanen skal stå ferdig til bruk etter den anbefalte korridor innen år 2001.

Stoppmønster

Ringeriksbanens rolle som Bergensbanens forkortelse, tilsier at banen vil bli trafikert med hurtigtog direkte fra Oslo til Bergen. I tillegg vil det gå ekspresstog/fjermtog som får stopp på viktige stasjoner på strekningen. Lokaltrafikken mellom Oslo og Hønefoss er avhengig av relativt hyppige avganger for å bli et attraktivt alternativ til transport på veg. Lokalt i Hole/Ringerike må det satses på å opprettholde et like godt kollektivtilbud som i dag. Dette vil kreve kompensasjoner fra staten til enkelte bussruter.

Mål:

Lokaltog minst hvert kvarter i morgen- og ettermiddagsrushet mellom Hønefoss og Oslo. Forøvrig hver halvtime. Tilfredsstillende tilbringertjeneste med buss til stasjonen.

Billettpris på bruk av lokaltog som ikke overstiger dagens pris på bussruten.

Økonomisk kompensasjon fra Staten til Buskerud fylkeskommune for tapt overskudd fra Oslobussen til krysssubsidier av lokale bilruter. Økonomisk støtte til å bygge opp nye matebussordninger i Hole og Ringerike.

Opprettholdelse av dagens stoppmønster på strekningen Hønefoss-Finse.

Inter-city - tog fra Vestfold og lokaltogene fra Drammen må få god korrespondanse med Bergens-togene.

Nye togtilbud på Randsfjordbanen mellom Drammen og Hønefoss i korrespondanse med fjerntogene til og fra Bergen.

Regional utvikling

I fylkesplanen 1992-95 for Buskerud er det et mål å styrke Hønefoss som et regionalt senter. Ringeriksbanens bidrag til dette er viktig, men bør ses i sammenheng med annen infrastrukturutvikling som kan styrke området. Videre er det viktig at kontakten mellom Drammen/Nedre Buskerud og Hønefoss/Hallingdal opprettholdes.

Den regionale utviklingen i nedre deler av Buskerud bør orienteres mot Oslofjord-regionen og Vestfold/Telemark, som en motvekt mot en mulig regional utvikling som går i nordøstlig retning omkring hovedstadsområdet. Dette gjelder både utbygging av "hard" infrastruktur som veg og jernbane, men også utvikling av "myk" infrastruktur som kompetanseutvikling og nettverksbygging.

Som utbyggingsoppgave representerer Ringeriksbanen en utfordring for fylkets næringsliv. En slik utbygging kan nyttes i kompetanse og næringsutviklingsformål. Fylkeskommunen bør innta en koordinerende rolle.