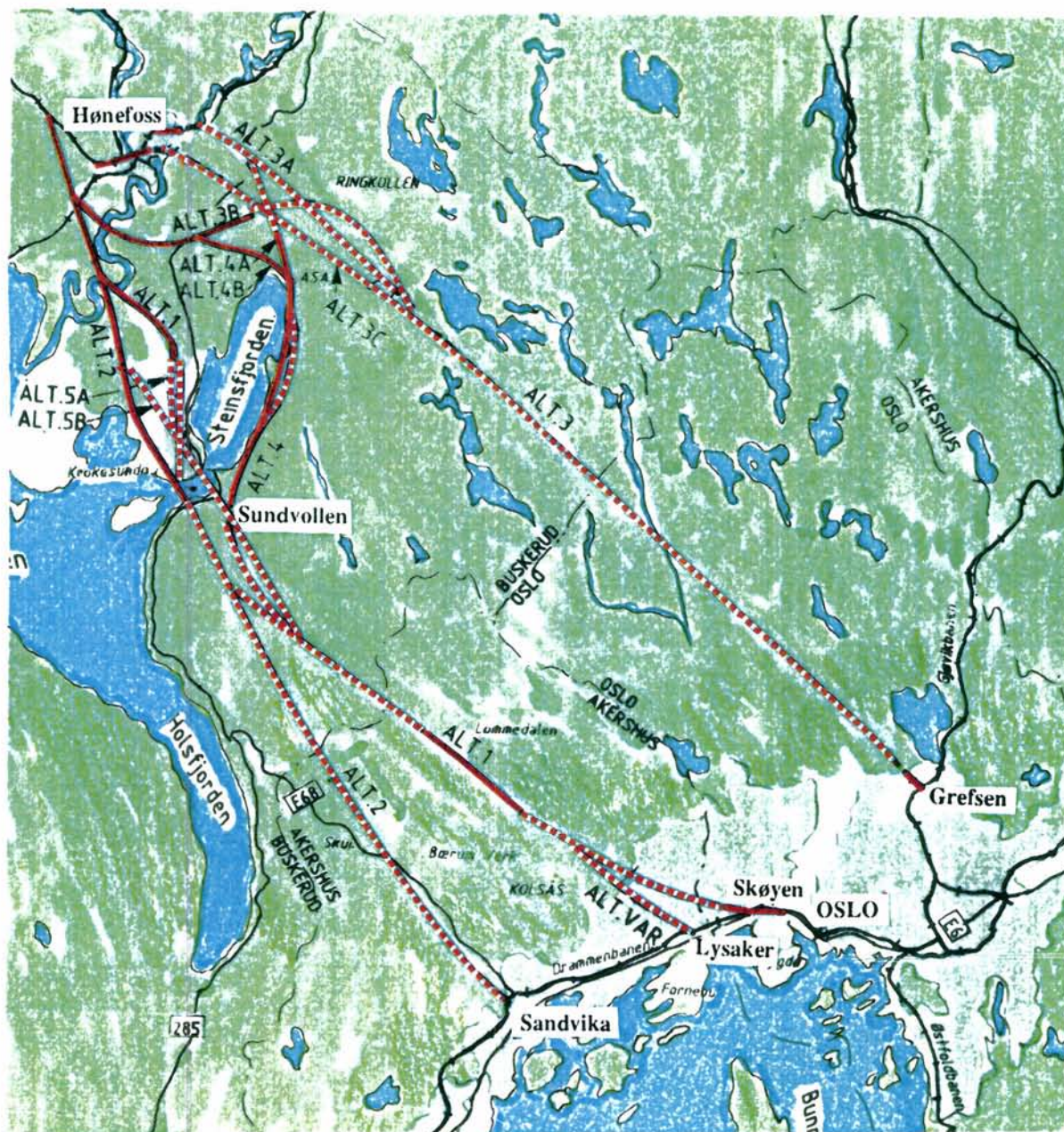


MELDING

ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33-3
KONSEKVENSTREDNINGER



RINGERIKSBANEN

NSB Hovedkontoret

Konsernstab strategi og miljø.

1. juli 1992.

Eks. 1
09tu00661

g 625.111(481) NSB Not
Ringeriksbanen

FORORD

NSB har til hensikt å øke reisehastigheten på Bergensbanen samt knytte Ringerike bedre til Oslo. Og for å imøtekomme ønskene om en mer miljøprioritert samferdselspolitikk, er det behov for en vesentlig utbygging av jernbanen for å kunne øke kapasiteten, redusere reisetiden og bedre regulariteten. Jernbanen er et energibesparende og miljøvennlig transportmiddel, og en satsing på utvikling av jernbanen kan overføre trafikk fra et veinett som i det aktuelle området er sterkt belastet.

Med bakgrunn i Stortingets vedtak av 18. juni 1992 vedrørende forsering av arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss - Oslo) legger NSB med dette fram en Melding om tiltaket Ringeriksbanen som er under utredning.

Den 6. juni 1989 vedtok Stortinget bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa i Plan og bygningsloven. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill kr. til det departement som tiltaket sorterer under. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I de tilfeller det antas behov for konsekvensutredning skal utbygger sammen med meldingen fremme forslag til utredningsprogram. Det endelige konsekvensutredningsprogram fastsettes av fagdepartementet. Utredningen skal avklare tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn.

Samferdselsdepartementet som fagdepartement, har ved brev av 06.01.92 delegert sin myndighet og oppgaver som fagdepartement i hht. Plan- og bygningsloven Kap. VII a med tilhørende forskrifter av 27. juli 1990, til NSB Hovedkontoret.

Det er tiltakshavers oppfatning, at en gjennom planlegging av Ringeriksbanen etter Plan- og bygningslovens § 19 (fylkesdelplaner), sammen med utredning av alle relevante konsekvenser av de ulike alternativer, skal få tilrettelagt et gjennomarbeidet grunnlagsmateriale for valg av utbyggingskonsept/korridor for prosjektet.

Det er ønskelig for tiltakshaver å få fastlagt og godkjent det foreslåtte konsekvensutredningsprogram for prosjektet i forbindelse med høringen av denne melding.

Planutredningen/fylkesdelplaner med "grovmasket" konsekvensutredning vil bli lagt ut til offentlig høring i mars 1993. Planutredningsarbeidet vil danne grunnlag for utarbeidelse av fylkesdelplaner i Akershus og Buskerud. Disse forventes ferdigstilt samtidig med planutredningen.

Forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram for kommunedelplaner for de enkelte parseller på strekningen, vil bli fremlagt i forbindelse med utlegging av planutredning/fylkesdelplaner og "grovmasket" konsekvensutredning for hele strekningen, til offentlig ettersyn i perioden mars -93 til mai -93.

Meldingen er ment å skulle gi fylkene, kommunene og andre interessenter i planarbeidet informasjon om innhold og framdrift av det forestående plan- og utredningsarbeide. Meldingen vil være lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 01.07.1992 - 15.09.1992. I denne perioden vil alle ha anledning til å framkomme med sine merknader til de tema som omtales i meldingen. Det er av særlig interesse å få kommentarer til det fremlagte utredningsprogram og til de tema som er listet opp .

Informasjon om det videre plan- og utredningsarbeid vil bli gitt løpende gjennom hele planperioden i samsvar med reglene i Plan- og bygningsloven. Både fylkesdelplaner og senere kommunedelplaner vil i sin tur bli lagt ut til høring slik dette er foreskrevet i lovverket.

For Norges Statsbaner som tiltakshaver:

NSB Hovedkontoret

Konsernstab strategi- og miljø



Yngve Pedersen

Konserndirektør strategi og miljø

INNHold

FORORD	1
SAMMENDRAG	5
MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING	7
1. TILTAKET	10
1.1 Begrunnelse for tiltaket	10
1.2 Tiltakets avgrensning	11
1.3 Forhold til annen planlegging	12
1.4 Markedsvurdering	16
1.5 Alternativer	18
1.5.1 Generelt	18
1.5.2 "Null-alternativet"	18
1.5.3 Alternativ 1, Lommedalslinjen	19
1.5.4 Alternativ 2, Sandvikslinjen	19
1.5.5 Alternativ 3, Grefsen - Hønefoss	19
1.5.6 Alternativ 4, via Åsa	20
1.5.7 Alternativ 5 Tunnel under Steinsfjorden	21
1.6 Foreløpig vurdering av tiltakets virkninger	22
1.6.1 Generelt	22
1.6.2 Konsekvenser for miljø	22
1.6.3 Konsekvenser for naturressursene	27
1.6.4 Samfunnskonsekvenser	28
2.0 BESKRIVELSE AV PLANPROSESS	31

2.1	Plantyper og lovgrunnlag	31
2.2	Organisering av planleggingen	31
2.3	Medvirkning og informasjon	32
2.4	Framdriftsplan	32
3.0	UTREDNINGSPROGRAM	34
3.1	Innledning	34
3.2	Traséalternativer og arealbruk	34
3.3	Stasjonslokalisering og utforming	34
3.4	Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader	35
3.5	Markedsanalyser/driftsopplegg	35
3.6	Transportkostnader	36
3.7	"Grovmasket" konsekvensutredningsprogram	36
3.7.1	Generelt	36
3.7.2	Tiltakets konsekvenser for miljø	37
3.7.3	Tiltakets konsekvenser for naturressursene	42
3.7.4	Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser	43
3.7.5	Konsekvenser i anleggsperioden	46
3.7.6	Trafikantenes opplevelser	47
3.8	Sammenstillende analyser	47
3.9	Program for videre planlegging	48
3.10	Framdrift for utredningen	48

SAMMENDRAG

Denne meldingen gjelder tiltak for bygging av ny Ringeriksbane fra Grefsen og Skøyen i Oslo, Lysaker eller Sandvika til Hønefoss. Målet er økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet.

Ringeriksbanen er et sentralt ledd i oppgraderingen av Bergensbanen med tanke på å redusere reisetiden mellom Bergen og Oslo. Det langsiktige mål er en reisetid ned mot 3 timer. Utbygging kan gi positive effekter på en regional utvikling av næringsliv og bosetting. Jernbanen er et energibesparende og miljøvennlig transportmiddel og en overføring av trafikk fra luft og vei er et viktig skritt mot en mer miljøvennlig samferdselspolitikk.

Denne meldingen er utarbeidet i henhold til Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill kroner. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I dette tilfellet hvor det antas behov for konsekvensutredning, fremmer NSB sammen med meldingen forslag til utredningsprogram.

Utbygging av Ringeriksbanen har som hovedmål å etablere en bedre forbindelse mellom Bergen og Oslo og å knytte Ringerike, og da spesielt Hønefossregionen, vesentlig bedre til Osloområdet. Denne utredningen vil anbefale hovedprinsipper for trasékorridor og utbyggingstrategi.

Meldingen beskriver selve tiltaket og det en på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også en beskrivelse av planprosessen og et forslag til utredningsprogram for planutredningen/fylkesdelplaner.

Utredningsprogrammet skal avklare konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle relevante virkninger av de ulike alternativer blir klarlagt før valg av alternativ foretas.

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. Dette vil si at man må gjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur (traséer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person- og godstrafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning.

Planen skal sikre riktig linjevalg for en ny Ringeriksbane med tilstrekkelig kapasitet fra Osloområdet til Hønefoss. For å kunne gjennomføre en dekkende konsekvensutredning er det utbyggers oppfatning at arbeidet kan to-deles. En del som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredning/fylkesdelplannivå for hele strekningen, og en "finmasket" konsekvensutredning, knyttet til kommunedelplanleggingen som utarbeides for parseller på strekningen.

Arbeidsprogrammet forutsettes gjennomført og bekostet av utbygger.

