

Ringeriksregionen rigget for vekst

Regionale investeringer, Ringeriksbanen og ny E16

Steinar Aasnæss
Bjørn Ove Grønseth
Kjetil Gjerdalen





Steinar Aasnæss, Bjørn Ove Grønseth
og Kjetil Gjerdalen

Ringeriksregionen rigget for vekst

Regionale investeringer, Ringeriksbanen og ny E16

© 2016, Steinar Aasnæss, Bjørn Ove Grønseth og Kjetil Gjerdalen

Høgskolen i Sørøst-Norge
Kongsberg, 2016

Skriftserien fra Høgskolen i Sørøst-Norge nr. 5
Omslagsbilde: TEAS Droneflight AS

ISSN: 2464-3505 (Online)

ISBN: 978-82-7206-415-9 (Online)



Utgivelser i publiseres som Creative Commons*
og kan kopieres fritt og videreformidles til andre
interesserte uten avgift. Navn på utgiver og
forfatter(e) angis korrekt. [http://creativecommons-
mons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.no](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.no)

Sammendrag

Rapporten viser at regionen har gode forutsetninger for å skape regional vekst, gjennom økte investeringer som følge av Ringeriksbanen og ny E16. Rapporten bygger på en gjennomgang av aktuell litteratur, intervju med et 20 talls sentrale næringslivsaktører og representanter fra Ringerike, Hole og Jevnaker kommuner samt analyser av innhentede data og data som kommunene i regionen velvillig har lagt til rette for oss.

Litteraturgjennomgangen viser en betydelig faglig uenighet om størrelsen på ringvirkningene av den type infrastrukturinvesteringer som Ringeriksbanen og ny E16 representerer.

Befolkningen i Ringeriksregionen er i dag på 43 197 personer. Rapportens analyser viser at regionen er rigget for vekst og har pr. dato tilgjengelige boligarealer som, med 2,5 personer pr. boenhet, kan ta unna en befolkningsvekst på kort sikt på 3 655 personer og på langt sikt 13 675 personer. Regionen har også på kort sikt tilgjengelig 2 500 dekar næringsareal og på lang sikt tilgjengelig 6 398 dekar. Dette er ledige arealer for regionale virksomheter med ekspansjonsplaner og arealer som vil kunne stå klar for virksomheter som ønsker å etablere seg i regionen. Næringsarealet som på lang sikt kan bygges ut tilsvarer arealet til 914 fotballbaner.

Regionen har i dag og under planlegging boligområder som gir en boligreserve på 5 470 boligenheter. Med 2,5 personer pr. bolig betyr det at regionen på mellomlang sikt kan ta imot en befolkningsvekst på 13 000 personer. En boligreserve på 5 470 boliger med en gjennomsnittskostnad på 2,5 mill kr. pr. bolig, vil ferdig utbygd representere en investering på rundt 13 mrd. kr. Dette tilsvarer igjen halvparten av investeringskostnaden til Ringeriksbanen.

Med en årlig befolkningsvekst på 3 % er boligreservene oppbrukt i løpet av 9 år frem til 2025. Med årlig befolkningsvekst på 2,3% vil boligreservene holde i 12 år frem til 2028. Med en årlig befolkningsvekst på 1,3% boligreservene holde i 22 år frem til 2038.

Dersom offentlige myndigheter, lokale økonomiske aktører og regionens befolkning aktivt går inn og griper de muligheter Ringeriksbanen og ny E16 gir for regional vekst vurderer vi at «SSB jernbane høy 2,3%» alternativet med en årlig befolkningsvekst på 2,3% vill være realistisk. Med en årlig befolkningsvekst på 2,3 % medfører det at regionens befolkning i gjennomsnitt vil øke med rundt 1 300 personer frem til 2045. Rundt 83 000 personer vil da bo i Ringeriksregionen

20 år etter at Ringeriksbanen blir åpnet i 2024. Dette tilsvarer omtrent en dobling av befolkningen i løpet av 30 år. Dette vil kreve en årlig boligbygging på rundt 540 boenheter, som vil utløse en samlet investering i boligbygging på rundt 33 mrd kr. Inkludert boligbygging uavhengig av Ringeriksbanen, vil regionen kunne oppleve en samlet boliginvestering i perioden på 56 mrd. kr. Som en referanse kan vi ta med at Ringerike kommune alene i 2015 godkjente for bygging 476 nye boenheter. Dette betyr at en investering i Ringeriksbanen på 26 mrd kr vil kunne utløse, bare i boligbygging, en investering på 33 mrd kr i Ringeriksregionen.

Potensialet for investering i bolig, både med utgangspunkt i prognosene for befolkningsvekst og dagens boligreserver, mener vi er meget interessante tall for en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsbetraktning.

Det er faglig enighet om at dagens metoder for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke fanger opp alle effekter av en samferdselsinvestering. Ytterligere metoder for beregning av merverdi eller ringvirkninger blir så anvendt for ytterligere å fange opp ulike effekter. Som følge av at disse metodene også har svakheter og ikke kan sies å være allmenngyldige, betyr at man verken kan avvise eller fastslå at Ringeriksbanen og ny E16 kan ha en positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Analyser av om ulike betingelser for regionalvekst er tilstede, viser at Ringeriksregionen i dag har gode forutsetninger for å skape vekst som følge av byggingen av Ringeriksbanen og ny E16. Kommunene i regionen har inntatt en offensiv posisjon til offentlig planlegging og regulering. Et regionalt plansamarbeid med felles plankontor hvor kommunale og fylkeskommunale funksjoner skal samlokaliseres er under etablering. Sterkere grad av samordning, høyere planleggingskompetanse og større kapasitet er målsettinger for satsingen. Innovasjonsløft er valgt som et virkemiddel for å fremme regional økonomisk dynamikk, innovasjon og næringsutvikling. Her deltar offentlige og private virksomheter fra alle tre kommunene i Ringeriksregionen. Over 50 virksomheter har så langt fullført programmet og måltallet om at 70 virksomheter skal ha deltatt innen utgangen av 2019 ligger innenfor rekkevidde. Ringeriksløsningen er en gruppe lokale næringslivsaktører som har engasjert seg for å skape vekst og utvikling i regionen. De viser både evne og vilje til å satse på utvikling og gå foran og investere i regionen. Gruppen har offentlig uttalt at når myndighetene har satt et «trøkk» på å realisere Ringeriksløsningen, med vei og bane, lover gruppen av regionale aktører på vegne av

regionens næringsliv et tilsvarende «trøkk» sammen med kommunene for å legge til rette for vekst i regionen.

Gruppen representerer også et godt eksempel på at det finnes lokale aktører som tar ansvar og som bidrar til å mobilisere den sosiale kapitalen i regionen. Tre folkemøter om veg, bane og byutvikling i regi av henholdsvis Ringerike kommune, Ringeriksløsningen og Tronrud Gruppen samlet og engasjerte flere hundre mennesker.

Med regional vekst mener vi vekst i befolkning, verdiskapning og sysselsetting. Ringeriksbanen og ny E16 gir muligheter til å skape ny vekst i regionen. Vekst som vil være avgjørende for at Ringeriksregionen også i fremtiden skal være et godt sted å bo.

Kunnskap og oversikt over de mekanismer og betingelser som har betydning for regional vekst og utvikling gjør at regionen i større grad selv kan styre veksten og utviklingen. Hvor godt Ringeriksregionen evner å utnytte de muligheter som Ringeriksbanen og ny E16 gir for regional vekst, vil sammen med nasjonale drivere for vekst, avgjøre befolkningsutviklingen i regionen.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	I
1. Innledning	1
2. Metodisk tilnærming	3
Mekanismer for økonomisk vekst gjennom en infrastrukturinvestering.....	5
Betingelser for regional vekst av en infrastrukturinvestering	5
Modell for regional vekst.....	8
3. Beslutningsgrunnlag for bygging av Ringerikesbanen og E16	11
Nytteberegninger av Ringeriksbanen	11
Nasjonal transportplan (NTP)	13
Beregnet befolkningsvekst	15
4. Litteraturgjennomgang	23
Oppsummering av rapportene.....	24
Rapporter som ikke inngår i beslutningsgrunnlaget:	25
Rapporter som inngår i beslutningsgrunnlaget:.....	31
5. Mål om vekst i Ringeriksregionen	33
Befolkningsutviklingen i Ringeriksregionen 2001 – 2016	34
Verdiskaping i Ringeriksregionen	39
Sysselsetting og arbeidsplassutvikling i Ringeriksregionen	42
6. Betingelser for vekst i Ringeriksregionen	45
Kommunal og regional styring og regulering	49
Disponible boligarealer i Ringeriksregionen	55
Disponible næringsarealer i Ringeriksregionen.....	74
Lokal økonomisk dynamikk.....	76
Regionale aktører	78
7. Boliginvestering som følge av Ringeriksbanen og ny E16	83
8. En befolkning i Ringeriksregionen på 100 000	89
Hva kreves for å oppnå en befolkning i regionen på 100 000?	90
Hva kan tale for en befolkning på 100 000 i 2043?.....	94
Når kan vi forvente 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen?	107
9. Behov for ytterligere utvikling, utredning og forskning	109
Referanser	111
Figuroversikt:	115
Tabelloversikt:	117

1. Innledning

I denne rapporten ser vi på regionale virkninger av Ringeriksbanen og ny E-16. Litteraturstudiet har gitt opphav til en modell som vi tar utgangspunkt i og som belyser nødvendige betingelser for regional vekst. På bakgrunn av fire prognoser for befolkningsvekst beregnes hvilke behov regionen vil få for bygging av boliger og hvilke investeringer dette vil utløse. Samlet gir dette innspill til en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsbetraktning. Det er forfatterne av denne rapportens ambisjon at modellen og rapporten skal bidra til at Ringeriksregionen i enda sterkere grad evner å utnytte de muligheter Ringeriksbanen og ny E16 gir for vekst.

Rapportens konkrete problemstilling vil være: Hvilke investeringer vil bygging av Ringeriksbanen og ny E16 utløse i Ringeriksregionen?