Meldingen vil nå gjennomgå en høringsrunde. Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temautredninger.

MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING

Formålet med meldingen

Denne meldingen har som formål:

- * å informere om at NSB har igangsatt plan og utredningsarbeid for bygging av ny Ringeriksbane fra Grefsen eller Skøyen i Oslo, Lysaker eller Sandvika til Hønefoss. Hensikten med arbeidet er å framskaffe grunnlag for vurdering av tiltakets virkninger og å anbefale valg av utbyggingskonsept, trasékorridor og driftsopplegg, samt å anbefale program for videre, mer detaljerte utredninger. Planutredningen skal gi Stortinget et grunnlag for prinsippvedtak for prosjektets plassering/prioritering i Norsk Jernbaneplan 1994 - 97, våren 1993.

Det forutsettes at den videre vurdering av, og innstilling på, valg av utbyggingsalternativ/trasékorridor gjøres i et nært samarbeid mellom NSB og de to fylker Akershus og Buskerud. Endelig valg kan først foretas etter at konsekvensutredningen er offentlig hørt, behandlet og godkjent.

- * å gi myndigheter og berørte parter anledning til å uttale seg om, og å påvirke innholdet i utredningsprogrammet.
- * sammen med innkomne uttalelser til meldingen å gi grunnlag for fastsettelse av et endelig utredningsprogram, inklusive konsekvensutredningsprogram.

Behandling av meldingen

I henhold til Plan- og Bygningslovens § 33.4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet, og dette departement har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvar er i henhold til brev av 6.1.92 delegert til NSB Hovedkontoret.

Meldingen skal i følge loven sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å klarlegge hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

I meldingens kap. 3.6 konsekvensutredningsprogram, er det foreslått hvilke tema som skal inngå i utredningen av konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle relevante virkninger av de ulike alternativene blir klarlagt før valg av alternativ foretas. NSB ønsker at alle med interesser i utredningsarbeidet får anledning til å komme med eventuelle merknader til utredningsprogrammet og derved danne et korrektiv til innholdet i utredningen før dette fastlegges .

Behandlingen vil foregå slik:

1. NSB sender meldingen til:

- Samferdselsdepartementet
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- Fylkesmannen i Buskerud
- Akershus fylkeskommune
- Buskerud fylkeskommune
- Statens Vegvesen i Akershus
- Statens Vegvesen i Buskerud
- Statens Vegvesen i Oslo
- Oslo kommune
- Bærum kommune
- Ringerike kommune
- Hole kommune
- Berørte myndigheter og interesseorganisasjoner

2. NSB legger meldingen ut til offentlig ettersyn i tiden 01.07.92 - 15.09.92

-
3. NSB vil i samarbeid med fylkeskommunene gi informasjon etter de etablerte informasjonsopplegg for fylkesdelplaner.
 4. **Merknader til meldingens innhold** kan innen høringsfristens utløp, 15.09.1992 sendes skriftlig til:

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

Forespørsler vedrørende meldingen kan i høringsperioden rettes til:

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
v/Overing. Per Pedersen
telefon 02-367273

Bestilling av meldingseksemplar(er):

NSB Hovedkontoret
Konsernstab strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

Eller på telefon 02-367112

5. På grunnlag av innkomne merknader til meldingen og konsekvensutredningsprogrammet, vil NSB i samråd med Miljøverndepartementet fastsette det endelige program og behandlingsprosedyre for planmateriale og konsekvensutredningen.

1. TILTAKET

1.1 Begrunnelse for tiltaket

Nasjonale prioriteringer

Jernbanen blir tillagt særlig vekt når det gjelder utformingen av en mer miljøorientert samferdselspolitikk (jf. NVVP 1990-93 s. 6, s. 9-10 og s. 49-50).

Det pekes på at miljøhensyn i sterkere grad vil bli innarbeidet i samferdselsplanene og tillagt vekt ved prioritering av samferdselsmidlene. En større andel av samferdselsmidlene skal gå til styrking av kollektivtrafikken og jernbanens rolle i persontrafikken omkring og mellom de store byområdene skal styrkes. Jernbanen vil også som et kapasitetssterkt kollektivtransportmiddel gjøre det lettere å legge opp til et konsentrert utbyggingsmønster, noe som ville være et viktig bidrag til de nasjonale mål om å redusere behovet for individuell transport. Ulike tiltak for å øke jernbanens andel av godstransporten over lengre avstander skal vurderes. Fokusering på logistikk og en endring av den tunge industriens materialstrømmer, vil gjøre jernbanen langt mer konkurransedyktig enn idag.

På denne bakgrunn settes det opp følgende formål for satsing på jernbane:

- transportøkonomi
- kvalitetsforbedring av transportsystemet som ledd i regional utvikling
- miljøpolitikk herunder arealbruk
- trafikksikkerhet

Særlig for å realisere de miljøpolitiske mål er økt bruk av jernbane interessant. Dette tilsier en prioritering i de befolkningsrike deler av landet der det både transportøkonomisk og miljømessig ligger til rette for satsing på jernbanetransport.

Som en konsekvens av disse målsettinger er det i Norsk jernbaneplan 1990-93 prioritert 5 tiltak. Etablering av Ringeriksbanen med tanke på å redusere kjøretiden mellom Bergen og Oslo er et av disse prioriterte tiltak.

Stortingsvedtak

Stortinget fattet 18 juni 1992 følgende vedtak:

Stortinget ber Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss - Oslo), med sikte på oppstart i planperioden 1994 - 97. Det legges til grunn at prosjektet ikke skal fortrenge prioriterte investeringer f.eks. på Østfold- og Vestfoldbanen, eller i Intercity - sammenheng. Prosjektet innarbeides og vurderes nærmere i Norsk Jernbaneplan for 1994 - 97.

1.2 Tiltakets avgrensning

Et av målene med utredningen er å beskrive jernbanens fremtidige rolle i transportsystemet og de regionale konsekvenser dette vil kunne ha, samt å kartlegge de konsekvenser som har betydning for valg av hovedalternativer. I dette inngår vurdering av nødvendig kapasitet, kjøretid, dimensjonerende hastighet osv. Det planarbeid som har vært gjort fram til nå, har arbeidet med følgende forutsetninger:

Tiltaket omfatter etablering av en ny forbindelse fra Osloområdet direkte mot Hønefoss. Alternative startpunkt i Osloområdet er Grefsen, Skøyen, Lysaker eller Sandvika. Inn mot Hønefoss vil en enten gå syd eller nord for Steinsfjorden. Trasèen planlegges ut fra maksimalhastighet på 200km/t, men det aksepteres lavere traséstandard nær Hønefoss stasjon. Arbeidet vil i hovedsak være tunneler. For enkelte av alternativene har en strekninger i dagen. Dette gjelder særlig Ringeriksområdet.

Sentrumsnære stasjoner med gode overgangsmuligheter til annen kollektivtrafikk ansees som svært viktig og vil bli behandlet på et overordnet nivå ved vurdering av alternative stoppmønstre for hvert av hovedalternativene. Det forutsettes et nært samarbeid med fylkeskommunene. Prosjekter vedrørende stasjonsutvikling både på Ringerike og i Osloområdet forutsettes skje som en følge av at Ringeriksbanen etableres. De detaljerte studier for hver enkelt stasjon forutsettes utført i hovedplan/kommunedelplan-fasen.

Intern prioritering i NSB samt bevilgninger vil være bestemmende for når prosjektet kan ferdigstilles.

1.3 Forhold til annen planlegging

NSBs interne planer

Ringeriksbanen er tidligere utredet i intern planutredning/forstudie av sept. 1991. I januar/februar d.å. startet NSB en intern planutredning for strekningen Oslo - Bergen hvor Ringeriksbanen inngår som en del av denne. Et kortsiktig mål for prosjektet er å bringe kjøretiden Oslo - Bergen ned til 5t - 5,5t og et langsiktig mål, en kjøretid på ca 3t.

I henhold til NSB Banedivisjonens strategiske rammeplan av januar 1990 er Ringeriksbanen blant de prosjekt som skal prioriteres i perioden 1994 - 2001.

Også tiltak på banestrekninger utenfor strekningen som omhandles i denne meldingen har betydning for Ringeriksbanen. Det viktigste tiltaket vil være:

- Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

Planlegging i form av planutredning/hovedplaner er igang for dette prosjektet.

Dobbeltspor Skøyen - Asker er et meget høyt prioritert prosjekt i NSB og vil bli foreslått utbygd så raskt planarbeidet er ferdig. Det vil her være formell planprosedyre med behandling av planene som vil være tidskritisk for når utbygging kan starte.

Utvidelse av kapasiteten ved Oslo S ved bygging av en ny tunnel er foreløpig vurdert til ikke å være et prosjekt som må prioriteres før utbygging av Ringeriksbanen. Imidlertid jobber NSB pr. dato med planlegging av kapasitetsforbedrende tiltak mellom Oslo S og Skøyen.

Statens Vegvesens planer

Vegkontoret i Buskerud har startet hovedplanlegging for ny E16 (E68) på strekningen Rørvik - Vik. Den planlagte parsellen kobler sammen tidligere utbygde E16 (E68) Skaret -Rørvik og omkjøringsvegen for Vik som åpnes sommeren 1993. Prosjektet er satt opp som reserveprosjekt for vegplanperioden 1994 - 1997.

Fylkeskommunale planer

Buskerud fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune, plan- og næringskontoret, har utarbeidet et høringsutkast til fylkesplan 1992 - 1995, datert desember 1991. Under kapitlet om miljø og infrastruktur er det påpekt at en videre utbedring av Bergensbanen inklusiv bygging av Ringeriksbanen med sikte på følgende momenter er viktig;

- nedkorting av reisetiden Oslo - Bergen
- styrking av næringslivet i Ringerike og Hallingdalsregionen
- større nærhet til Sverige og videre nedover til kontinentet, eks. 4 t. Geilo - Gøteborg

Buskerud fylkeskommune, plan- og næringskontoret, har også utarbeidet en hovedrevisjon av fylkesplanen for Buskerud, datert 11.9.91. Innen samferdsel (regionale virkninger, miljø-virkninger, senterstruktur og bosettingsmønster) ble det satt følgende mål for infrastrukturen:

"Utbygging av jernbanenettet i de områder/-strekninger som har et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for jernbanedrift, - herunder;

- Dobbeltsporet Brakerøya - Drammen
og Drammen - Hokksund
- Utrede Ringeriksbanen"

Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune har utarbeidet en fylkesplan for 1992 - 95, som ble vedtatt av fylkestinget november 1991. Fylkeskommunen har følgende målsetning for kollektivtrafikken:

"Kollektivtrafikkens andel av person-transportene skal økes. Forholdene må legges til rette for å øke kollektivtilbudet, bedre regularitet og tilgjengelighet."

Herunder ligger et ønske om en videre utbygging av et kollektivnett hvor jernbanen utgjør grunnstammen både i trafikken til/fra Oslo og mellom ulike deler av Akershus.

Fylket har også vedtatt følgende mål for utbyggingsmønsteret i fylket:

"Akershus skal gjennom arealbruk og utbyggingsmønster bidra aktivt til å oppfylle de nasjonale miljømålsettinger."

For å nå dette målet har man samtidig bl.a. vedtatt følgende strategier:

Det må utvikles et tettere utbyggingsmønster i fylket.

Fortettingspotensialer i tettstedene må analyseres med sikte på høyere grad av utnytting.

Tilgjengelighet til fellesgoder skal gjøres mest mulig uavhengig av privatbilbruk. Tidsbruk til transport mellom daglige aktiviteter skal søkes redusert.

Det kollektive transportnett må bedres.