Problemstillingens er forsøkt besvart gjennom et litteraturstudie, kartlegge og definere sentrale variabler, utføre dybdeintervju med sentrale næringslivsaktører og offentlige myndigheter, for deretter gjøre et anslag basert på litteratur og empiri som kan gi en indikasjon og svar på problemstillingen. En oppsummering av dybdeintervjuene er utarbeidet og overbrakt oppdragsgiver. I rapporten siteres det ikke detaljert fra disse dybdeintervjuene.

Bakgrunn for problemstillingen er at Regjeringen vil bruke 26 milliarder på Ringeriksbane og ny E16 til Hønefoss. Når Jernbaneverket og Statens vegvesen nå har fått klarsignal til å begynne planleggingen er målet anleggsstart for både vei- og baneprosjektet i 2019 med ferdigstillelse i 2024. Dette har vært bekreftet av statsminister Erna Solberg, som uttalte følgende under årets Øst-vest-konferanse på Klækken Hotell i mars 2016. «Vi arbeider ut fra byggestart i 2019. Det vil kreve mye av dem som planlegger, men så sant vi ikke møter på noe uforutsett i planleggingen, er det mulig med byggestart i 2019, og at banen står ferdig i 2024». Statsråd Ketil Solvik-Olsen uttalte dessuten følgende i Stortinget, april 2016. «Poenget med reformene vi gjennomfører, er nettopp å få ned planleggingstiden. Det er bare å se på Ringeriksbanen, som har vært planlagt siden 1850-tallet, uten at en har satt spaden i jorda. Når har vi gjort mange vedtak og organisert det annerledes. **I 2019 går spaden i jorda, i 2024 skal den stå ferdig**, rett og slett fordi vi har endret planleggingsmetodene. Det koster litt mer penger nå, men totalt sparer en penger ved operasjonen.»

De tre næringslivsaktørene Tronrud Engineering, Tronrud GRUPPEN og AKA tok høsten 2013 initiativ til det de kalte Ringeriksløsningen for å få fortgang i planene om bygging av Ringeriksbanen og ny E16

Sandvika-Hønefoss. Øvrige aktører som er med og bidrar er Sparebank 1 Ringerike Hadelands Næringsstiftelse, Hønefoss Sparebank og Ringeriks-Kraft. Videre er det etablert et godt samarbeid med Ringerike Næringsforening (RNF), Ringerike Utvikling samt Ringerike, Hole og Jevnaker kommuner.

Målsetningen med initiativet er å posisjonere Ringeriksløsningen som viktig og nødvendig for Oslo-området, Ringeriksregionen, Hallingdal og Valdres, Vestlandet – og dermed for Norge.

Ringeriksløsningen vil bidra til å realisere et stort, uutnyttet potensiale for bosetnings- og næringsutvikling på hele strekningen mellom Oslo og Bergen via Hallingdal og Valdres.

Ringeriksløsningen er på bakgrunn av sitt omfang, således en viktig nasjonal løsning med en betydelig samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Høgskolen i Sørøst-Norge er forespurt om å bidra i Ringeriksløsningen med sin kompetanse for å belyse sentrale vekstfaktorer og bidra til økt innsikt og forståelse i regionen for hva som vil kreves av kommunene og næringsliv i regionen for at Ringeriksbanen og ny E16 skal kunne gi den ønskede vekst.

Vi vil takke informantene i dybdeintervjuene for at de velvillig stilte opp og delte sin innsikt og erfaring med oss.

2. Metodisk tilnærming

Litteraturgjennomgangen i kap 4. viser at det er bred faglig konsensus nasjonalt og internasjonalt om at de metodene som anvendes i lønnsomhetsberegninger av ulike infrastrukturinvesteringer ikke evner å fange opp alle positive effekter. Derfor anvendes mernytteberegninger. Kvaliteten på disse mernytteberegningene vil imidlertid variere slik at det også her er enighet om at slike mernytteberegninger må vurderes fra prosjekt til prosjekt. For Ringeriksbanens del foreligger det flere mernytteberegninger som viser ulik grad av mernytte, men også rapporter som gir grunnlag for å mene at Ringeriksbanen har en høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn det utredningen konkluderer med. Rapporten som Sasson, Ramsøy og Reve skrev om Ringeriksbanen i 2015 er et eksempel på dette (18).

Gjennomgangen av foreliggende plandokumenter, rapporter, analyser samt vår egen litteraturgjennomgang gir oss imidlertid ikke noe vitenskapelig grunnlag for å mene at nye nytte-kostnadsanalyser, beregninger av mernytte eller netto ringvirkningsanalyser vil endre noen av konklusjonene i utredningene eller bringe vesentlig ny kunnskap til torgs med hensyn til Ringeriksbanen og E16 sin samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Vi har derfor i denne rapporten valgt en annen faglig tilnærming gjennom en konseptuell modell hvor vi ser på om de ulike betingelsene for vekst er tilstede. I tillegg til å svare på om betingelsene for vekst er tilstede i regionen vil modellen også kunne tjene som et verktøy for Ringeriksregionens kommuner og næringslivsaktører med hensyn til å skape forståelse og bevissthet rundt de forholdene som er av betydning for vekst. Det er forfatterne av denne rapportens ambisjon at modellen og rapporten skal bidra til at Ringeriksregionen i enda sterkere grad evner å utnytte de muligheter Ringeriksbanen og ny E16 gir for vekst.

Det er heller ikke foretatt nye beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av indre InterCity-strekningene og Ringeriksbanen i NTP 2014-2023. Begrunnelsen er at dette er bundne prosjekter. Dette mener vi også underbygger vår vurdering. Gjennom vår litteraturgjennomgang har vi imidlertid funnet dokumentasjon på hvilke betingelser som er tilstede i regioner hvor ulike infrastrukturinvesteringer har bidratt til regional vekst. Regional vekst i betydning av økt befolkning, verdiskaping og sysselsetting. Ved å innhente informasjon og data fra regionen og drøfte disse i lys av betingelser for regional vekst av en infrastrukturinvestering ønsker vi å bidra til å øke regionens oppmerksomhet rundt vesentlige faktorer for regional vekst. I tillegg tester vi om vilkårene for

regional vekst er tilstede og eventuelt legitimerer en antatt og ønsket økonomisk og befolkningsmessig vekst.

Felles for alle samfunnsøkonomiske lønnsomhetsbetraktninger av Ringeriksbanen er at lønnsomheten øker i takt med forventet vekst i befolkning, verdiskapning og sysselsetting. Forklaringen til dette er at en vekst i disse størrelsene gir et større trafikkgrunnlag. En positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet av vei og bane prosjektet, vil i henhold til kvalitetssikringen av utredningene fra Dovre Group og Transportøkonomisk Institutt (10), kreve en årlig befolkningsvekst på 6%, med da en økt befolkning i regionen på 100 000 i år 2040.

Som da et alternativ til å foreta nye analyser omkring forventet samfunnsøkonomisk lønnsomhet av Ringeriksbanen og E16 tar vi utgangspunkt i de ulike betingelser for regional vekst av en infrastrukturinvestering og drøfter disse i lys av regionens forutsetninger. Ved å analysere om betingelsene for vekst i befolkning, verdiskapning og sysselsetting er tilstede vil dette indirekte også være en analyse av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved bygging av Ringeriksbanen og E16.

Gjennom en rekke intervjuer av sentrale personer i kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker samt sentrale næringslivsaktører har vi innhentet informasjon om hvilke investeringsplaner som vil bli utløst ved bygging av Ringeriksbanen og ny E16. Intervjuene avdekket også hvordan ulike næringsaktører baserer sin videre utvikling på etablering av Ringeriksbanen og E16.

Mekanismer for økonomisk vekst gjennom en infrastrukturinvestering

I rapporten «Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer» (16) blir det redegjort for en rekke studier som kommer frem til følgende mekanismer som må utløses av en infrastrukturinvestering for at investeringen skal kunne gi økonomisk vekst for regionen.

- Økt handel: Transportforbedringene kan stimulere til regional handel og bidra til at nye aktive som f.eks. ledig arbeidskraft kan bringes inn i produksjon.
- Økt konkurranse: Transportforbedringene kan stimulere til konkurranse i produkt- og faktormarkedet. For produktmarkedet kan det medføre både en utvidelse av markedsområdet for eksisterende foretak og etablering av nye foretak. For innsatsfaktorene kan det medføre reduserte søkekostnader og en utvidelse av søkeområdet i arbeids- og eiendomsmarkedet
- Agglomerasjonsfordeler (kobling mellom økonomiske aktører): Transportforbedringene kan oppmuntre til agglomerasjonsfordeler og eksterne stordriftsfordeler ved å stimulere til koblinger mellom økonomiske aktører. Det kan også gi utvidelse av arbeidsmarkeder og spredning av kunnskap, som igjen kan stimulere til innovasjon.
- Stordriftsfordeler: Transportforbedringer kan gjøre det mulig for foretak å reorganisere og bedre utnytte interne stordriftsfordeler. Reduserte transportkostnader kan gi enten konsentrasjon eller spredning av økonomisk aktivitet.
- Redusert kø og forurensning: Transportforbedringen kan redusere kødannelse og forurensning som er blant de største agglomerasjonsulempene knyttet til byspredning.

Betingelser for regional vekst av en infrastrukturinvestering

I samme rapport «Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer» (16) blir det også redegjort for hvilke nødvendige betingelser som må være tilstede for at en infrastrukturinvestering skal kunne utløse økonomisk vekst for regionen.

Her blir det presisert at transportinvesteringer er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse for regional økonomisk vekst. Mens infrastrukturforbedringer anses som viktig for å fremme utvikling i perifere områder, er de sjelden tilstrekkelig i seg selv. Andre politiske tiltak er også påkrevd.

Nødvendige betingelser for vekst er knyttet opp mot faktortilgang til:

- Jordområder
- Eiendommer
- Arbeidskraft
- Kapital
- Naturressurser
- Styringsstruktur
- Sosial kapital
- Individuelle aktører

Sosial kapital er et samlande begrep for en rekke forhold; sosial støtte, sosiale nettverk, sosiale bånd, ressurser, tillit, trygghet, deltakelse i det sivile samfunn og medborgerskap. Sosial kapital kan betegnes som ressurser som er tilgjengelige for aktører gjennom deltakelse i sosiale nettverk. Det hevdes at i land med et allerede godt utviklet transportnettverk, vil ikke ytterligere investeringer i infrastruktur i seg selv gi økonomisk vekst. Det er en viss enighet om at det er en avtakende nytte av infrastrukturinvesteringene. En infrastrukturinvestering er kun et supplement til andre nødvendige betingelser for økonomisk utvikling. Disse betingelsene kan inndeles i tre grupper:

- Positive økonomiske eksternaliteter: Tilgang til kvalifisert arbeidskraft, lokal økonomisk dynamikk og agglomerasjonsfordeler (kobling mellom økonomiske aktører)
- Investeringsfaktorer: Tilgang til investeringsmidler
- Politiske faktorer: Evne og vilje til å legge til rette for økonomisk utvikling

Samlet har disse kriteriene og betingelsene for regional vekst dannet grunnlaget for «Modell for regional vekst i Ringeriksregionen», som er vist i neste delkapittel.

I kapittel 6 Betingelser for økonomisk vekst i Ringeriksregionen vil vi gå igjennom og drøfte om betingelsene for regional økonomisk vekst er tilstede i Ringeriksregionen.

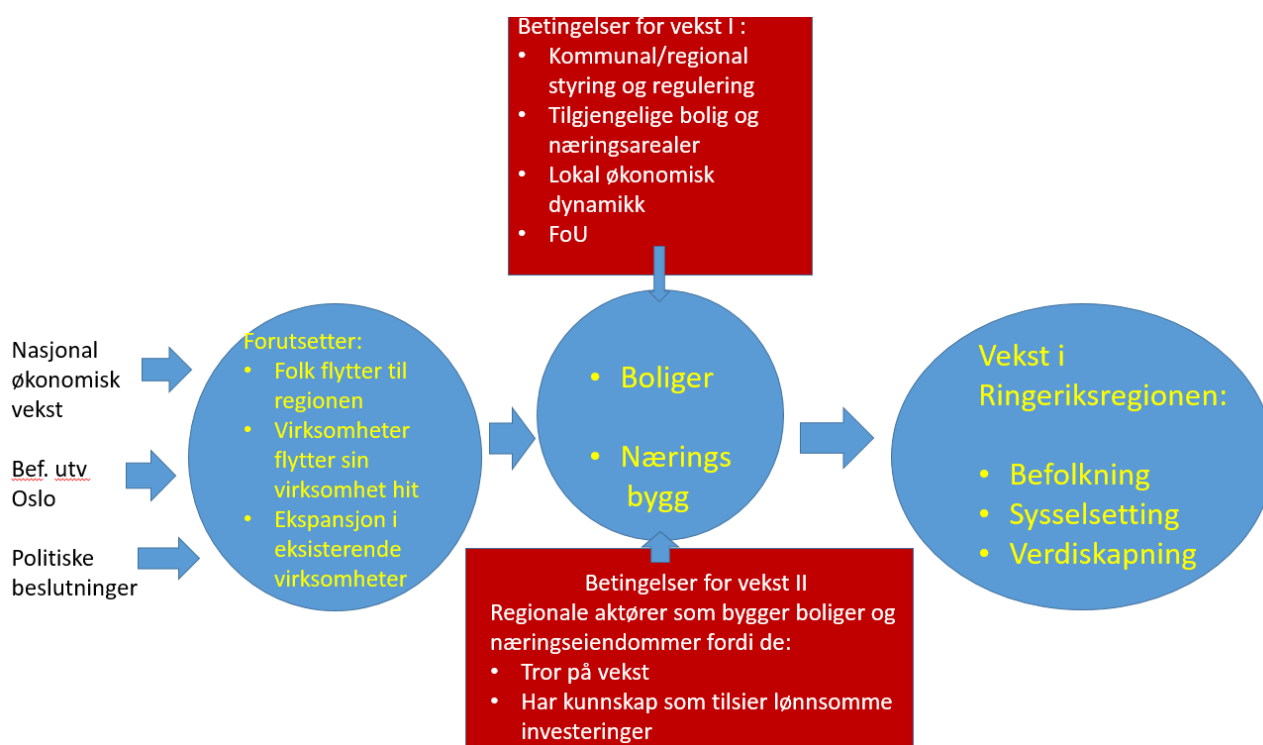
Er den nødvendige kommunale og regional styring og regulering på plass som sikrer nødvendig faktortilgang til jordområder, eiendommer og naturressurser? I dette kapitlet drøfter vi om styringsstrukturen og de politiske rammefaktorene er på plass for å håndtere veksten. Vi ser også på om det er tegn til agglomerasjonseffekter ved at økonomiske aktører kobles sammen og man oppnår regional økonomisk dynamikk.

I samme kapittel under «Regionale aktører» drøfter vi om regionen har individuelle aktører, kapital og sosial kapital til å skape den ønskede veksten.

Modell for regional vekst

For å belyse de problemstillinger rapporten tar opp har vi på basis av tilgjengelige data, litteraturgjennomgangen og intervjuene med lokale næringsaktører definert opp følgende modell. Vi mener modellen fanger opp de viktigste faktorene, mekanismene og betingelsene som spiller inn og vil være avgjørende for vekst i Ringeriksregionen. Litteraturgjennomgangen avdekket ulik begrepsbruk og tilnærminger til hva vi forstår omtaler samme forhold. Modellen viser derfor også vår begrepsavklaring som danner grunnlag for rapportens videre disposisjon.

Modell for vekst i Ringeriksregionen



Figur 2-1: Modell for vekst i Ringeriksregionen

Modellen synligjør hovedbudskapet med denne rapporten, nemlig hvilke mål regionen har for vekst i befolkning, sysselsetting og verdiskapning, samt hvilke mekanismer som virker inn.

Mål om vekst Ringeriksregionen: Det er et uttalt mål om vekst i regionen. Dette fordi regionen har en ugunstig utvikling knyttet til befolkning, sysselsetting og verdiskapning. Ny veg og bane vil bidra til å snu denne trenden og påny skape vekst og utvikling i regionen som vil være nødvendig for at Ringeriksregionen også i fremtiden skal være et godt sted å bo.

Tilgjengelige boliger og næringsbygg: For at mennesker og næringsvirksomheter skal flytte til regionen og eksisterende næringsliv skal kunne ekspandere, må det være tilgjengelige arealer for boligbygging og næringsutvikling og ikke minst attraktive boliger og næringsbygg.

Betingelser for vekst I: Dette er modellens ventil som vi illustrativt kan si fungerer som en kran. Her kan Ringeriksregionen gjennom en offensiv og proaktiv kommunal og regional styring legge til rette for vekst blant annet ved å legge til rette for utvikling av bolig og næringstomter. Ved «å skru opp kranen» vil strømmen av folk og virksomheter som vurderer å etablere seg i Oslo sin randsone faller ned på Ringeriksregionen. Dersom denne kranen ikke er skrudd opp tilstrekkelig vil prisnivået øke vesentlig, regionen mister sitt konkurransemessige fortrinn og flere folk og virksomheter vil da velge å etablere seg i andre av Oslos randkommuner.

En nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse er at det er tilgjengelige boliger og næringseiendommer og at disse er på plass før eller samtidig med at veksten tar til. Det er her regionen har sitt største handlingsrom for å påvirke utviklingen. Fortsatt har regionen et stort tilbud av både boliger, boligtomter og næringsarealer. Prisnivået ligger også vesentlig lavere enn hva vi finner i tilstøtende områder rundt Oslo med samme reisetid til Oslo som vi har i dag. Dette er et vesentlig konkurransefortrinn som regionen kan beholde dersom man fortsetter å legge til rette for boligbygging og næringsetablering.

Betingelser for vekst II: Regionen har en rekke sentrale næringslivsaktører som tror på vekst og som arbeider samordnet og strategisk for å utnytte den muligheten for vekst Ringeriksbanen og ny E16 vil gi regionen. Våre intervjuer har avdekket at flere næringslivsaktører på Ringerike, gjennom sin kjennskap til regionen og markedet innen egen bransje har planer for ekspansjon som følge av Ringeriksbanen og E16. Flere har også uttrykt at grunnlaget for at de er lokalisert på Ringerike er nettopp troen på at Ringeriksbanen og E16 kommer.

Det er godt dokumentert at høgskolers nærvær i regioner har betydning for utvikling, vekst og innovasjonsevne (48). Høgskolen i Sørøst – Norge, Campus Ringerike er lokalisert sentralt i regionen. Høgskolen har et uttalt mål om gjennom samarbeid med regionale offentlige myndigheter og privat næringsliv, å bidra med sin kompetanse og kunnskap til vekst og utvikling i regionen.

Forutsetninger: Flere regionale næringslivsaktører har allerede investert store summer i regionen. Det er da grunn til å forvente at disse har bransjekunnskap og kunnskap om regionen som tilsier at

regionen vil kunne oppleve innflytting av personer og næringsvirksomhet. Ingen vil investere i bolig og næringseiendommer på Ringerike uten at de har tro på en etterspørsel etter disse eiendommene og at det vil komme folk og næringsvirksomhet som vil etablere seg i regionen.

Nasjonale drivere for vekst: Sist i modellen har vi de kreftene som vil være vesentlige på utviklingstakten på Ringerike, nemlig befolkningsutviklingen i Oslo, nasjonal økonomisk vekst og politiske beslutninger. Den store befolkningsveksten Oslo nå har hatt, har bakgrunn i økt innvandring som igjen har hatt sammenheng med den økonomiske veksten Norge har opplevde de siste 15 år. Jo større befolkningsvekst vi har i Oslo og jo større nasjonal økonomisk vekst vi har, vil sammen med fordelaktige politiske beslutninger ligge bak og bestemme utviklingstakten for Ringerike med hensyn til befolkning, verdiskapning og sysselsetting.