Et sammenhengende gang og sykkelvegnett på tvers av kommunegrenser bør opparbeides. Nettet bør knytte sammen knutepunkter for kollektivtransporten og friluftsområder av regional interesse.

Ved lokalisering av nye større utbyggingsområder bør det legges vekt på muligheter for god kollektivtransportdekning.

Kommuneplaner

Ringerike kommune

Arealdelen til kommuneplan 1989 - 2000 med endringer, er vedtatt. Hønefoss - området er tatt ut av planene for å avvete NSBs planlegging av Ringeriksbanen. Det er laget en arealdel til Hønefoss - området også, men behandlingen av denne planen er utsatt.

Ved Ultvedtjern er det et naturreservat, et landskapsvernområde og en midlertidig verneplan for barskog.

Hovsenga ved Hov gård, Hønefoss, er vernet som landskapstype, som referanseområde for naturvitenskapelig forskning og undervisning, og som rekreasjonsområde for almenheten. Planen ble vedtatt 7. februar 1985.

Ringerike kommune utarbeidet i 1990 et bykart over Hønefoss. Kartet viser dagens situasjon.

Ringerike kommune har tatt initiativet til en areal- og transportplan for Hønefoss. Arbeidet er et samarbeid mellom Ringerike kommune, Statens vegvesen og NSB. Gruppen skal se på arealbruken og transportsystemet i Hønefoss. Planen forventes ferdig i 1993.

Bærum kommune

Bærum kommune vedtok revidert kommuneplan i 1990. Pga. innsigelse til valg av ny utbyggingsretning i kommunen er planen til behandling i departementet.

I kommuneplanen er det tatt hensyn til muligheten for at en eventuell stasjon på en ny Ringeriksbane fra Sandvika til Hønefoss kan betjene den valgte utbyggingsretning.

Utvikling av Sandvika regionsenter er forøvrig utpekt som et satsingsområde i kommuneplanen. Gjennomføring av tiltak pågår og innebærer utbygging av en større kollektivterminal (tog/buss), et moderne handels- og servicesenter (bl.a. Thon-senteret) og lokalisering av nye kontorarbeidsplasser nær kollektivterminalen.

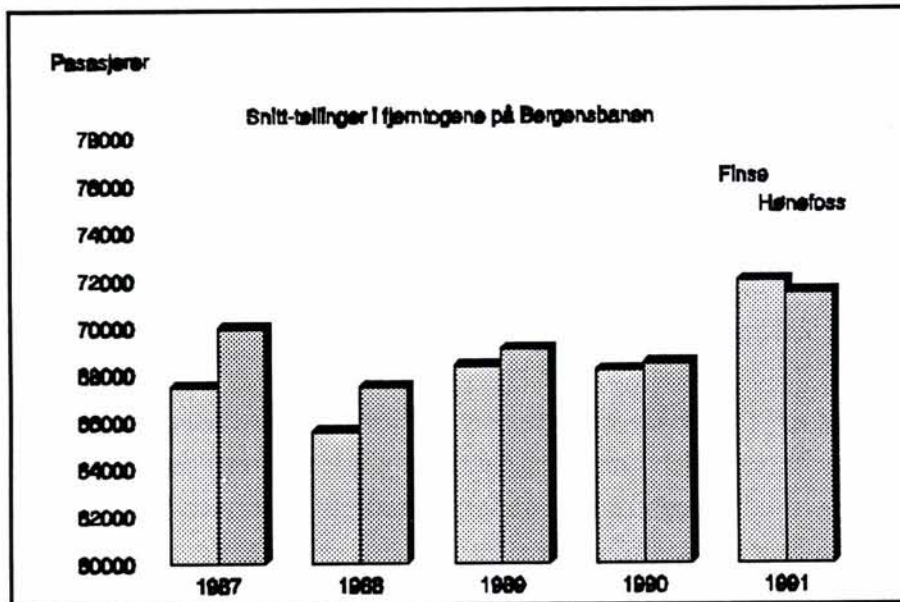
Hole kommune

Kommunen har utarbeidet en arealdel til kommuneplanen for perioden 1987-1996. Kartet viser en planlagt ny E16 (E68) fra Rørvika til Viksbråtan.

1.4 Markedsvurdering

Persontrafikk

Ringeriksbanen vil bety et vesentlig forbedret togtilbud både for fjerntrafikken Oslo - Bergen, og for lokal- og mellomdistansetrafikken mellom Oslo og Ringerike. Pr. idag utgjør togtrafikken undervegs og på hele strekningen Oslo - Hønefoss mindre enn 1/6 av biltrafikken i samme område. Snitt-tellinger i fjerntogene på Finse og Hønefoss viser at trafikken har gått jevnt oppover siden 1988, og det er sannsynlig at Ringeriksbanen vil gi trafikken et nivåmessig løft; både regionalt og i fjerntogene.



Effekter som vil bli vurdert i personreisemarkedet er:

Ferie- og fritidsreiser. Bergensbanen har en stor andel av turister, og forkortet reisetid er interessant også i dette markedet. For deler av ferie- og fritidsreisemarkedet er opplevelsen av norsk fjellnatur en viktig del, og nærmere tilgang til høyfjellet vil være attraktivt. Ringeriksbanen betyr relativt mye for den store andelen av undervegsreisende i toget.

Forretningsreiser. Deler av de undervegsreisende er forretningsreisende på veg til/fra konferanse etc. på fjellet. Gevinsten for disse er den samme som for ferie- og fritidsreisende.

Med betraktelig reduserte reisetider også mellom Oslo og Bergen vil komfort og arbeidsmuligheter ombord kunne være vesentlige parametre i et forretningsreisekonsept.

Arbeidsreiser. Lokalt i Østlandsområdet vil Ringeriksbanen innebære et nytt transporttilbud mellom Ringerike og Oslo/Akershus, hvilket kan gjøre Hønefoss og omegn til et attraktivt boområde med akseptabel reiseavstand til arbeid i Oslo-regionen.

Effekter for fjerntrafikken

Reisende mellom Østlandet og Vestlandet mot Bergen vil oppnå en forkortelse i reisetiden på ca. 1 time i forhold til i dag. Dette øker togets attraktivitet, og styrker konkurranseposisjonen både overfor fly og bil. I dag utgjør endepunkttrafikken i togene ca. 20% av total trafikk på strekningen, men NSB vurderer det til å være et stort potensiale for en økning av denne trafikken.

Effekter for mellomdistanse- og lokaltrafikken

Etablering av Ringeriksbanen innebærer et helt nytt transportbilde i Østlandsområdet. Reisetiden kan komme ned i ca. 30 minutter mellom Oslo S og Hønefoss, hvilket gir et betydelig overføringspotensiale fra privatbiler, men også fra busser som kjører E68. I utredningsarbeidet vil prognoser/estimer for overført trafikk fra vei til bane bli beregnet.

Transporttilbudet vil gjennomgående bli forbedret. En viktig utfordring blir å ivareta dagens trafikk mellom Drammen og Bergensbanen. Ringeriksbanen vil også medføre en viss *nyskapt trafikk* i og med det kvalitativt annerledes transporttilbudet banen innebærer.

Det forutsettes kontakt/samarbeide med Stor-Oslo Lokaltransport i utredningsarbeidet.

Godstrafikk

En utbygging av Ringeriksbanen vil kunne bedre Godsdivisjonens konkurransevne og bedriftsøkonomiske resultat. Dette gjelder i hovedsak transporter på relasjonene Hønefoss - Oslo og Bergen - Oslo.

Transporter mellom Hønefoss og Oslo domineres av trelastprodukter. Dette er en situasjon som vi antar vil fortsette også ut i neste tiår. En bygging av Ringeriksbanen vil kunne gi

lavere driftskostnader gjennom blant annet mindre stigning, større aksellast og raskere fremføring.

Det går i dag gjennomsnittlig to heltog mellom Hønefoss og Oslo pr. virkedag. Follum Fabrikker har planer om å bygge en ny papirfabrikk på Årbogen, tidligst i 1997. NSB Gods og Follum har inngått en intensjonsavtale om transporter av papir fra Årbogen. Denne avtalen vil kunne bety at NSB får en økning av transportvolumet med minst 500.000 tonn pr. år.

Mesteparten av transportene mellom Oslo og Bergen vil være mindre sendingsstørrelser som har høye krav til kvalitet, spesielt punktlighet og transporttid. Utbygging av Ringeriksbanen vil i tillegg til lavere driftskostnader ha stor betydning for konkurransevnen.

NSB kjører i dag fire togpar (8 tog) på relasjonen Oslo - Bergen pr. virkedøgn. Det finnes et potensiale på et nytt togpar allerede i dag med bedre pris/kvalitet. Etter år 2000 antas det at potensialet vil øke med ytterligere et togpar.

1.5 Alternativer

1.5.1 Generelt

Stasjonsmønster for hvert hovedalternativ vil bli analysert i utredningsarbeidet. Stasjonenes plassering i forhold til trafikk-knute-punkter, samt tilrettelegging for korrespondanse med annen kollektivtrafikk er forhold som vil bli vurdert i analysen. Det forutsettes et nært samarbeide med fylkeskommunene.

De ulike hovedalternativ er vist på vedlagte kartutsnitt på siste side i meldingen.

1.5.2 "Null-alternativet"

Som "null-alternativ" defineres dagens banestrekning Oslo-Drammen-Hønefoss inklusive ferdig utbygd dobbeltspor Skøyen-Asker.

1.5.3 Alternativ 1, Lommedalslinjen

Avgrening fra Skøyen

Alternativet vil grene av ved Skøyen. Tunnel til Bærums Verk unntatt et lite stykke ved Øverland. Ved Bærums Verk og Lommedalen går traséen ca. 5 km i dagen før den igjen går i tunnel fram til Kroksund. Videre går alternativet i bru over Kroksund. Delvis i tunnel fram til Vik på fylling over bukta i Vik, og så i tunnel under Steinsåsen. Deretter et stykke noenlunde parallelt med riksveg E 16 (E68) før den dreier nordvestover og går i tunnel gjennom åsen ved slutten av Steinssletta og krysser Storelva ved Busund. Derfra går traséen mer rett mot nord fram til Tolpinrud. Traséen er ca 45 km lang fra Oslo Sentralstasjon, hvorav ca 41 km er den totale lengde med tiltak der ca 25 km er tunnel.

Avgrening fra Lysaker

Alternativet grener av ved Lysaker. Derifra i tunnel til Bærums Verk. Fra Øverland faller dette alternativet sammen med alternativ 1. Fra Oslo Sentralstasjon til Hønefoss er alternativet ca 46 km langt. Den totalte lengde med tiltak er ca 40 km, hvorav ca 24 km er tunnel.

1.5.4 Alternativ 2, Sandvikslinjen

Traséen går stort sett i tunnel til Kroksund. Videre nordover fortsetter linjen mest mulig i overgangssonen mellom skog og dyrka mark. Like nord for Busund faller dette alternativet og alternativ 1 sammen. Traséen er ca 53 km langt fra Oslo Sentralstasjon til Hønefoss. ca 37 km er lengde med tiltak, hvorav ca 23 km er tunnel.

1.5.5 Alternativ 3, Grefsen - Hønefoss

Traséen starter ved Grefsen stasjon, og går i dagen nordover mot store ringveg (Ring 3) der den går inn i en lang tunnel under Nordmarka mot Hønefoss. Mot Hønefoss deler linjen seg i tre underalternativ.

Alternativ 3A

Alternativet kommer ut i dagen nær Hov (Toenbakken). Her kommer en inn på eksisterende bane og følger denne frem til Hønefoss stasjon. Traséen er ca 46 km lang fra Oslo Sentralstasjon til Hønefoss. ca 40 km er lengde med tiltak, hvorav ca 38 km er tunnel.