3. Beslutningsgrunnlag for bygging av Ringerikesbanen og E16

Denne rapporten tar utgangspunkt i det beslutningsgrunnlaget som foreligger for utbygging av Ringeriksbanen og ny E16. En betydelig mengde rapporter beskriver utbyggingen, dens konsekvenser og omtaler hvilke samfunnsøkonomisk lønnsomhet som ligger i utbyggingen. I Nasjonal transport plan (NTP) (21) omtales Ringeriksbanen og E16 sammen med øvrige nasjonale samferdselsprosjekter. Her fremkommer hvilken prioritering Ringeriksbanen og E16 har fått i den samlede planen for samferdselsutbygging i Norge. Vi har gått igjennom det samlede beslutningsgrunnlaget og vil i det følgende løfte frem det vi vurderer som de viktigste momentene av betydning for prosjektenes realisering og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nytteberegninger av Ringeriksbanen

Beregning av samfunnsøkonomiske lønnsomhet er en sentral del av utredningene som danner grunnlag for prioritering av infrastrukturinvesteringer som veg og bane. Mange prosjekter kommer ut med en lav eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. En årsak til dette ligger i at man i en samfunnsøkonomisk nytte kostnadsanalyse kun fanger opp effektene av redusert reisetid. Ved å foreta ytterligere analyser av netto ringvirkninger søker man å fange opp de effektene som ikke blir med i en tradisjonell nytte-kostnadsanalyse.

Netto ringvirkninger er virkninger som ikke fanges opp i en tradisjonell nytte-kostnadsanalyse. Et tiltak gir ringvirkninger hvis det oppstår realøkonomiske effekter i andre markeder enn de som er direkte berørt av tiltaket. Eksempelvis vil et infrastrukturprosjekt gi ringvirkninger hvis det, i tillegg til å gi virkninger i transportmarkedet, også påvirker andre markeder som arbeids- eller eiendomsmarkedet (10).

Det er i dag ingen etablert metodikk for beregning av disse virkningene. Resultater fra en rekke analyser av norske infrastrukturprosjekter viser at ulike metoder kan gi netto ringvirkninger i svært forskjellig størrelsesorden. Beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet i infrastrukturprosjekter som gjennomføres etter transportetatens metoder, inkluderer i dag ikke netto ringvirkninger. Heller ikke Hagen-utvalget kom i NOU 16-2012 (33) frem til at netto ringvirkninger skal inkluderes i ordinær nytte-kostnadsanalyser i samferdselsprosjekter, men i tilfeller hvor slike virkninger er relevante kan

de behandles som et supplement til analysen. Det er viktig å skille mellom netto ringvirkninger/mernytte og omfordelingseffekter. Lokale positive ringvirkninger i et samferdselsprosjekt som motsvares av tilsvarende negative ringvirkninger andre steder, er kun en omfordelingseffekt og skal ikke beregnes som mernytte. (15)

I utredningen (Silingsrapporten) legges det til grunn at Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss har en forventet kostnad på 26 mrd kr. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten med en betydelig befolkningsvekst er beregnet til – 16 mrd kr.

For kuriositetens skyld legges ved et eksempel på en formel som er mye benyttet for å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet:

$$NNV = -I_0 + \sum_{t=0}^n \frac{U_t}{(1+k)^t}$$

Figur 3-1: Eksempel på en formel for nytteberegning

I en «grunnkjøring» der det ikke legges til grunn at Ringeriksbanen og ny E16 vil føre til befolkningsvekst på Ringerike utover den som uansett forventes å komme, er netto nåverdi (nytteeffekter fratrukket kostnader) beregnet til om lag -22 mrd. kroner. I beregningsalternativer der det er forutsatt en vesentlig sterkere befolkningsvekst, blir nåverdien 6 milliarder høyere. Beregninger av netto ringvirkninger har vist at disse kan beløpe seg til et sted mellom 3 – 5 mrd. (10).

Supplerende trafikale analyser indikerer at andelen togreiser vil kunne bli høy selv uten doblet frekvens eller bompenger på E16 – tiltak som enten medfører høye samfunnsøkonomiske kostnader eller reduserer trafikantnyttene for bilistene. Disse analysene peker i retning av at man vil kunne øke netto nåverdi for Ringeriksbanen med i størrelsesorden 3-5 mrd. kroner i forhold til beregningsalternativene (9).

Ulike analyser med ulik metodisk tilnærming har et stort spenn i størrelsen på netto ringvirkninger. (15), (17), (18) og (19) er rapporter som viser dette.

I oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet er det også foretatt en kvalitetssikringen av nevnte beslutningsgrunnlag (Dovre, TØI(10)). Dovre mener her å finne feil i analysen som gjør at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er bedre enn hva Silingsrapporten la

til grunn. Imidlertid forblir lønnsomheten fortsatt lav. For at vei og bane prosjektet skal fremstå som samfunnsøkonomisk lønnsomt med en positiv nåverdi vil dette kreve en årlig befolkningsvekst fra 2022 og frem mot år 2045 på 6 %. Med denne veksten vil da regionen ha 100 000 flere innbyggere enn hva høyt alternativ skulle tilsi tilsvarende 175 000 innbyggere.

Samlet betyr dette at det ikke er mulig å konkludere vitenskapelig på den eksakte samfunnsøkonomiske lønnsomheten til Ringeriksbanen. Tilgjengelige og allment aksepterte metoder kommer et godt stykke på veg, men ikke helt frem for å kunne fastslå samfunnsøkonomisk lønnsomhet og endelig sortere de ulike samferdselsprosjektene etter lønnsomhet.

På nyttesiden regnes den økonomiske verdien av den reduserte reisetiden og reisekostnadene mellom

Osloområdet og Ringerike. Jo flere som antas å flytte til Ringeriksregionen for å jobbe eller for å pendle til Oslo-området, og jo flere av de reisende som velger å benytte Ringeriksbanen eller ny E16, jo større vil de beregnede gevinstene bli.

Befolkningsutviklingen fremstår da som den viktigste størrelsen av betydning for den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til Ringeriksbanen og E16 og ikke minst en av faktorene hvor regional mobilisering vil ha størst effekt. Med dette som bakgrunn vil vi i det videre analysearbeidet konsentrere oss mye om potensiale for befolkningsvekst og konsekvensene av denne. Hvilke betingelser må være tilstede for at en infrastruktur investering som veg og bane skal kunne skape en befolkningsvekst vil stå sentralt i de videre analysene.

Nasjonal transportplan (NTP)

I Nasjonal transportplan (2018-2029) er Ringeriksbanen og ny E-16 definert som bundne prosjekter. Under forutsetning av at Stortinget bevilger penger slik at middels eller høy ramme blir gjeldende blir Ringeriksbanen fullføres. (21)

Her omtales veg-, kyst,- og jernbaneinvesteringer i åtte transportkorridorer. I de to laveste rammenivåene går store deler av investeringsrammen til prosjekter som er definert som bundne, og som derfor ikke har vært gjenstand for ny vurdering. Dette er alle store prosjekter som i NTP 2014–

2023 er forutsatt startet i perioden 2014–2017. I tillegg har Samferdselsdepartementet definert utbygging av indre InterCity, Ringeriksbanen og E16 Skaret–Hønefoss som bundne prosjekter.

Det er også lagt til grunn at Ringeriksbanen skal inngå i InterCity-utbyggingen.

Det er gjort rangeringer på grunnlag av fire rammenivåer:

- Lav
- Basis
- Middels
- Høy ramme

Rammene er fordelt på periodene 2018–2021, 2022–2023 og 2024–2029. Stortinget vedtar budsjettet som avgjør hvilke økonomisk ramme som vil gjelde og som vil bestemme hvilke samferdselsprosjekter som har mulighet til å bli realisert. Ringeriksbanen kan fullføres dersom middels eller høy ramme blir vedtatt.

I første del av planperioden benyttes investeringsrammene i stor grad til bundne prosjekter for å oppnå optimal framdrift. I tillegg må drift, vedlikehold og forvaltningsoppgaver gjennomføres uavhengig av økonomiske rammer. Det er også lagt til grunn at Nye Veier AS tilføres samme beløp hvert år i planperioden. Til sammen innebærer dette at nye satsinger må vente til siste seksårsperiode. Det er ikke mulig å gjennomføre alle bindinger innen gitt frist i noen av rammenivåene, med den fordelingen per år som er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Dette gjelder først og fremst indre InterCity og Ringeriksbanen. Særlig i de to laveste rammenivåene vil det være svært begrenset aktivitet innenfor programområdene de første seks årene.



Figur 3-2: Kart over Ringeriksbanen og E16

Målet for Ringeriksbanen er å utvide pendlerområdet rundt Oslo ved å knytte Ringerikregionen med Hønefoss nærmere Oslo og avdempe presset i sentrale strøk. Kjøretidsforkortelsene er betydelige. Ny Ringeriksbane vil inngå i det framtidige InterCity-togtilbudet samtidig som det vil gi et mer attraktivt tilbud for de lange reisene mellom Østlandet og Vestlandet. Togtilbudet i åpningsåret har to regiontog i timen, og muligheter for ett fjerntog annenhver time. På lang sikt, når jernbanekapasiteten i Oslo er økt, er det lagt opp til et kvarters frekvens og muligheter for et fjerntog i timen. Det er ikke lagt opp til godstransport i ordinær rute på strekningen. Kostnadene er beregnet til om lag 20 mrd. På samme strekning skal det bygges ny veg og samordning vil medføre reduserte anleggskostnader. Transportetatene har anbefalt at E16 og Ringeriksbanen planlegges og bygges som felles prosjekt. I middels og høy ramme kan Ringeriksbanen fullføres i planperioden. I basisrammen er det rom for 10 mrd. kr, slik at byggingen kan starte i planperioden. I lav ramme er det ikke midler til prosjektet.

Beregnet befolkningsvekst

Analysene i beslutningsgrunnlaget viser at Ringeriksbane og ny E16 vil kunne gi en økt befolkning i Ringeriksregionen på mellom 6 000 og 22 000. En vekst på 6 000 personer (Lav – alternativet) tilsvarer SSB sitt middelalternativ pluss 0,5 %, mens en vekst på 22 000 (Høy – alternativet) tilsvarer SSB sitt middelalternativ pluss 1,5%. SSB sitt middelalternativ tilsvarer en befolkningsvekst på 0,8% som ikke inkluderer Ringeriksbanen eller ny E16. Mens folketallet i de tre Ringerikskommunene i 2043 kan anslås til i overkant av 54 000 personer uten veg og bane (SSB sitt middelalternativ), er det i Lav- og Høy- alternativet henholdsvis 61 000 og 76 000. (9)

Høyt og lavt anslag er estimert på bakgrunn av følgende.