Alternativ 3B

Alternativet følger alternativ 3A fram til Damtjern. Der svinger tunnelen av og kommer ut i dagen vest for Ultvedtjern. Videre går linjen over Vaklemoen, krysser Rv 241 og E 16 (E 68) sør for Tannberg gårdene, fortsetter sør for Statens kartverk og krysser Rv 35 og Randsfjordbanen før alternativet avsluttes i en ny stasjon ved Tolpinrud. Her forutsettes også en kobling mot Randsfjordbanen og mot Hønefoss stasjon. Traséen er ca 50 km lang fra Oslo Sentral-banestasjon til Hønefoss. ca 44 km er lengde med tiltak, hvorav ca 35 km er tunnel.

Alternativ 3C

Alternativet følger alternativ 3A til like før Damtjern. Der svinger tunnelen av og går i retning Hønefoss stasjon like sør for Vestern. Daglinjen fortsetter i bru over en bekkedal. Herfra går alternativet i en viadukt opptil 30 m over terrengnivå til Hønefoss stasjon.

1.5.6 Alternativ 4, via Åsa

Dette alternativet er en videreføring av alternativene 1 og 2 nord for Steinsfjorden. I stedet for å gå i bru over Kroksundet, bøyer linjen nord - østover og kommer ut av tunnelen ved Sundvollen. Videre går linjen langs Steinsfjorden og Fv 156.

Alternativ 4A

Dette underalternativet går inn i en tunnel ved Åsa. Inne i tunnelen går linjen sammen med alternativ 3A, og følger dette alternativet inn til Hønefoss stasjon. Fra Oslo Sentralstasjon til Hønefoss er alternativet ca 48 km langt. Den totale lengden, med tiltak er ca 44 km, hvorav ca 28 km er tunnel.

Alternativ 4B

Svinger mot vest ved Åsa og knyttes sammen med alt. 1. Det kan etableres en holdeplass i fjell ved Vik. Fra Oslo Sentralstasjon til Hønefoss er alternativet ca 50 km. Den totale lengden med tiltak er ca 46 km, hvorav ca 23 km er tunnel.

1.5.7 Alternativ 5 Tunnel under Steinsfjorden

Alternativene 5A og 5B, er undersjøiske alternativer. De er varianter av alternativ 1 og 2 og kan kombineres med disse. Begge alternativene går i tunnel under Sundøya og Slettøya der det er registrert fjell i dagen.

Alternativ 5A fortsetter under Gjesvalåsen, under Vik og kommer opp i dagen og knytter seg på alt.1 i nordenden av Steinsåsen.

Alternativ 5B går under Gjesvalåsen, Vik søndre og kommer opp i dagen sørvest for gården Stolbråtan hvor det knyttes sammen med alt.2.

Finansiering og kostnadsvurdering

NSB er regnskapsmessig delt i en trafikkdel og en kjørevegsdel. Trafikkdelen skal fungere etter bedriftsøkonomiske prinsipper på linje med bilruter, fergeselskap og flyselskap. Kjørevegsdelen fungerer etter samme prinsipper som vegetaten ved at investeringene bevilges over Statsbudsjettet.

Det er ikke utført detaljerte kostnadsoverslag for hvert av hovedalternativene, men grove overslag antyder 2,0 - 2,6 mrd kr eksklusive grunnverv, pluss kostnader til materiell. Kostnader vil i utredningen angis med en nøyaktighet på $\pm 30\%$.

1.6 Foreløpig vurdering av tiltakets virkninger

1.6.1 Generelt

Ringeriksbanen er tidligere utredet i intern planutredning/forstudie av sept. 1991, samt i forbindelse med et internt utredningsarbeide for strekningen Oslo-Bergen som ble igangsatt i januar d.å og som fortsatt pågår. Vurderinger av tiltakets virkninger for miljø, naturressurser og samfunn inngår i disse arbeidene.

Relevant stoff/kunnskap fra disse utredningene er gjengitt i det etterfølgende.

Alternativene er vurdert i henhold til registrerte fornminner og kulturminner (SEFRAK). Da Ringerike kommune ikke er ferdig med SEFRAK-registreringene, har en ikke så nøyaktige registreringer i kommunen som en ønsker. Behov for en mer detaljert registrering vil bli vurdert ifm utredningsarbeidet.

1.6.2 Konsekvenser for miljø

Luftforurensning

Utslipp av luftforurenende komponenter fra tog er minimale i og med at togene drives med elektrisitet. Problemene begrenses til utslipp av partikler ved bremsing og fra kontaktledningen. Overføring av trafikk fra veg til bane vil være positivt mht. forurensninger, ved at man kan forvente en reduksjon i utslipp av CO₂, NO_x, CO, partikler m.fl.

Utslipp til jord og vann

Det foreligger ikke utredninger med hensyn til utslipp til jord og vann. Generelt er slike utslipp fra jernbanen små. Utslipp fra toaletter har vært et problem, men i fremtiden vil en bare ha lukkede toalettsystemer.

Klima

Økt elektrisk jernbanedrift vil medføre at forbruket av fossile brennstoff reduseres, og dermed det totale utslipp av klimagasser. Økt jernbanetrafikk vil derfor gi et positivt bidrag til å nå det nasjonale mål for utslipp av klimagasser.

Støy

Det er ikke utført detaljerte beregninger av den fremtidige støysituasjon. Generelt vil støyen øke med økende hastighet. Nyere passasjertog blir imidlertid bygget med tanke på lavere støynivå. I Sverige benyttes i dag tog som i 200 km/t har samme støynivå som et vanlig tog i 130 km/t. Til tross for støydempende tiltak på togene, vil økt frekvens medføre økt støybelastning. I nye traséer er det mulig å ta hensyn til støy ved å søke å legge banen i størst mulig avstand fra bebyggelse. Støyskjermende tiltak vil bli iverksatt slik at de gitte normer for døgnekvivalent støynivå tilfredsstilles. Det vil i utgangspunktet si skjerming til 60 dB(A) ved eksisterende bebyggelse.

Vibrasjoner

Økt hastighet tilsier økte vibrasjoner. Imidlertid krever høyhastighetstog høyere geometrisk standard på skinnegangen og jevnere skinneoverflate enn dagens tog gjør. Disse forhold tilsier at vibrasjonene vil gå ned. Evt. problemområder vil bli påpekt i utredningsarbeidet.

Verdifulle naturområder, plante- og dyreliv

Alternativ 1, Lommedalslinjen

Alternativet berører et vinterbeiteområde for elg som er av regional verdi. Området er vintertilholdssted for elg fra Nordmarka, Krokskogen og Vestmarka. En berører også viktige leveområder for mange arter, bl.a. rådyr, spetter, hulrugere og sangere. Ved Åmot berøres et kjerneområde for fasan.

Storelva ved Busund er et verneverdig våtmarksområde som er rasteplass for svaner vinterstid. Området krysses av alternativet. Lamyra naturreservat krysses også av alternativet.

Ved Froksøya ligger Juveren naturreservat. Stedet er noe brukt på vårtrekk, men er viktigst under høsttrekk. Som hekkeområde er lokaliteten unik, og er av nasjonal verdi. Reservatet blir ikke direkte berørt av alternativet.

Alternativ 2, Sandvikslinjen

Ved Busund krysser alternativet en rasteplass på vinteren for våtmarksfugler (sangsvaner).

Alternativ 3, Grefsen-Hønefoss

Ved Åse berører alternativ 3B et vinterbeite for elg som strekker seg fra Åsa til Klekken. Det er minst 20 elg i området. Elgen trekker ned fra Nordmarka i begynnelsen av desember og tilbake i mai.

Alternativ 4, Via Åsa

Fra Åsa til Klekken er det et vinterbeite for elg som trekker ned fra Nordmarka om vinteren.

Alternativ 5, Tunnel under Steinsfjorden

Traséen berører ingen registrerte viltinteresser.

Natur og kulturlandskap

Alle alternativene har en stor andel tunnel. Det vil derfor bli et betydelig masseoverskudd av stein på alle alternativene. Erfaringsmessig vil det by på problem å deponere så store masser på en skånsom måte. I det videre arbeid må derfor dette punkt vies betydelig oppmerksomhet.

Alternativ 1, Lommedalslinjen

Ved Øverland og i Lommedalen krysser en gjennom store landbruksområder som er prioriterte kulturlandskapsområder. Området Sørum - Vegstein - Setrang er registrert som kulturlandskap.

Ved Bærum Verk berører den foreslåtte traséen boligområder langs banen, og ved Burud/Hellerud krysser banen golfbanen.

Passeringen av bukta ved Vik i bru/fylling vil representere et inngrep i landskapet. Det samme gjelder passeringen av Steinssletta.

Alternativ 2, Sandvikslinjen

Passeringen av bukta ved Vik i bru/fylling vil representere et inngrep i landskapet. Brukryssingen vil bli samordnet med Statens Vegvesens planer for ny bru for E 16 på samme sted. Frem mot Tolpinrud beslaglegges både dyrket mark og utmark.

Alternativ 3, Grefsen-Hønefoss

Ved Tannberg - Hverven deler underalternativ 3B landskapsrommet på en lite heldig måte.

Alternativ 4, Via Åsa

Traséen vil med sin stive geometri ligge markert gjennom landskapet langs Steinsfjorden. I Åsa deler traséen det bestående lokalsamfunn i to. Mellom Åsa og Tannberg krysser traséen landskapets hovedform på tvers.

Alternativ 5, Tunnel under Steinsfjorden

Ingen spesielle konsekvenser.

Kulturminner og fornminner

Alternativ 1, Lommedalslinjen

Ved Bærum Verk berører traséen gårdsanlegg som er registrert som kulturminner. I Lommedalen ligger traséen nær gårdene Åmot og Vensås nedre. Begge disse gårdene er bevaringsverdige. På Ringerike er disse forhold enda ikke vurdert.

*Alternativ 2, Sandvikslinjen**

Traséen kommer nær Jong kalkovn og gårdsanlegget Jong vestre med mange gamle bygninger. På Ringerike er disse forhold enda ikke vurdert.

Alternativ 3, Grefsen-Hønefoss

Eksisterende bane går nært gravhaugene Kongshaugen og Liljekonvallhaugen ved Hønen skole. Alternativ 3B kommer nær Hesseberg gård, som er verneverdig. Ved Statens kartverk berøres et mulig gravfelt.

Alternativ 4, Via Åsa

Ved Sundvollen og Hagabråtan berører traséen registrerte hus bygget før 1900-tallet. Fra Orebråtavika til Vambutjern krysser traséen rester av kjerraten i Åsa (deler er bevaringsverdige). I området ligger også Åsa nordre med bevaringsverdige våningshus fra ca. 1770, og Elvestad med bevaringsverdige stue fra begynnelsen av 1800-tallet. Begge plassene blir berørt av traséen.

Alternativ 5, Tunnel under Steinsfjorden

Se alternativ 1 og 2.

1.6.3 Konsekvenser for naturressursene

Energiforbruk

Høyere hastighet betinger en økning i energiforbruket til jernbanedrift. Overført trafikk fra veg kan redusere det totale energiforbruk. Drift av jernbane er mindre energikrevende enn bil og fly. Tog bruker dessuten i det alt vesentlige elektrisitet, som er en fornybar energikilde.

I NSB "høyhastighetstog i Norge - dokumentasjonsrapport" er endringene i energiforbruket ved overføring av trafikk fra veg og luft til bane ved utbygging av høyhastighetstog på de viktigste strekningene i Norge beregnet. Reduksjonen i energiforbruket tilsvarer ca. 1 prosent av den totale vannkraftproduksjonen i Norge. Kun en liten del av denne reduksjonen kan knyttes til ny Ringeriksbane.

Arealbruk

Alternativ 1, Lommedalslinjen

Der en tar av fra eksisterende bane ved Skøyen berøres eksisterende bebyggelse. Det samme gjelder i Lommedalen. På Ringerike blir i hovedsak arealer avsatt til landbruk, natur og friluft berørt.

Alternativ 2, Sandvikslinjen

Bebyggelse blir berørt ved Sandvika og Tolpinrud ved Hønefoss. På Ringerike berøres ellers dyrket mark og utmark.

Alternativ 3, Grefsen-Hønefoss

Alternativ 3B går gjennom det som i Kommuneplanen for Ringerike er avsatt til landbruk, natur og friluftsliv. Ved Hvervenkastet og Tolpinrud går alternativet gjennom eksisterende og nye byggeområder.

Alternativ 3C går gjennom et etablert boligområde ved Vesternbakken.

Alternativ 4, Via Åsa

Ved Sundvollen berøres eksisterende bebyggelse. Forøvrig går traséen i hovedsak gjennom områder satt av til landbruk-, natur- og friluftsmål.

Alternativ 5, Tunnel under Steinsfjorden

Ingen spesielle konsekvenser.

Jord- og skogressurser

Alternativ 1,2,3A og 4B går over høyproduktive jordbruksområder på Ringerike. Tiltakets konsekvenser på dette område er foreløpig ikke vurdert spesielt. Tiltak for å redusere ulempene ved oppdeling av eiendommer kan være å bygge et tilstrekkelig antall over/underganger og eventuelt jordskifte.

Vann/grunnvann, mineraler/masseforekomster, marine ressurser

Tiltakets konsekvenser på dette område er foreløpig ikke vurdert spesielt.

1.6.4 Samfunnskonsekvenser

Trafikkulykker

Overføring av transport til tog fra transportmidler med høyere ulykkesrisiko vil gi en reduksjon i totalt antall ulykker. Beregninger foretatt i forbindelse med utredningen av høyhastighetstog på de viktigste strekningene i Norge, konkludere med en nedgang på 240 personskadeulykker pr. år.

Til tross for økt hastighet synes personskaderisikoen å være lavere enn for ordinære tog. Dette skyldes at sikkerhetssystemene for høyhastighetstog er enda bedre enn det som i dag anvendes for ordinær togdrift. F.eks kan nevnes at siden det japanske høyhastighetstoget Shinkansen

ble satt i trafikk i 1964, har det ikke skjedd en eneste ulykke med dødelig utgang. Erfaringene etter 10 år med høyhastighetstog i Frankrike er de samme.

Næringsliv og sysselsetting

En ny Ringeriksbane vil kunne ha stor betydning for utvikling av næringsliv og sysselsetting på Ringerike og i Hallingdalen. Med en raskere forbindelse vestover kan også Bergensregionen/Sogn få større glede av banen enn i dag.

I utbyggingsfasen vil anleggsarbeidene gi verdifulle oppdrag både til norsk næringsliv generelt, og til lokalt næringsliv. Samlet regner en med at anleggsarbeidene i utbyggingsfasen vil medføre en sterk økning i sysselsettingen, hvorav en stor andel ventelig vil tilfalle lokalt næringsliv. I dagens sysselsettingssituasjon vil en slik infrastruktur-utbygging representere svært kjærkomne arbeidsplasser.

I driftsfasen vil en ny Ringeriksbane representere en ny og hurtig kommunikasjonslinje som vil gi vesentlig reisetidsreduksjon mellom stasjonene langs banen og mellom disse og Oslo, henholdsvis Bergen. En slik bane vil gi befolkning på Ringerike nye muligheter for bruk av Oslo-området arbeidsmarked, og vil på noen års sikt kunne føre til økt befolkningsvekst og etablering av nye arbeidsplasser i disse områdene.

Virkningene på næringsliv og sysselsetting vil være avhengig av hvordan en forbindelse med høyere hastighet kan knyttes opp mot annen infrastruktur. Disse forhold vil derfor bli vurdert nærmere i konsekvensutredningen.

Utbyggingsmønster og boligbygging

En ny Ringeriksbane vil kunne ha betydning for framtidig utbyggingsmønster og boligbygging på Ringerike. Tiltaket kan komme til å skape en betydelig regional utbyggingsaktivitet, som følge av tilbakeflytting og redusert utflytting fra Ringerike. Dette er forhold som det er viktig å få belyst i konsekvensutredningen.

Valg av trasé-korridor for Ringeriksbanen vil også kunne påvirke utbyggingsmønsteret i korridoren Oslo vest, Asker og Bærum, samt mulighetene for å styrke kollektivtrafikkens betydning for miljø og trafikkavvikling i denne delen av hovedstadsområdet.

Sosiale og velferdsmessige forhold

En ny Ringeriksbane bidrar til å knytte byene Bergen og Oslo tettere sammen. Videre bringer banen Ringeriksområdet nærmere Oslos sosiale og kulturelle innflytelsessfære. Sosialt sett kan dette føre til nye sosiale samhandlingsmønstre og nye sosiale holdninger og verdier. Samtidig åpner en slik togforbindelse med høyere hastighet, for økte muligheter for Ringeriks-regionens befolkning for å gjøre bruk av Oslo-områdets sosiale og kulturelle tilbud. Slike forhold bør derfor vurderes nærmere i konsekvensutredningen.

Friluftsliv og rekreasjon

Fra Sælabonn til Helgelandsmoen strekker det seg et viktig friluftsområde. Området er også en viktig klimafaktor. Alternativ 2 Sandvikslinjen berører utkanten av området. Forøvrig berører tiltaket ikke registrerte friluftsliv- og rekreasjonsområder.

Barriereeffekter

Der banen går i dagen vil den virke som en barriere. I alternativsøkingen er det viktig å ta hensyn til dette og søke å minimalisere virkningen gjennom etablering av over/underganger der det er behov for det.

2.0 BESKRIVELSE AV PLANPROSESS

2.1 Plantyper og lovgrunnlag

Planleggingsarbeidet vil i utredningsfasen bli gjennomført som fylkesdelplaner etter reglene i Plan- og bygningslovens § 19.

På grunn av tiltakets størrelsesorden må kravet om melding og konsekvensutredning i Plan- og bygningslovens § 33-3 oppfylles. Det er utbyggers hensikt at arbeidet med fylkesdelplanene organiseres slik at alle relevante konsekvenser av tiltaket utredes som en integrert del av planarbeidet etter Plan- og bygningslovens § 19.

Fylkesdelplanene vil ende opp i valg av utbyggingskonsept/hovedalternativ for videre planlegging. På grunnlag av godkjente fylkesdelplaner, utarbeides kommunedelplaner for de enkelte parseller etter reglene i Plan- og bygningslovens § 20. Kommunedelplanene vil føre til endelig fastlegging av trasén, og danner grunnlaget for utarbeidelse av reguleringsplaner etter kapittel VII. I forbindelse med kommunedelplanleggingen vil et "finmasket" konsekvensutredningsprogram bli gjennomført. Konsekvensutredningsplikten ihht. Plan- og Bygningslovens Kap. VII-A er dermed ment å skulle være oppfylt ved avslutning av denne planfasen.

2.2 Organisering av planleggingen

NSB som utbygger påtar seg ansvaret for å utarbeide grunnlaget for de nødvendige planer og konsekvensutredninger for ny Ringeriksbane.

I planutredningsfasen vil dette arbeidet bli utført i regi av NSB Hovedkontoret ved Konsernstab strategi og miljø i nært samarbeid med NSBs forskjellige divisjoner, samt med de fylkeskommunale etater, fylkesmannen og kommunene.

Rent praktisk vil et slikt samarbeide i utredningsfasen kunne gjennomføres ved at NSBs prosjektledelse har nær kontakt med fylkeskommunene som igjen koordinerer og samordner kommunenes engasjement og deltakelse i prosjektet. I en slik sammenheng kan en samarbeidsgruppe bestående av representanter fra fylkeskommunene og kommunene være hensiktsmessig.

Senere kommunedelplanarbeider vil bli utført i regi av NSB Banedivisjonen, Region Sør, Drammen. Arbeidet med planene vil skje i samarbeid med de politiske utvalg som har ansvaret for planarbeidet, og med de etater som er gitt ansvaret for arealplanleggingen. NSB har til hensikt å gjennomføre en åpen planprosess med aktiv deltakelse fra kommunene. Videre forutsetter NSB et samarbeide og koordinering med Statens vegvesen der det er naturlig og hensiktsmessig i den videre planlegging.

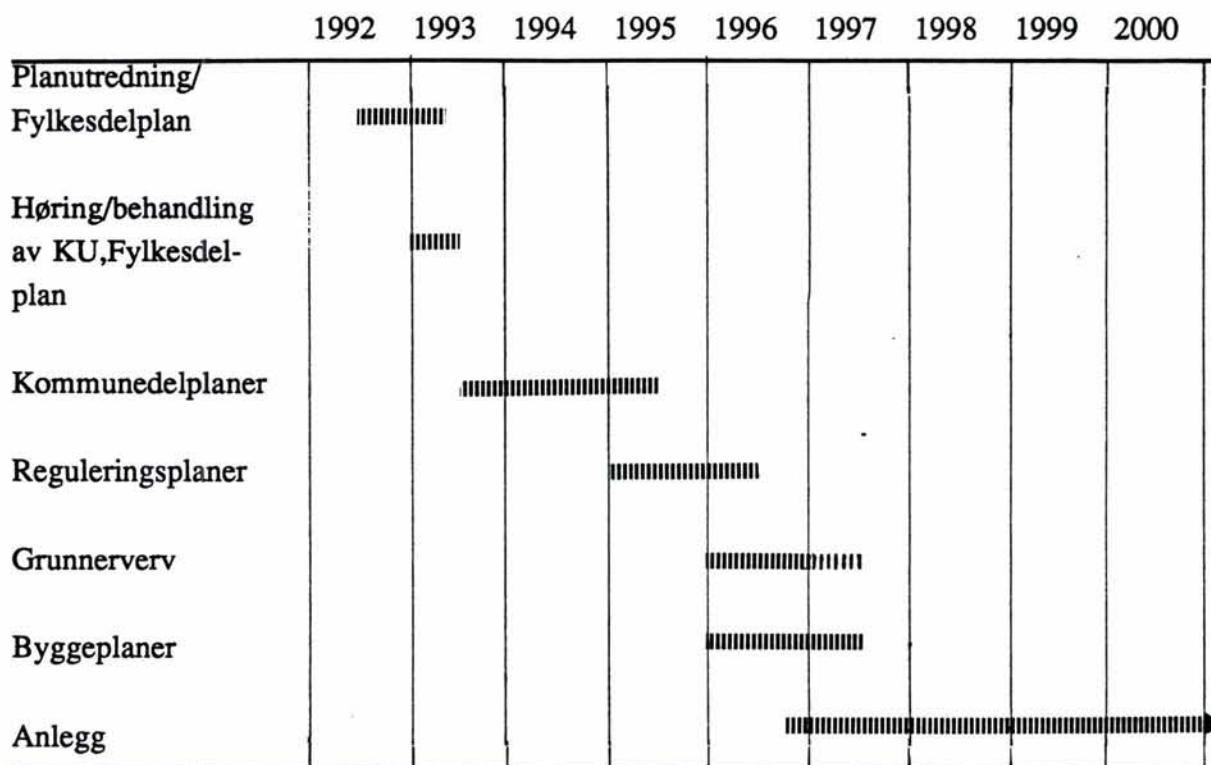
2.3 Medvirkning og informasjon

Planarbeidene med konsekvensutredninger vil bli gjennomført etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven om samråd, offentlighet og informasjon. Dette innebærer at det som en integrert del av plan- og utredningsarbeidet, vil bli drevet aktiv opplysningsvirksomhet overfor myndigheter og etater i kommunene, i fylket og i staten, samt til berørte parter og organisasjoner med interesse i planarbeidet.