- Befolkningsveksten på 0,5% er estimert på basis av kortere reisevei til Oslo.
- Skjønnsmessige overføringer av erfaringer fra Svealandsbanen.
- Skjønnsmessig befolkningsvekst på bakgrunn av økt pendlerandel med referanse til Moss.

Forventet befolkningsvekst har stor betydning for Ringeriksbanens samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Vi ser ikke grunnlag for å gjøre andre anslag eller velge andre metodiske tilnærminger for å beregne befolkningsveksten.

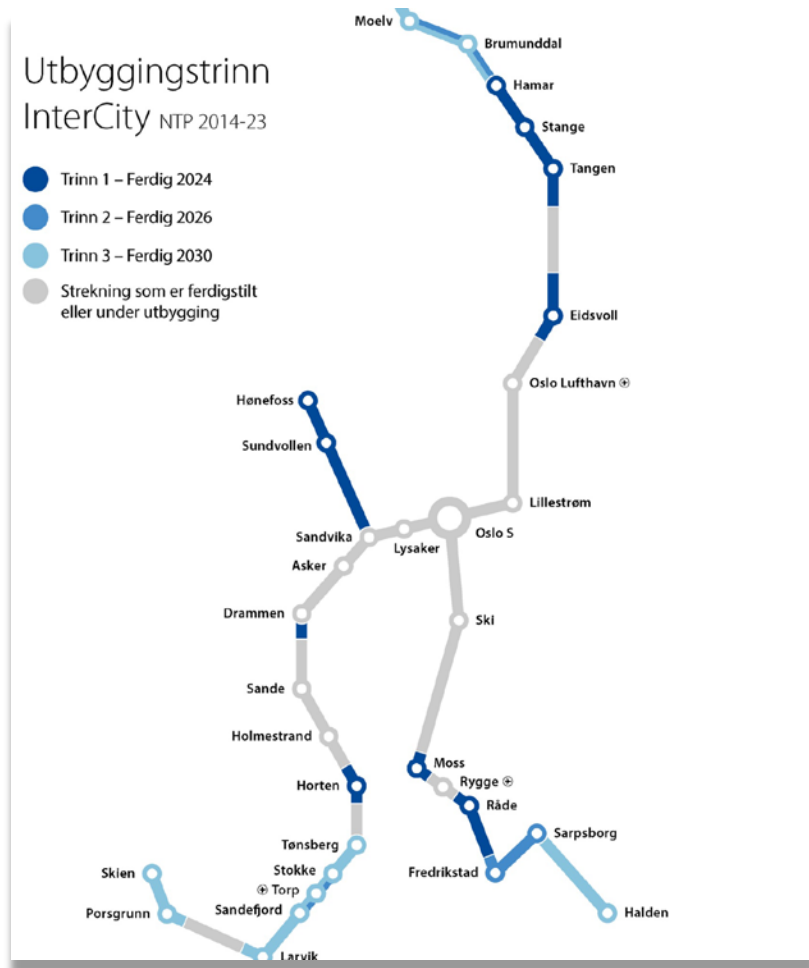
Vi noterer oss imidlertid følgende fra (9). Viktige faktorer for om endelig befolkningsvekst ender rundt lavt alternativ eller høyt alternativ vil være:

- Folks bostedspreferanser: Dvs. at Ringeriksregionen fremstår som et attraktivt boområde. Her kan regionen gjøre mye for å løfte frem regionens kvaliteter.
- Pris og tilbud av boliger: Godt tilbud av boliger som dekker markedets behov slik at press i boligmarkedet unngås, med tilhørende økte priser. Foreløpig har Ringerike et betydelig konkurransefortrinn gjennom lavere boligpriser.



Figur 3-3: Kart over Svealandsbanen

Svealandsbanen ble innviet i 1997 og gav Eskilstuna og Strängsnäs hurtigtogetforbindelse med Stockholm. Jernbanestrekningen er vurdert å ha stor overføringsverdi til Ringerikesbanen og er av den grunn gitt betydelig omtale i de ulike utredningene som er gjort om hvilke befolkningsvekst Ringeriksbanen vil kunne få for Ringeriksregionen. (9)



Figur 3-4: Hønefoss som en del av Intercity nettet rundt Oslo.

Figuren over illustrerer at gjennom Ringeriksbanen vil Ringeriksregionen reisetidmessig fremstå på lik linje med flere av de områdene som inngår i Oslo sitt T-banesystem. Figuren synligjør da også den endringen som vil utløse befolkningsveksten i Ringeriksregionen.

I denne rapporten tar vi utgangspunkt i følgende fire for befolkningsframskrivninger frem mot 2045. De tar alle tar utgangspunkt i dagens befolkning i regionen på 43 197 personer.

- SSB Normal 0,8%: Dagens befolkning pluss en årlig vekst på 0,8%
- Jernbane lav 1,3%: Dagens befolkning pluss en årlig vekst på 1,3%
- Jernbane høy 2,3%: Dagens befolkning pluss en årlig vekst på 2,3%
- Jernbane 100 000 innb 3%: Dagens befolkning pluss en årlig vekst på 3%

Vi har valgt å fremskrive befolkningen til 2045 som tilsvarer 20 år etter at Ringeriksbanen etter planene skal stå ferdig i 2024. For framskrivingsalternativene uten veg og bane viser våre framskrivninger en befolkning i 2045 på 54 426, mens vi for de to jernbanealternativene får en prognose med en befolkning på henholdsvis 62 824 og 83 531. Begge disse tallene ligger noe over det som ligger til grunn i beslutningsgrunnlaget (9). For å se hvilken befolkningsvekst som årlig må finne sted for at befolkningen i 2045 skal telle 100 000 kom vi frem til at en årlig vekst på 3% vil gi denne befolkningen.

Ved å vise til kommunale planer og lokal evne og vilje for investering i boliger vil regionen selv påvirke befolkningsveksten. Ved at regionen selv kan påvirke befolkningsveksten vil regionen også selv kunne påvirke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til vei og bane investeringene. Økt befolkning gir entydig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Befolkningsvekst gjennom redusert reisetid

Redusert reisetid til Oslo vil generere økt befolkningsvekst i Ringeriksregionen. Denne veksten er estimert på bakgrunn av å studere sammenhengen mellom årlig % vis befolkningsvekst i Oslo sine omkringliggende nabokommuner og reisetid i minutter fra kommune sentrum til Oslo (9).

Sammenhengen er estimert til å bli

$$Y = 1,974 - 0,013X$$

Y = Årlig % vis befolkningsvekst for kommunen med X antall minutters reisetid

X = Reisetid i minutter

For Ringerikes er reisetiden i dag 80 minutter som i henhold til modellen gir en årlig % befolkningsvekst på 0,98. Her treffer estimeringen godt ved at Ringeriksregionen samlet for perioden 2000 – 2016 har hatt en årlig befolkningsvekst på noe under 1 % jfr. figur 5.3 og 5.4.

Med en redusert reisetid til 40 minutter gir modellen en årlig % vis befolkningsvekst på 1,45.

Her konkluderer Norconsult (9) med at Ringeriksbane vil gi en årlig befolkningsvekst som ligger tilnærmet 0,5 % poeng høyere enn situasjonen uten bane.

De estimerte modellene, tatt bokstavelig innebærer at befolkningsveksten som følge av reisetidsreduksjonene på grunn av Ringeriksbanen vil føre til en økning i årlig befolkningsvekst på om lag 0,5 prosentpoeng per år. (...) Analysen sier ikke noe om lengden på den perioden en slik mervekst utover 'normal' befolkningsvekst vil finne sted. (9)

Med dette forutsetter man at Ringeriksregionen vil få en befolkningsvekst tilsvarende gjennomsnittet av hva kommunene rundt Oslo med en reisetid med 40 minutter har hatt for perioden 2000 – 2014. Samtidig som man ikke gjør noen antakelse om tidsaspektet for den endrede befolkningsveksten.

Dette gir grunnlag for å drøfte realismen i disse antakelsene.

- Vil Ringerike ha større forutsetninger for en sterkere befolkningsvekst en hva de øvrige kommunene med samme reisetid har?
- Vil det ikke være naturlig med en vekst i befolkningen direkte som en følge av kortere reisetid? Så langt så genereres befolkningsveksten kun ut ifra en høyere årlig befolkningsvekst.

Med en reisetid mellom Hønefoss og Oslo på 40 minutter vil Ringerike «konkurrere» med kommuner som f.eks. Moss, Drammen, Jessheim, Ullensaker. En drøfting av Ringerikes attraktivitet overfor disse kommunene vil være metodisk vanskelig.

Befolkningsvekst som følge av økt pendling (9)

Med kjennskap til byenes avstand fra Oslo ser vi i tabellen nedenfor at pendlerandelen som % av alle sysselsatte tiltar med redusert avstand til Oslo.

	% av sysselsatte		Absolutte tall	
	2000	2013	2012	2013
0101 Halden	4,2 %	3,9 %	534	536
0104 Moss	14,3 %	15,2 %	1896	2219
0105 Sarpsborg	5,2 %	5,2 %	1182	1288
0106 Fredrikstad	5,6 %	6,4 %	1825	2337
0402 Kongsvinger	11,5 %	9,2 %	963	723
0403 Hamar	7,6 %	5,5 %	994	789
0501 Lillehammer	6,5 %	4,5 %	822	632
0502 Gjøvik	4,2 %	3,6 %	557	529
0602 Drammen	14,4 %	12,6 %	3970	4084
0604 Kongsberg	4,2 %	3,1 %	507	432
0605 Ringerike	9,2 %	7,7 %	1296	1140
0612 Hole	16,3 %	15,9 %	435	537
0532 Jevnaker	7,7 %	7,4 %	232	240
0701 Horten	5,8 %	4,8 %	662	594
0702 Holmestrand	8,6 %	9,0 %	387	455

Tabell 3-1: Pendling til Oslo fra utvalgte kommuner med stoppested for IC-tog (9)

Bakgrunnen for å vise disse tallene er at med en Ringeriksbane vil reisetiden fra Hønefoss til Oslo være drøyt fem minutter kortere enn hva den i dag er mellom Moss og Oslo. Fra Hole vil den være enda kortere. Over tid vil det være grunn til å forvente en pendlingsandel i Ringerike til Oslo på samme nivå som for Moss. Erfaring fra tidligere viser og gir grunnlag for å forvente at den økte pendlerandelen først og fremst kommer som en følge av økt innflytting av personer som bosetter seg i regionen og pendler til Oslo, Asker og Bærum. Ringeriksbanen vil også gjøre det mer attraktivt for personer som i dag bor og arbeider i Ringeriksregionen å finne arbeid i Oslo, Asker og Bærum. Imidlertid vil dette igjen kunne gi nye ledige arbeidsplasser i Ringeriksregionen som vil åpne for ny innflytting av personer til Ringeriksregionen. Dette vil være en gruppe innflyttere som vil kunne bo og jobbe i Ringeriksregionen og som da kan etterspørre boliger utenfor de boområdene som vil være mest attraktive for de som er avhengig av å pendle ut av Ringeriksregionen.