Da utredningsfasen skal ende opp i fylkesdelplaner, forutsettes det at kontakten mot kommunene skjer via fylkeskommunen etter vanlig praksis for fylkesplaner. Arbeidet videre med kommunedelplaner vil imidlertid skje i direkte samarbeid med kommunene.

2.4 Framdriftsplan for prosjektet

Følgende skisse angir, noe ideelt, framdriften i prosjektet fra planleggingsstart til ferdig anlegg. Etter utredning/fylkesdelplaner vil prosjektet bli inndelt i hensiktsmessige parseller for videre planlegging og bygging. Utbyggingstakten er avhengig av den prioritering prosjektet får i NJP 1994 - 97 og at bevilgninger blir gitt i en størrelsesorden som muliggjør en effektiv fremdrift. Denne utredningen vil også anbefale i hvilken rekkefølge delprosjektene bør gjennomføres, og den videre planlegging prioriteres etter dette.



Framdriftsplan for prosjektet

3.0 UTREDNINGSPROGRAM

3.1 Innledning

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. Dette vil si at man må gjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur (traséer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person- og godstrafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning.

Planen skal sikre riktig linjevalg for en ny Ringeriksbane med tilstrekkelig kapasitet fra Osloområdet til Hønefoss. Konsekvensutredningen skal belyse de forhold som er relevante for å gjøre dette valg.

For å kunne gjennomføre en dekkende konsekvensutredning er det utbyggers oppfatning at arbeidet kan to-deles. En del som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredning/fylkesdelplannivå for hele strekningen, og en "finmasket" konsekvensutredning, knyttet til kommunedelplanleggingen som utarbeides for parseller på strekningen.

Ved avslutning av kommunedelplanleggingen skal KU-plikten være oppfylt.

Arbeidsprogrammet forutsettes gjennomført og bekostet av utbygger.

3.2 Traséalternativer og arealbruk

Med utgangspunkt i de traséalternativer som er beskrevet tidligere i meldingen, vil hvert enkelt alternativ bearbeides nærmere. Det forutsettes en detaljeringsgrad tilsvarende kartmålestokk 1:10.000. I områder der mange hensyn må vurderes kan det være aktuelt med målestokk 1:5000. Det utarbeides arealbrukskart i tilknytning til hvert av de fysiske alternativene (traséer og stasjoner), med redegjørelse for arealinngrepenes omfang fordelt på ulike arealtyper.

3.3 Stasjonslokalisering og utforming

En ny Ringeriksbane medfører endringer i forutsetningene for Drammenbanen, Bergensbanen og Gjøvikbanen m.h.t. trafikk og trafikkgrunnlag. Konsekvenser for disse banene med oppland vil bli belyst. I Oslo-området må alternativene vurderes opp mot det nærtrafikkmonster som

en ser som best for denne regionen. Både trasévalg, stasjonslokalisering og innhold er viktig sett på bakgrunn av den nye markedssituasjonen.

I planutredningen vil det med utgangspunkt i Persontrafikkdivisjonens mål og retningslinjer for stasjonsutvikling bli beskrevet hvilke funksjoner og servicenivå det bør legges opp til.

Problemstillingene vil på dette planleggingsnivået bare ha en generell tilnærming.

Stor-Oslo Lokaltransport vil bli kontaktet for informasjon og avklaringer vedrørende nærtrafikk og kollektivtrafikkens betjening av dette markedet.

Alternative stasjonsmønstre vil bli vurdert for hvert hovedalternativ i samarbeide med fylkeskommunene. Videre vil stasjonsproblematikken på Hønefoss bli spesielt belyst.

3.4 Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader

Kostnadsberegninger legges opp etter et nøyaktighetsnivå på +/-30 % for planutredning/fylkesdelplaner. Dette tilsvarer utredningsnivå etter NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP).

3.5 Markedsanalyser/driftsopplegg

Det gjennomføres egne markedsanalyser som delprosjekt både for persontrafikk og godstrafikk. På grunnlag av markedsanalysen vurderes alternative driftsopplegg. Målet er å komme fram til en optimal, samlet løsning for persontrafikk og godstrafikk.

Markedsanalysene utføres med forskjellige forutsetninger når det gjelder jernbanens tilbud (frekvens, kjøretid, pris) og andre parametre som påvirker reiseetterspørselen (f.eks. reisekostnader med bil, vegutbygging, avgifter osv.).

Stor-Oslo Lokaltransport vil bli kontaktet. Prognoser/estimer for overført trafikk fra veg til bane vil bli beregnet.

I dette arbeidet vil det bli lagt opp til et nært samarbeid med lokale instanser som arbeider med de samme problemer.

3.6 Transportkostnader

Fremføringskostnader

Det beregnes tids- og distanseavhengige kostnader for person- og godstrafikk. Disse kostnadene vil være avhengig av det tilbud som legges til grunn. Her vil dagens tilbud være referansegrunnlaget.

Tidsforbruk og tidskostnader

Tidskostnader beregnes for ulike trafikantgrupper (tjenestereiser, reiser til/fra arbeid og fritidsreiser). Prissettingen gjøres ut fra trafikantenes reisehensikter.

3.7 "Grovmasket" konsekvensutredningsprogram

3.7.1 Generelt

Som tidligere nevnt legger en opp til en "grovmasket" og en "finmasket" konsekvensutredning knyttet til henholdsvis fylkesdelplaner og kommunedelplaner. Dette programmet omhandler den "grovmaskede" delen. Forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram vil bli lagt frem i forbindelse med høring av planutredning/fylkesdelplaner, og endelig fastlagt etter vurdering av høringsuttalelser og samråd med Miljøverndepartementet.

3.7.2 Tiltakets konsekvenser for miljø

3.7.2.1 *Luftforurensing*

Omfanget av redusert utslipp av flere luftforurensende komponenter som følge av omfordelt transportarbeide skal beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer (pkt. 3.4) vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både person- og godstransport medtas. Betydningene av utslippsreduksjonene vil bli vurdert både i globalt, regionalt og lokalt perspektiv. I lokalt perspektiv vil det bli vurdert om overført trafikk fra veg vil kunne gi utslag med hensyn til reduserte soner med luftforurensende konsentrasjoner over gjeldende grenseverdier. Sannsynligvis vil dette ikke være tilfelle. I regionalt og lokalt perspektiv vil reduserte utslipp til luft bli vurdert i forhold til samferdselssektorens totale bidrag og i forhold til totale nasjonale bidrag.

Eventuelle forskjeller mellom alternative utbyggingskonsept/-alternativer vil bli vurdert, men det er ikke forventet merkbare forskjeller.

3.7.2.2 *Klimaendringer*

Det vil bli foretatt en vurdering av hvilke positive virkninger endringene i transportarbeidet vil gi for klima pga. endret CO₂-utslipp og andre klimagasser. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både persontransport og godstransport medtas. Det vurderes hvor stor utslippsreduksjonen er i forhold til bl.a. totale klimagassutslipp fra samferdselssektoren og hvor stor tiltakets bidrag er med hensyn til å nå nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp.

Lokalklimatologiske forhold vil bli vurdert i kommunedelplanfasen.

3.7.2.3 *Støy/vibrasjoner*

Støyforholdene vil bli utredet på et overordnet nivå. I denne fasen vil det måtte bli foretatt endel forenklinger, men vurderingene vil gi et tilstrekkelig grunnlag for å beskrive hovedlinjene i forskjeller i støybildet og belastningen ved basisalternativet og de forskjellige utbyggingsalternativene.

Forenklingene må gjøres med hensyn til støy fra fremtidig materiell, trafikkgrunnlag, trafikkfordeling, trasè, terreng og bebyggelse. På grunn av at traséene ikke er detaljbestemt er det ikke hensiktsmessig på nåværende nivå å angi eksakt antall personer som vil bli berørt i forskjellige støysoner. Dette vil bli foretatt i kommunedelplanarbeidet.

Det vil bli beregnet støykote 60 dB(A) på en forenklet måte (mest ugunstig terreng) for delstrekninger. Støysonens utbredelse vil bli angitt for typiske snitt. Overslag over berørt bebyggelse vil skje på grunnlag av inndeling av bebyggelsen i noenlunde ensartede soner (bysoner, spredtbygde soner, ubebygde soner). I tillegg vil det bli foretatt tilsvarende forenklede beregninger for 55 dB(A) utbredelsen på noen kritiske snitt.

Beregningene utføres både uten skjerming og med en 2m høy skjerm langs hele strekningen. Dette vil danne grunnlaget for å si noe om effekten av mulig skjerming.

3.7.2.4 *Landskap, kulturmiljø og naturvernområder*

Generelt

Kulturmiljø omfatter her både miljø og sammenhenger rundt elementer og landskapsområder, kulturminner (etter-reformatoriske) og fornminner (før-reformatoriske). Verneinteressene innen landskap, kulturmiljø og naturvern beskyttes av lovverket gjennom Lov om kulturminner, Lov om Naturvern og Plan- og bygningsloven.

Anskaffelse av registreringsmateriale avgrenses til overordnede utredninger om temaene, og fylkets miljøvernnavdeling er hovedkontakt. Gjennom detaljeringsgraden i registreringsmaterialet, blir detaljeringsgraden for konsekvensutredningen langt på veg lagt. Dersom materialet ikke er tilfredstillende kan det bli aktuelt med suppleringer.

En beskrivelse av verneobjekter og områder med verneverdi skal foreligge så fyldig som mulig ut fra registreringsmaterialet. For å beskrive verdier brukes verdikriterier angitt i Nordisk Ministerråds arbeide: Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen.

For fagområdet gis innledende en oversiktlig beskrivelse som skal fungere som en referanseramme for vurdering av objekter og enkeltelementers betydning. Denne rammen er et hjelpemiddel både for forståelse av regionale landskapstrekk og identitet/forståelse og økologiske hensyn.

I den innledende delen benyttes en oppdeling vist i Miljørapport 1987:3 fra Nordisk Ministerråd. Denne er også hovedkriterier for beskrivelse av ulike landskapsregioner.

1. Naturgrunnlag, geologi, landform, klima og vegetasjon
2. Arealbruk, historisk utvikling og nåværende arealbruk, viktige trekk
3. Bebyggelse og andre kulturspor. Overordnet beskrivelse
4. Landskapets totalinntrykk, åpenhet og skalaforhold.

Landskap og kulturmiljø

Det gis en innledende beskrivelse med formål å gi et bilde av de regionale referanserammene innen tiltaksområdet. Landskapsregionenes karakter og sårbarhet for inngrep vurderes.

For analyseområdet, som er foreløpig definert til en ca. 1 mil bred sone langs linjeinngrepet, utarbeides et høydelagskart i målestokken 1:50 000. Dette gir mulighet for vurdering av virkningen av inngrepet i forhold til åpenhet og skalaforhold. Kartet kobles til topografisk kartverk i M711-serien som viser forholdet mellom skog, dyrka mark og bebyggelse. Kartene er hjelpemidler/arbeidsunderlag for å forstå den innledende beskrivelsen av regionale variasjoner og karaktertrekk.

Det foretas en redegjørelse for berørte områder og enkeltelementer, vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak. Verdifulle landskapsområder og kulturmiljø fremstilles på kart i 1:50.000. Områder og elementer av betydning markeres, nummereres og beskrives iht registreringsmaterialet. Verdien av området/objektet beskrives ved hjelp av konvensjonelle vernekriterier som sjeldenhet, typiskhet, representativitet osv.

Det gjennomføres en egen vurdering av hvordan man skal ta hånd om de betydelige steinmasser som de store tunnelarbeidene vil skape.

*** Landskap:**

Inngrepets virkning ifht landskapsbilde/verdifulle områder beskrives gjennom stikkordene:

- Inngrepets forhold til landskapets skala og sårbarhet: Inngrepets rolle. Vil inngrepet ha en vesentlig påvirkning på det fysiske miljø (inkl. fjernvirkning)?
- Vil tiltaket medføre at landskapsformer eller landskapselementer går tapt? (Horisont-linjer, linjedrag, biotoper, vannløp, og randsoner)
- Lokalisering ifht landskapsform og vegetasjon, evtl. barrierevirkning.

Videre beskrives en linjeføring ifht terrenget, forhold til randsoner, silhuettvirkning, store fyllinger og skjæringer og virkning ut over selve linjen. I denne fasen foretas storskala-vurderinger; eksempelvis: Vil fyllinger/skjæringer bli større enn 20m?

- Kan tiltaket tilføre landskapet positive kvaliteter?
- I hvor stor grad kan avbøtende tiltak dempe de eventuelle negative konsekvenser for landskapsbildet og opplevelsesverdiene i landskapet?
- Virkninger for landskapet i anleggsperioden, grovvurdering.

*** Kulturmiljø**

Bebyggelse og kulturskapte elementer spesifiseres: Byggeskikk, landbruksbebyggelse, herregårder, bygdebyer, annen bebyggelse, kirker (spesielt middelalder).

Øvrige faste kulturminner spesifiseres: Gammel kulturmark, andre faste kulturminner i jordbruksmiljø, tekniske kulturminner som veger, militære anlegg, industri, historiske parker, kulturmiljøer (det mytiske landskap) og fornminner.

Registreringsmateriale og foreliggende vurderinger foretatt av fylkeskonservator avgrensner nivået i denne fasen. Benyttet materiale er Økonomisk kartverk (fornminner), SEFRAK-registeret og gjennomført feltarbeide innenfor deler av planområdet. Angivelse av verneverdige bygninger og objekter samt fornminnefunn angis som lokalitet uten nærmere spesifisering.

Det gis også en grov vurdering av forventet funnpotensiale i områdene langs trasèen.

Følgende vurderinger foretas:

- Endrer tiltaket landskapets kulturhistoriske innhold?
- Vil verdifulle kulturminner eller deler av kulturmiljøet kunne gå tapt eller få underordnet betydning som følge av tiltakets plassering, utforming eller ringvirkninger?
- Er det fare for at tiltaket berører eller påvirker ukjente kulturminner under overflate?

- Kan eksisterende kulturmiljø tilføre tiltaket positive kvaliteter? Kan tiltaket tilføre miljøet positive kvaliteter? Kan verdifulle eksisterende elementer i kulturmiljøet gis økt verdi gjennom tiltaket?
- Vil tiltaket påvirke befolkningens muligheter til å oppleve verdifullt landskap, kulturmiljø eller kulturminner?

Naturvernområder

Formålet er å registrere og vurdere virkningen på naturvern og viltinteresser bygging av Ringeriksbanen vil ha for det aktuelle området. Det gis også en grov vurdering av mulighetene for avbøtende tiltak. I utredningen på fylkesplannivå er traséens nøyaktighetsgrad slik at en for en stor del bare kan peke på mulige konfliktområder.

Nødvendig registreringsmateriale innhentes fra fylkesmannens miljøvernnavdeling. Nivået på konsekvensvurderingene gjenspeiles av nivået på materialet. Detaljeringsgrad blir bestemt ut fra målet om å gi en mest mulig faglig riktig rangering av hovedalternativene, men ikke utover de rammene fylkesplannivå forutsetter. Det vil si at tiltakets konsekvenser vurderes for naturelementer som inngår i følgende hovedkategorier:

1. Vernede områder/lokaliteter etter naturvernloven
2. Verneverdige områder
3. Registreringer fra fylkesmannens miljøvernnavdeling av særlig betydning for vilt og fisk.

Innledningsvis beskrives naturforhold og naturkvaliteter for det aktuelle området. I denne beskrivelsen legges det vekt på elementer som har betydning i et større perspektiv (regionalt, nasjonalt og internasjonalt). Videre blir det lagt vekt på å beskrive særtrekk ved natur og økologi i regionene inngrepet foregår. Dette vil skape en grundigere forståelse av de vurderinger som er gjort i konsekvensanalysedelen (f.eks. trekkvaner for storvilt, tettheter osv.). På bakgrunn av erfaringer ved andre jernbaneanlegg i landet omtales problemfeltet elg/jernbane ut fra den utforming og hastighetsnivå det framtidige anlegg vil ha. Dette sees i relasjon til storviltets biologi i regionen.

I analysen vil kriterier som grad av sjeldenhet, sårbarhet, truethet, representativitet osv., danne grunnlag for vurdering av traséene. Det vil under vurderingen bli tatt hensyn til muligheter for avbøtende tiltak og den forventede effekt av disse.

Prosjektets virkninger vil bli vurdert for de ulike fasene av prosjektets levetid. Endel effekter er bare knyttet til anleggsfasen mens andre er knyttet til selve driften av anlegget.

3.7.3 Tiltakets konsekvenser for naturressursene

3.7.3.1 *Energiforbruk*

Tiltakets totale virkninger på energiforbruket beregnes. Virkningene kommer som følge av overført person- og godstransport fra mer energikrevende transportformer enn jernbane. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningene. Forbruket av forskjellige energityper ved forskjellige transportformer beskrives, og betydningen av at jernbanen i hovedsak benytter elektrisitet vurderes.

Beregningene vil bli foretatt på utrednings-/fylkesdelplannivå og ikke senere på kommunedelplannivå. Eventuelle forskjeller mellom hovedalternativene vil bli vurdert, men det er ikke å forvente merkbare forskjeller mellom disse.

3.7.3.2 *Driftsforholdene i landbruket og skogbruket.*

Banen går gjennom viktige jord- og skogbruksarealer. Tiltakets betydning for driftsforholdene vil i utredningsfasen bli vurdert ut fra kjennskap til kvaliteten på områdene (JAV-klasifisering, arealbruk og tilgjengelighet). Det er pr. dato ikke foretatt en JAV-klasifisering i Ringerike og Hole kommuner. Det vil i forbindelse med prosjektet bli vurdert nødvendigheten av å gjennomføre en slik arealklassifisering innen trasékorridorene i de nevnte kommuner.

På grunn av at alternativene bare prinsippmessig angis, beregnes et omtrentlig anslag for forbrukt areal av kategoriene:

- dyrket mark
- dyrkbar mark
- skog

Antall berørte gårdsanlegg vurderes ikke, men det omtales i hvilken grad ny arrondering vil gi driftsulemper pga endret tilgjengelighet.

Planimetrering og vurdering på Økonomisk kartverk, bonitetskart i 1:20.000, og kart med angivelse av JAV-kategorier vil bli utført.

3.7.4 Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser

3.7.4.1 *Trafikkulykker*

Endringer i antall ulykker som følge av overføring av person- og godstransport fra vegtransport og eventuelt fra lufttransport beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen. Det må innhentes informasjon om personskaderisiko for nye tog med høyere hastigheter i forhold til dagens tog.

Eventuelle forskjeller mellom utbyggingsalternativene vil bli vurdert, men det er lite trolig at slike forskjeller vil være merkbare.

3.7.4.2 *Næringsliv og sysselsetting*

Det defineres en egen delutredning som har til hensikt å få belyst de viktigste virkningene av ny Ringeriksbane for norsk næringsliv som helhet, og for næringsliv og sysselsetting på Ringerike.

- Hvilke leveranser av varer og tjenester vil en ny Ringeriksbane kunne gi for norsk næringsliv i anleggs- og driftsfasen?
- Hvilken direkte og indirekte sysselsettingsvekst vil bygging og drift av ny Ringeriksbane gi for det norske samfunn som helhet?
- Hvilke leveringsmuligheter vil bygging og drift av ny Ringeriksbane kunne gi for det regionale næringslivet, og hvilken direkte sysselsettingsvekst vil dette kunne medføre?

I utbyggingsfasen beregnes direkte og indirekte leveranse- og sysselsettingsvirkninger av utbyggingstiltaket både på nasjonalt og regionalt nivå.

I driftsfasen vurderes virkningene av en ny Ringeriksbane for utvikling av næringsliv og sysselsetting, både for Ringerike og for utviklingen av Osloområdet. Tilknytning til annen infrastruktur i området vil også bli vurdert i denne sammenheng. Det samme gjelder stoppmønsteret i regionen.

For driftsfasen vurderes virkningene av ny Ringeriksbane for næringsliv og arbeidsmarked. Dette gjøres både når det gjelder utviklingen i Osloområdet og på Ringerike, samt når det gjelder norsk næringslivs adgang til markedene på kontinentet i lys av den pågående fjerning av handelshindringer innenfor EF-området.

Leveranser av varer og tjenester fra norsk næringsliv til bygging og drift av Ringeriksbanen beregnes med utgangspunkt i NSBs anslag for totale investerings- og driftskostnader. Investerings- og driftskostnadene fordeles på hovedkomponenter, og det beregnes norske andeler av disse på bakgrunn av leveransetype, teknologiinnhold og kjennskap til norsk næringslivs leveransmuligheter og kompetanse. Deretter fordeles de norske leveransene på hovednæringsgrupper som inngangsdata til sysselsettingsberegningene.

Direkte og indirekte sysselsettingsvekst på nasjonalt nivå beregnes ved hjelp av en forenklet kryssløpsmodell som benytter nasjonale virkningskoeffisienter basert på planleggingsmodellen MODIS. I tillegg til den direkte sysselsettingseffekt av tiltaket beregner modellen også sysselsettingseffekten av økt konsum, og av vare- og tjenesteleveransene til prosjektet både i anleggs- og driftsfasen.

Virkningene av prosjektet på regionalt nivå på Ringerike kan beregnes ved hjelp av den regionale planleggingsmodellen PANDA. Modellen tar utgangspunkt i antatte leveranser av varer og tjenester til prosjektet fra regionens næringsliv, og beregner på dette grunnlag direkte og indirekte sysselsettingseffekter både i anleggs- og driftsfasen. Leveranser og sysselsettingseffekter som følge av økt konsum vil også bli beregnet. I utbyggings- og driftsfasen kjøres modellen for Oslo og Ringerike.

Virkningene av en hurtig togforbindelse til kontinentet for norsk næringsliv generelt og for næringslivet langs Bergensbanen spesielt, kan ikke fullt ut kvantifiseres på samme måte som punktene ovenfor. Virkningene søkes likevel belyst gjennom en intervjurunde til offentlige myndigheter og til næringslivsorganisasjoner og bransjeforeninger på nasjonalt og regionalt nivå.

3.7.4.3 *Utbyggingsmønster og boligbygging*

Delutredningen nevnt under punkt 3.7.4.2 vil også søke å gi svar på hvilke konsekvenser en Ringeriksbane vil ha på boligbygging og utbyggingsmønster i de områder som berøres.

Analysen av konsekvensene for utbyggingsmønster og boligbygging må ta utgangspunkt i de endringer i befolkningsutvikling og regional utvikling som forventes å finne sted som følge

av hurtigere kommunikasjoner, spesielt mot Oslo. Sysselsettingseffektene i driftsfasen vil bli beregnet ved hjelp av EDB-programmet PANDA. Vel så viktig for befolkning og regional utvikling er imidlertid de endringer det nye kommunikasjonstilbudet vil gi for mulighetene til å bo på Ringerike og arbeide i Osloområdet. Både utflytting fra Ringerike og tilbakeflytting til fylket fra Osloområdet vil her bli påvirket, og vil kunne medføre en høyere vekst i områdets befolkning enn det en har idag. Dette vil i sin tur påvirke boligbehovet og dermed også utbyggingsmønsteret.