Hole burde kunne ligge vesentlig høyere. På grunn av oppgradert E16 vil buss bli mer attraktivt for pendling fra Hole til Bærum, men trolig ikke til Oslo. Reisetiden til Oslo med tog ville bli ca 25 minutter,

om lag det dobbelte av hva den er i Skedsmo i dag. Der er pendlingsandelen til Oslo svært høy (nærmere 40 prosent).

Pendlingsandeler på i størrelsesorden 15-20 prosent i Ringerike, 25-30 prosent i Hole og 10-12 prosent i Jevnaker, kan virke rimelig ut fra en ren overføring fra Moss med videre. (9)

Samlet befolkningsvekst (9)

Med en økning i befolkningsveksten på 0,5 prosent årlig fra 2020, får regionen et folketall på knapt 61.000 i 2043. Med forutsatt økning i befolkningsveksten med 1,5 prosent per år fra 2020 utover veksten SSB sin normalframskrivning, blir folketallet i 2043 på mer enn 76 000 personer (9).

Her legges det til grunn at befolkningsveksten utløst av Ringeriksbanen ikke slår inn før i 2020.

	LAV effekt (+0,5 % pr år)		HØY effekt (+1.5 % pr år)	
	Vekstrate 2020-43	Befolkning 2043	Vekstrate 2020-43	Befolkning 2043
0532 Jevnaker	1,2 %	9 093	2,2 %	11 400
0605 Ringerike	1,1 %	40 440	2,1 %	50 711
0612 Hole	1,9 %	11 424	2,9 %	14 302
Regionen	1,3 %	60 957	2,3 %	76 413

Tabell 3-2: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, ulike anslag (2020 - 2043) (9)

Sammenlignet med beregnet folketall i 2043 basert på SSBs «Normal framskrivning» fra 2014 blir folketallet i regionen med Ringeriksbanen henholdsvis 6 500 og 22 000 høyere.

Ringerike kommune har i innspill til utredningen angitt at de tre Ringerikskommunene kan avta en befolkningsvekst som kan gi 75 000 innbyggere i regionen. Det er på nivå med alternativ høy i tabellen over. Kommunens tall er imidlertid ikke en prognose, og det angis heller ikke i notatet fra kommunen hvilket år tallet eventuelt gjelder for.

Hole kommune har på sin side spilt inn til utredningen at man kan anta en vekst som gir ca. 15 000 innbyggere i 2043, uten at dette heller kan ses som noen prognose. Igjen ligger dette på nivå med det høye beregningsalternativet i tabellen over.

Hva veksten faktisk blir vil ikke bare avhenge av befolkningens bostedspreferanser, men også av hva som skjer på tilbudssiden i boligmarkedet i regionen. Hvis man klarer å bygge tilstrekkelig mange nye boliger tilpasset etterspørselen, kan økningen i boligprisene som følger av økt innflytting, begrenses. Flaskehalsen på tilbudssiden i boligmarkedet vil lett kunne gi sterk vekst i boligprisene (fra et riktignok lavt nivå), noe som vil bidra til å motvirke tendensen til innflytting til Ringeriksregionen fra andre områder på Østlandet. I utgangspunktet er boligprisene på Ringerike lave sammenlignet med andre deler av Østlandsområdet jfr. fig 6.6, noe som vil være et viktig flyttemotiv.

Både ut fra indikasjonene fra de statistiske analysene og casene når det gjelder hvor mye sterkere befolkningsveksten kan bli, konkluderes det med i utredningene for Ringeriksbanen (9) at befolkningsveksten vil bli lavere enn i det høye alternativet. Vurderingen er også basert på at veksten, særlig i Hole, vil bli svært høy og høyere enn vi vel har sett i noen kommune de senere tiårene (med unntak av Ullensaker). En så sterk vekst setter strenge krav ikke bare til antall nye tomter og boliger, men også til investeringer i kommunal infrastruktur. Det lave alternativet innebærer samme mervekst som i den ene statistiske analysen, men svakere mervekst enn hva som Eskilstuna caset indikerer.

Samlet sett konkluderer utredningene for Ringeriksbanen med at det er sannsynlig at befolkningsveksten som følge av Ringeriksbanen vil ligge et sted mellom de to beregningsalternativene på henholdsvis 6 500 og 22 000 personer.

Mens beslutningsgrunnlaget som forklart i dette avsnittet legger til grunn at befolkningsveksten utløst av Ringeriksbanen først vil slå inn i 2020, legger vi til grunn i våre prognose alternativer at befolkningsveksten vil tilta allerede i 2017. Dette forklarer hvorfor vi i våre befolkningsframskrivinger vist i kap. 8 får høyere anslag for befolkningsveksten.

4. Litteraturgjennomgang

Det er foretatt en litteraturstudie både i internasjonale og nasjonale kilder for å undersøke hvilke metoder og analyser som finnes på effekter av slike investeringer. Primært ønsket vi å søke opp retrospektive analyser som ser tilbake på infrastrukturinvesteringer som er foretatt og analyserer som nye investeringer i infrastruktur som det vi diskuterer her har utløst. Dessverre har vi ikke funnet mange analysene av denne typen. Vi fant imidlertid rapporter som belyser hvilke kriterier og betingelser som må være tilstede for at en infrastrukturinvestering skal kunne gi en positiv effekt, befolknings- og næringsmessig. Dette er arbeider vi vil basere våre videre analyser på (16). En overvekt av rapportene inneholdt ulike nytte- og merverdianalyser foretatt i forkant av prosjektets realisering, slik som mange av de rapportene som inngår i utredningen av Ringeriksbanen og E16.

Vår litteraturgjennomgang viser at det er stadig økende enighet om at større investeringer i transportsektoren har betydelige regionale effekter som ikke fanges godt nok opp i konvensjonelle kost-nytteanalyser, ref. blant annet The World Bank (1) og en rekke nasjonale analyser. Årsaken er at analysene i all hovedsak fokuserer på redusert reisetid alene (17), (20), (37) og (38).

En rekke samfunnsøkonomiske analyser viser begrenset og i mange tilfeller negative kost-nytteeffekt av infrastrukturinvesteringer slik som vei og bane. Et eksempel på dette er at Vista Analyse (Rapport 2014/39) (13) hevder at bygging av Ringeriksbanen og E16 samtidig, i felles trasé eller delt løsning, ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Beregnet netto nytte av dette tiltaket varierer fra -5,9 til -40 mrd. kroner avhengig av hvilke forutsetninger om investeringskostnader og befolkningsutvikling som legges til grunn.

Det er imidlertid flere utfordringer knyttet til beregninger av effekter utover redusert reisetid. Selv om det er bred enighet om at de tradisjonelle kost-nytteanalysene er for snevre, er det betydelig uenighet om hvor store de ikke-beregnete effektene er. Vi viser til eksempler på ulike beregninger i den påfølgende diskusjonen,

Studiene i vår kartlegging viser også at det i mange sammenhenger ikke bare er snakk om *nettoeffekter*, men også en *betydelig omfordelingseffekt* fra en eller flere regioner til en eller flere nye regioner. Det er svært sannsynlig at Ringeriksbanen vil bidra til en slik omfordelingseffekt. Det er

overvekt av rapporter som konkluderer med at det er usikkerhet knyttet til beregningene, og at det er behov for mer forskning på området. Nedenfor vil vi kort gjengi hovedkonklusjoner fra de de rapportene vårt litteratursøk identifiserte og som HSN har gått igjennom.

Et fellestrekk fra utvalget er at de beskriver effekter som kommer i tillegg til effekter i de tradisjonelle kost-nytteanalysene.

Oppsummering av rapportene

Rapportene viser at det i hovedsak er fire kategorier av effekter, se blant annet Hansen (2011) og TØI (10). Disse effektene er:

- Agglomerasjonseffekter
- Arbeidsmarkedseffekter
- Økt produksjon i imperfekte markeder
- Økt konkurranse i imperfekte markeder

De fire kategoriene beskrives:

- **Agglomerasjonseffekter** er produktivetsgevinster bedrifter har av å være lokalisert nær andre bedrifter og viser her bl.a til Porters diamantmodell for næringsklynger (1990), Krugman (1991) og Venables (2007).
- **Arbeidsmarkedseffekter** oppstår ved at reduserte generaliserte reisekostnader påvirker arbeidstakers valg av arbeidssted, og at nyttebetraktninger blir undervurdert fordi de er basert på inntekt etter skatt.
- **Økt produksjon i imperfekte markeder** oppstår som følge av at bedrifter kan utnytte sine skalafordeler gjennom å geografisk utvide sine markeder.
- **Økt konkurranse i imperfekte markeder** gjennom bedre transport kan gi nyetableringer i lokale markeder. Den økte konkurransen kan redusere markedsprisene, øke total produksjon og redusere det økonomiske dødvektstapet.

Kanemoto (2013) hevder bl a at agglomerasjonsvirkninger og relokalisering til mer produktive arbeidsplasser kan medføre fraflytting og svekket konkurranse andre steder. Disse effektene må trekkes fra de positive ringvirkningene.

Med unntak av en utredning gjort av Bergen kommune vedr Bybanen (se under) er det imidlertid krevende å finne litteratur der tilleggsinvesteringer som følger av investeringer i infrastruktur anslås.

Vi beskriver først rapporter som ikke inngår i beslutningsgrunnlaget for bygging av Ringeriksbanen, og tilslutt rapporter som gjør det.

Rapporter som ikke inngår i beslutningsgrunnlaget:

I det videre arbeidet henvises det også til andre rapporter som ikke inngår i beslutningsgrunnlaget for bestemmelsene relatert til Ringeriksbane og ny E16. En kort redegjørelse av hver rapport finnes under.

Transportøkonomisk institutt (TØI): Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer – en litteraturstudie (16)

TØI rapport 989/2008 trekker fram fem mekanismer som kan gi økonomisk regional økonomisk vekst som følge av infrastrukturinvesteringer; økt handel, økt konkurranse, agglomerasjonsfordeler, stordriftsfordeler og redusert kø og forurensning.

TØI trekker også fram at det finnes motargumenter (bl.a Preston og Holvad 2005), slik som at transportkostnadene utgjør en liten del av industriens kostnader, at transportinvesteringer kan fortrenge andre og mer vekstfremmende investeringer, og at vegforbedring kan gi omfordeling heller enn generativ vekst. Som eksempel på omfordeling nevnes Brokelandsheia i Aust-Agder, som i løpet av en 15-årsperiode har utviklet seg til å bli regionens viktigste handelssted, på bekostning av Gjerstad sentrum.

Videre legger TØI – i likhet med mange andre - vekt på at det er betingelser som være tilfredsstillende for å oppnå økonomisk vekst. Disse er:

- 1) Positive økonomiske eksternaliteter som tilgang på kvalifisert arbeidskraft, lokal økonomisk dynamikk og agglomerasjonsfordeler
- 2) Investeringsfaktorer (som tilgang på investeringsmidler)
- 3) Politiske faktorer som legger til rette for økonomisk utvikling.

Ludvigsen (2001) peker på at viktige mikrobetingelser (betingelser knyttet til bedriftene) for vekst ofte ikke er oppfylt slik at transportinvesteringene gjerne ikke får ønsket effekt.

TØI viser også til en rekke utenlandske prosjekter, blant annet den svenske Svealands-linjen. Her har høyhastighetstog bidratt til at Stockholm har kommet innen rekkevidde for Eskiltuna, og at dette er av stor betydning for en by som har gjennomgått store strukturelle endringer i industri og handel. Pendlingen gir de nye pendlerne høyere inntekter.

Transportøkonomisk institutt (TØI): Oslo lufthavn Gardermoen - trafikk og betydning for regional utvikling og Oslo Economics: Oslo Lufthavns betydning for sysselsetting og næringsutvikling

TØI rapport nr 1133/2011 (34) beskriver en rekke virkninger av etableringen av Oslo Lufthavn, men dette er i svært liten grad en tallmessig analyse.

Oslo Economics (35) beskriver derimot mer konkret de direkte, indirekte, induserte og katalytiske ringvirkningene av denne etableringen, og anslår at samlede sysselsettingsvirkninger til ca 22700 stillinger (ikke årsverk) hvorav 12400 er fra direkte sysselsetting.

Transportøkonomisk institutt (TØI): Regionforstørring: Lokale virkninger av transportinvesteringer

TØI-rapport nr 1057/2010 (36) analyserer konkrete effekter av tre ulike typer infrastrukturinvesteringer: Trekantsambandet, RV 5 mellom Førde og Florø, og Korgfjelltunnelen. Analysen viser at investeringer har ulik virkning i ulike regioner, men uten å trekke sikre konklusjoner på årsakene i de tre tilfellene.

Det finnes ingen garanti for at gode forutsetninger for pendling mellom lokale arbeidsmarkedsregioner faktisk resulterer i regionforstørring eller integrasjon av arbeidsmarkeder. Dette er en prosess som blant annet påvirkes av næringsstruktur og sysselsettingsnivå. Det blir hevdet at transportforbedrende tiltak får størst effekt dersom de settes inn i arbeidsmarkedsregioner som allerede har potensial for integrasjon eller regionforstørring (SIKA 2001). Det sentrale spørsmålet i denne sammenheng er hva som gir best potensial for integrasjon.

Victor D. Norman: Ferjefri E39 – Mye mer enn en tidsbesparelse (37) og SNF/NHH (Heum, Norman, Norman og Orvedal: Tørrskodd Vestland – Arbeidsmarkedsvirkninger av ferjefritt samband Bergen – Stavanger (38)

Disse to rapportene vurderer de videre konsekvensene av ferjefritt samband på Vestlandet fordi tradisjonelle kost-nytteanalyser tar for seg verdien av tidsbesparelsen for trafikantene. Tilnærmingen bygger på teori og geografiske klynger. Det anslås at ved et fullintegrert arbeidsmarked mellom Bergen og Stavanger vil de årlige gevinstene anslås til noe over NOK 10 milliarder, men det presiseres at integrasjonen vil ta tid.

Norman tar utgangspunkt i internasjonale studier av bl a Glaser, Porter og Krugman som konkluderer at byer er mer produktive av en rekke årsaker. Forskjellen er stor, opptil 30 prosent høyere produktivitet. Ved bruk av Venables-tilnærmingen, som baserer seg på agglomerasjon og inntektskatt, estimerer han effektene av å fjerne en rekke enkeltstående fergestrekninger på Nord-Vestlandet.

Bergen kommune: Byutvikling langs bybanens første byggetrinn: Bergen sentrum – Nesstun, en kartlegging per 2012/2013

Bergen kommune har gjort en analyse av samlet potensiale for investeringer som følge av bybanens første byggetrinn mellom Bergen sentrum og Nesstun (39).

Analysen er ikke basert på empiriske funn fra andre, men tar for seg investeringer som enten er ferdig, under bygging, under byggesaksbehandling, i konkret planfase, i tidlig planfase og er vurdert til fremtidig potensiale. Det fremtidige potensiale knyttes til kommuneplanens arealdel o.l. Seinere planer kan gi mer, heter det.

Beregningen inkluderer næring, bolig og offentlig bebyggelse, men ikke parkeringsplasser.

Basert på denne gjennomgangen anslår kommunen et investeringspotensiale som er 12-14 ganger investeringskostnaden på Bybanen. Når den tar med framtidig potensiale for utbygging, utgjør dette investeringer på 20 ganger bybaneinvesteringen.

Transportøkonomisk institutt (TØI): Ringvirkninger av store vegprosjekter i Norge

Formålet med TØI-rapport nr 1065/2010 (40) er analyser om hvorvidt store vegprosjekter ferdigstilt i perioden 1993 - 2005 har hatt ringvirkninger for velferd og økonomisk utvikling både lokalt og regionalt. 102 store vegprosjekter var med, med hovedvekt på Trekantsambandet, utbedring av vegen mellom Florø og Førde, og Nordkapps fastlandsforbindelse. Hovedfunnene fra rapporten basert på analyse av kommuner som ligger innenfor 1 times reisevei fra prosjektet (basert på vegnett for 2006):

- Befolkningsutviklingen er i hovedsak bestemt av kommunenes sentralitet.
- Omfanget av veginvesteringer synes å ha en tilleggs virkning på befolkningsutviklingen, men virkningen er relativt svak i forhold til sentralitetens betydning for befolkningsutviklingen.
- Regresjonskoeffisienten indikerer at når investeringsomfanget innenfor 1 time fra kommunen øker med 1 mrd kr, øker befolkningen med nær 1 prosent (for perioden 1990 – 2008), alt annet likt).
- Styrken i den statistiske sammenhengen mellom investeringsnivå og befolkningsutvikling synes sterkest i sentrale strøk.
- Investeringsnivåets innvirkning på befolkningsutviklingen synes sterkest i mindre og noe sentrale kommuner.
- Virkningene på andre virkningsvariabler som sysselsetting, inntektsnivå, pendling og næringsarealer er ikke signifikante.

Intervjuer med større industrivirksomheter bekrefter at prosjektene har vært viktige for konkurranseevnen, blant annet fordi de bidrar til lettere rekruttering av par, flytting av arbeidskraft

mellom enheter i samme konsern, og fordi de får raskere, rimeligere og sikrere transport. Prosjektene har også bidratt til handelslekkasje for mindre steder.

SNF-prosjekt nr. 2498: Ringvirkninger fra samferdselsinvesteringer

(SNF, NHH og Møreforskning)

Rapporten (20) redegjør for at det er særlig to områder til samferdselsinvesteringer kan bidra til ringvirkninger i form av økt produktivitet og verdiskaping i økonomien. Den ene gjelder virkninger for bedriftenes konkurransesituasjon og mulighetene for å utnytte stordriftsfordeler på produksjonssiden. Den andre er virkninger i form av eksterne skalafordeler som følge av agglomerasjon og fortetning i arbeidsmarkedet.

Deretter redegjør den for mernytten av 5 infrastrukturprosjekter fra Norge som ble etablert på 1980- og 1990-tallet, der mernytte er definert som nytte utover den netto nytte som kan knyttes direkte til transportmarkedet og som blir internalisert av brukerne i dette markedet. Resultatene viser at det ser ut til å være en mernytte-virkning på det enkelte prosjekt, men variasjonen er for stor til å trekke generaliserende konklusjoner.

Prosjektene og resultatene er som følger:

	Mjøsbrua	Askøybrua	Nord- Hordalands- brua	Osterøybrua	Rennfast
Reisetidsbesparelse	9-14 min	29 min	12 min	16 min	39 min
Økt pendling % poeng	0,8	21	12	8	20
Likere sysselsettingsstruktur	Nei	Ja	Ja	Nei	Ja
Mernytte (lønn)	Nei	Nei	1 prosent	1 prosent	4 prosent

Tabell 4-1: Mernyttevirkninger for utvalgte prosjekter

Konklusjoner fra analysen er blant annet at:

- Virkninger av store infrastrukturprosjekter kan vurderes ut fra endringer i pendlingsadferd, sysselsettingsstrukturen og lønnsøkning.
- Ikke alle store infrastrukturprosjekter øker arbeidsmarkedsregionen. Etableringen av Mjøsbrua viser dette. Det er ingen automatikk i at reduksjon i reisetid mellom regioner fører til at arbeidsmarkedene blir mer integrert.
- Infrastrukturprosjekter som har økt det funksjonelle arbeidsmarkedet ser ut til å ha gitt en mernytteøkning i form av lønnsøkning.
- Resultatene spriker betydelig. Mernyttevirksomheter må undersøkes for hvert enkelt prosjekt.