For å analysere disse forhold vil PANDA bli benyttet til å beregne befolkningsutviklingen på regionalt nivå som følge av endrede flytterater, og som følge av drift av Ringeriksbanen. Befolkningsutviklingen gir i sin tur grunnlag for beregninger av endringer i boligbyggebehovet i de ulike regioner, og muligheter til å skissere endringer i regionenes utbyggingsmønster som følge av den nye forbindelsen. Dette arbeidet vil skje i nært samarbeide med Buskerud Fylkeskommune, slik at fylkeskommunens ønsker kommer fram og slik at fylkesplanens målsettinger så langt mulig kan bli lagt til grunn.

3.7.4.4 *Sosiale og velferdsmessige forhold*

Delutredningen nevnt under punkt 3.7.4.2 vil også berøre den nye forbindelsens betydning for de sosiale og velferdsmessige forhold på Ringerike.

Bygging og drift av tiltaket vil i seg selv neppe gi dramatiske endringer i de sosiale og velferdsmessige forhold i de regioner som blir berørt, selv om sysselsettingseffekten i utbyggingsfasen vil gi effekter som bør kommenteres. Vel så viktig er imidlertid at eksistensen av et slikt kommunikasjonstilbud gir økt vekst i befolkningen og endringer i arbeidsreisemønsteret og reisemønsteret forøvrig. Dette vil i sin tur påvirke de sosiale og velferdsmessige forhold på en måte som bør belyses i konsekvensutredningen gjennom en kortfattet sosiologisk analyse av relativt enkelt omfang.

3.7.4.5 *Friluftsliv og rekreasjon*

Formålet er å registrere og vurdere eksisterende og evt. potensielle friluftsinnteresser ifht. konflikter ny Ringeriksbane vil ha. Forslag til avbøtende tiltak skal gis.

Delområdet friluftsliv bygger på den samme referanserammen som gis under delområdet landskap, kulturmiljø og naturvern.

Grunnlagsmaterialet benyttes både på fylkes- og kommuneplannivå. På fylkesdelplannivå vil fylkesplan og -delplaner, samt handlingsplaner være viktige kilder for å fange opp satsingsområder og prioriteringer innenfor fylkene. Spesielt viktig vil kysten og store sammenhengende marka-områder være. Gjennom DNT, og andre friluftsf- og idrettsforeninger vil det bli innhentet turkart.

Kommuneplanens arealdel gjennomgås. Generelt vil friluftsfinteressene bli avspeilet i kommuneplanen gjennom sikrede friområder og landskaps-/naturvern-/friluftsfområder med varierte utbyggingsrestriksjoner.

Eventuelle tema/sectorplaner som beskriver eller berører friluftsfinteressene, er også kilder i denne fasen. Der det er blitt gjennomført FRIDA-registreringer vil disse bli brukt for beskrivelse av berørte områder.

Vurderinger foretas overfor:

- Viktige vassdragsområder, bymarker og store sammenhengende friluftsfområder.
- Spesifisering av friluftsfinteressene i de berørte områdene gjøres. Dvs. inndeling i friluftsfanlegg, turvegdrag, friområde, nærområde og utfartsområder. Kvalitet/verdi vil bli overordnet vurdert ut fra foreliggende registreringsmateriale. Avstand, tilgjengelighet, beliggenhet er begreper som områdene beskrives ut fra. Mulige konflikter og avbøtende tiltak blir beskrevet.

Vurderingen skal gi grunnlag for valg av hovedalternativ mht. friluftsliv og opplevelseskvaliteter i landskapet. Generelt er det viktig å påpeke de mange sammenfallende interesser mellom friluftsliv og rekreasjon, med natur og kulturinteresser. Dette vil bli gjort spesielt med hensyn til beskrivelse av kvalitet, innhold, variasjon, intensitet og helhet. Typiske eksempler kan være gamle ferdselsårer, kulturmark, fiskeplasser, vann og utsiktspunkter.

3.7.5 Konsekvenser i anleggsperioden

Lokale konsekvenser i anleggsperioden vil kunne være betydelige i kortere tidsrom. For å kunne klargjøre konsekvensene må omfanget av anleggsdriften defineres. Deretter vurderes de støymessige og luftforurensningsmessige virkningene (utslipp fra anleggsmaskiner og støv). Eventuelle langsiktige skadevirkninger på omgivelsene som følge av anleggsmaskiner og transport til/fra anlegget vil også bli vurdert.

3.7.6 Trafikantenes opplevelser

Det foretas en vurdering av de ulike alternativer med hensyn til hvilke synsinntrykk de reisende vil oppleve. I hvilken grad banen går gjennom tunneler eller følger natur- og kulturlandskapet eller berører/går gjennom byer/tettsteder beskrives.

3.8 Sammenstillende analyser

For valg av utbyggingskonsept/-hovedalternativ lages en sammenstilling av de alternativer som er utarbeidet. De sammenstillende analysene vil bli delt i to hovedkapitler:

Trafikkselskapets bedriftsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter forhold som:

- rammebetingelser
- tekniske forhold
- markedsvurderinger
- driftsopplegg
- bedriftsøkonomi

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter nytte/kostnad analyser av forhold som:

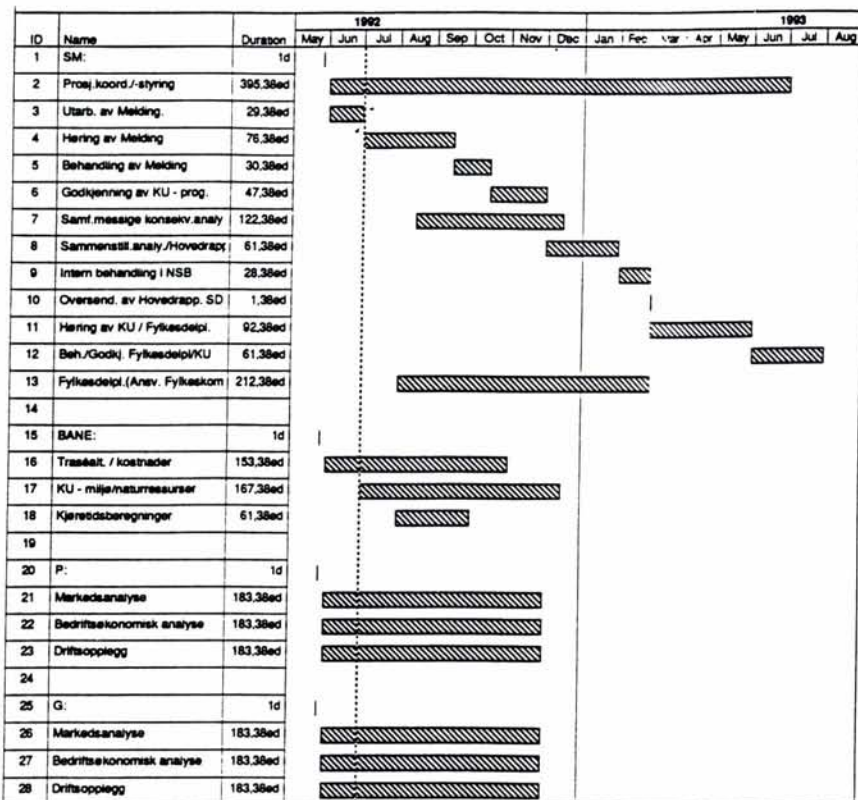
- konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
- anleggskostnader
- vedlikeholdskostnader
- fremføringskostnader
- tidskostnader
- regionaløkonomiske vurderinger
- nasjonaløkonomiske vurderinger

3.9 Program for videre planlegging

Til sist i utredningen redegjøres for programmet for videre planlegging etter Plan- og Bygningslovens § 20 om kommunedelplaner, med angivelse av framdrift for de enkelte parseller.

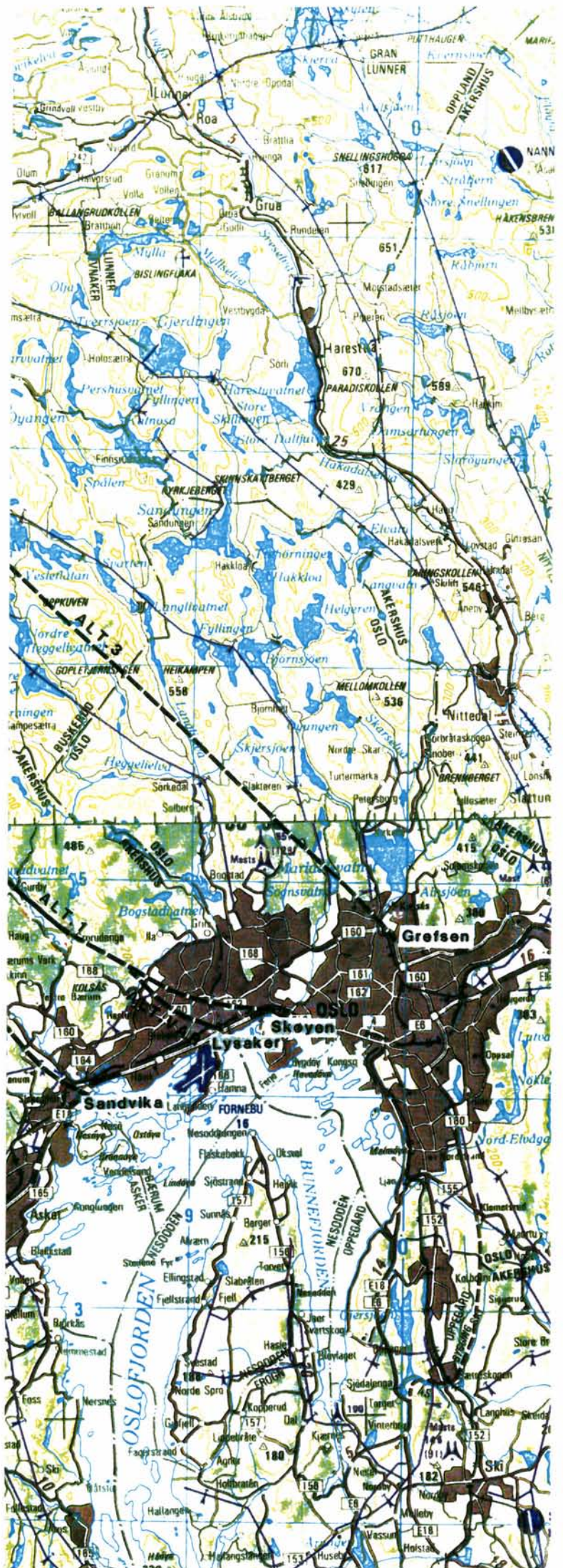
3.10 Framdrift for utredningen

For selve utredningsfasen legges arbeidet opp etter følgende framdriftsplan:



Som det framgår av figuren har man på meldingstidspunktet allerede startet med selve utredningen. Meldingens innhold er imidlertid tilpasset de opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet. Etter høringsfristens utløp vil det bli vurdert om det er behov for å endre innhold og framdrift i selve utredningsfasen.

Etter at utredning/fylkesdelplanutkastet er ferdig utredet vil denne bli lagt ut til offentlig høring i perioden som vist på framdriftsplanen. Etter behandling av høringsuttalelsene samt evt. revisjon vil NSB i samråd med Fylkeskommunen velge ett av hovedalternativene for utbygging.



NSB Hovedkontoret
Biblioteket

28. JUL. 1992

N

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU00661

200000027012