BI Norwegian Business School – Ringeriksbanen (18)

Reve, Sasson og Ramsøy hos BI ser på ulike næringsklyngeeffekter iht Smaragdmodellen som følge av den sammenslåing av arbeidsmarkedene som Ringeriksbanen ville innebære. Analysen tar utgangspunkt i den produktivetsforskjell som i dag er mellom Oslo og Ringeriksregionen. Ved bygging av Ringeriksbanen forutsettes det videre at Ringeriksregionen også næringsmessig blir en integrert del av Oslo regionen. Det legges til grunn at Ringeriksregionen i løpet av en 10 års periode vil øke sin produktivitet på linje med Oslo regionen slik at produktivetsforskjellene er utvisket. Det er merverdien som følge av økt produktivitet som danner utgangspunkt for analysen.

Det fastslås at den minste regionen, Hønefoss, vil ha større utbytte av sammenslåingen enn den største regionen.

Potensiell merverdi for den minste regionen avhenger av en rekke forhold, blant annet antall selskaper som inngår i klynger, og diskonteringsrente. Ved avgrensning på 10 selskaper er den gjennomsnittlige årlige ekstra verdiskapningen mellom NOK 2,03 og 2,3 milliarder ved en periode på 10 år. Dersom avgrensningen settes til 5 selskaper blir de samme tallene NOK 2,5 og 2,8 milliarder.

Naturlig nok er effekten størst etter 10 år. Dersom en teoretisk sett tenker seg umiddelbar sammenslåing av regionene vil den potensielle merverdien umiddelbart for Hønefoss være NOK 3,9 milliarder ved 10 selskaper, og NOK 4,83 milliarder ved 5 selskaper.

Selv om forutsetningen er urealistisk vil beregningen vise årlig effekt når produktivitetsforskjellene er forsvunnet, dvs etter 10 år.

Denne utredningen ikke tar for seg eventuell tilleggseffekt av ny E16, den ser kun på effekten av Ringeriksbanen.

Hva betyr en bro (41)

I «Hva betyr en bro» anslår Telemarksforskning (TF-notat 2014) anslås at dersom det bygges bro mellom Horten og Moss i dag (2014) vil befolkningsveksten i Horten være 9 prosent eller 2000 personer høyere fram til 2040 enn uten bro, og vekst i antall arbeidsplasser vil være 400 tilsvarende 3,7 prosent. Virkningen er større for Horten enn Moss fordi Horten er et mindre sted (i tråd med Reve m fl), og fordi Horten for større fordel av kortere vei til Oslo.

Ringeriksvirkninger – Utviklingsanalyse for Ringeriksregionen

Dette er en oppdragsrapport (29) bestilt av Ringerike Utvikling AS, og er utarbeidet av Agenda Kaupang i januar 2014. Rapporten ser nærmere på mulighetene for næringsutvikling på Ringerike. En sentral konklusjon er at samferdselsutbygging er et satsningsområde for å skape regionforstørring, herunder E16 mot Sandvika, Ringeriksbanen og Ringveien (rundt Hønefoss by).

Rapporter som inngår i beslutningsgrunnlaget:

COWI AS: Mernytte av Ringeriksbanen (17)

COWI AS har på bakgrunn av internasjonal forskning knyttet til tidligere nevnte agglomerasjonsmekanismer utviklet en modell for kvantifisering av mernytteeffekter. I hver tilfelle er det gjort en statistisk undersøkelse av hvordan reisetid mellom ulike kommuner påvirker produktiviteten. Dette gir en sammenheng mellom infrastruktur og agglomerasjon.

På bakgrunn av modellen er det beregnet en nåverdi på mernytten av Ringeriksbanen på NOK 7,4 milliarder. Heller ikke her er eventuelle tilleggseffekter av E16 tatt med.

Norconsult AS: Regionale virkninger av Ringeriksbanen og ny E16 Skaret – Hønefoss, Vedlegg til Silingsrapport (9)

Erfaringer fra jernbaneprosjekter i sammenlignbare byer og historiske sammenhenger mellom befolkningsvekst og reiseavstand til Oslo, indikerer at befolkningsveksten på Ringerike vil bli markant høyere dersom Ringeriksbanen blir bygget. Erfaringene fra Svealandslinjen mellom Stockholm og Eskilstuna peker i retning av at Ringerike/Hønefoss vil kunne oppleve at den årlige befolkningsveksten blir ett prosentpoeng høyere per år enn uten banen. Også Romeriksporten og erfaringer fra Moss-Oslo trekker i samme retning.

Med skjønsmessige forutsetninger om befolkning og yrkesdeltaking, presenteres det i rapporten et regneeksempel der verdiskapningen i regionen i 2043 er mellom 2 og 10 milliarder kroner (per år) høyere med Ringeriksbanen enn uten Ringeriksbanene. Denne ekstra verdiskapningen på Ringerike er en omfordelingseffekt mellom regioner og ikke en samfunnsøkonomisk gevinst i seg selv.

Det er også gevinster som følge av å avlaste andre deler av Oslo-regionen gjennom å dempe utbyggingspresset. Disse gevinstene er imidlertid meget vanskelige å anslå, og er derfor ikke tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen.

Agglomerasjonseffekter gir produktivetsgevinster med en nåverdi på mellom 0,5 og 1,1 milliarder kroner, men det understrekes at det empiriske grunnlaget for å beregne slike effekter som følger av kortere reisetider er svakt.

Det anslås også at flere reisende til Hallingdal som følge av kortere reisetid kan gi en økning i sysselsettingen i Hallingdal på inntil knapt én prosent under gunstige forutsetninger.

OsloEconomics: Netto ringvirkninger av Ringeriksbanen og E16 Sandvika – Hønefoss (15)

Oslo Economics tar for seg de samme virkningene som Dovre Group beskriver over; agglomerasjon, arbeidsmarkedsvirkninger, økt produksjon og økt konkurranse.

Netto nåverdi (NNV) vil være NOK 0,5 mrd for Ringeriksbanen, NOK 1,9 mrd for E16 og også NOK 1,9 mrd for Ringeriksbanen og E16. Agglomerasjonseffekten av å bygge ut E16 er større enn for Ringeriksbanen.

Også her understrekes at det er betydelig usikkerhet knyttet til beregningene.

5. Mål om vekst i Ringeriksregionen

Det er et uttalt mål om vekst i Ringeriksregionen (47). Realiseringen av veg og bane er det viktigste virkemidlet for å skape ny vekst i befolkningen, verdiskapingen og sysselsettingen og samtidig bidra til lavere gjennomsnittsalder. En utvikling som vil være helt avgjørende for at Ringeriksregionen også i fremtiden skal forbli et godt sted å bo.

Med vekst i Ringeriksregionen mener vi:

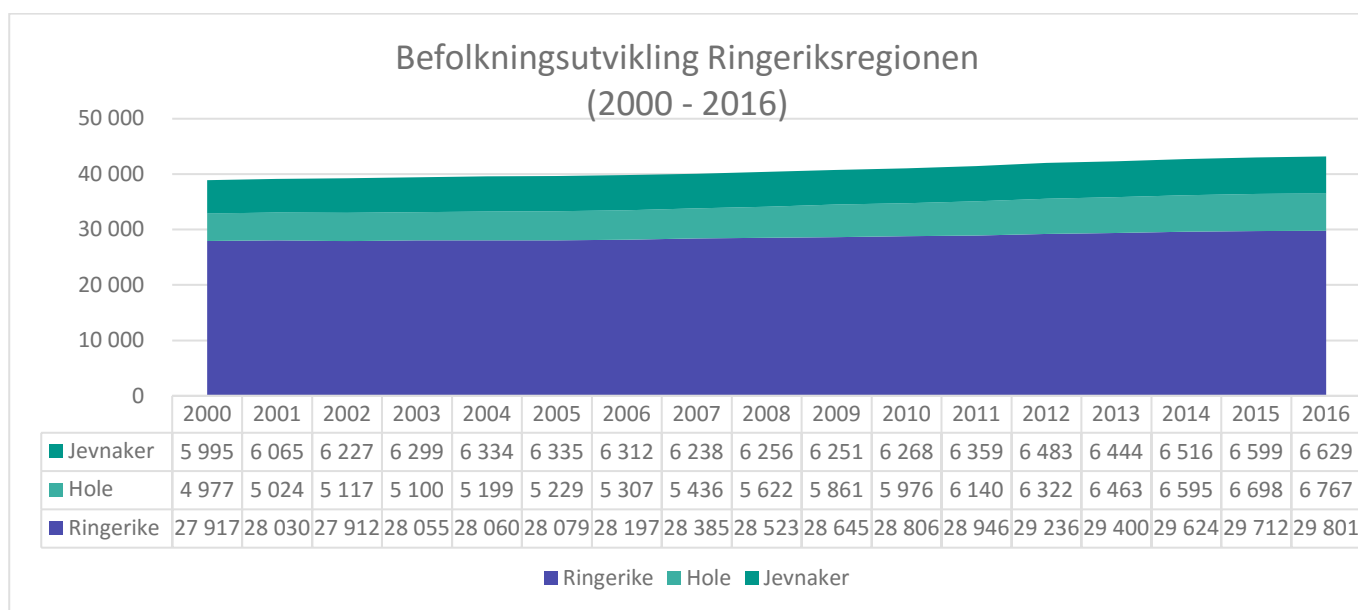
- Økt befolkning
- Høyere verdiskaping
- Høyere sysselsetting

Som en del av målsettingen inngår også at økt befolkning gjennom innflytting skal bidra til en lavere gjennomsnittsalder. Erfaring viser at yngre barnefamilier har den høyeste flyttefrekvensen og vil således bidra til å redusere gjennomsnittsalderen (9).

Analysene i dette kapittelet viser at Ringeriksregionen helt tilbake fra år 2000 har hatt en befolkningsutvikling med svak vekst og aldrende befolkning. Regionen har også en svakere utvikling i verdiskapingen enn regioner det er naturlig å sammenligne seg med. Sysselsettingen har på det nærmeste stått stille de siste 10 årene samtidig med at antall arbeidsplasser i privat sektor har gått betydelig ned. For samtlige av disse forhold vil realiseringen av Ringeriksbanen og ny E16 være av stor betydning.

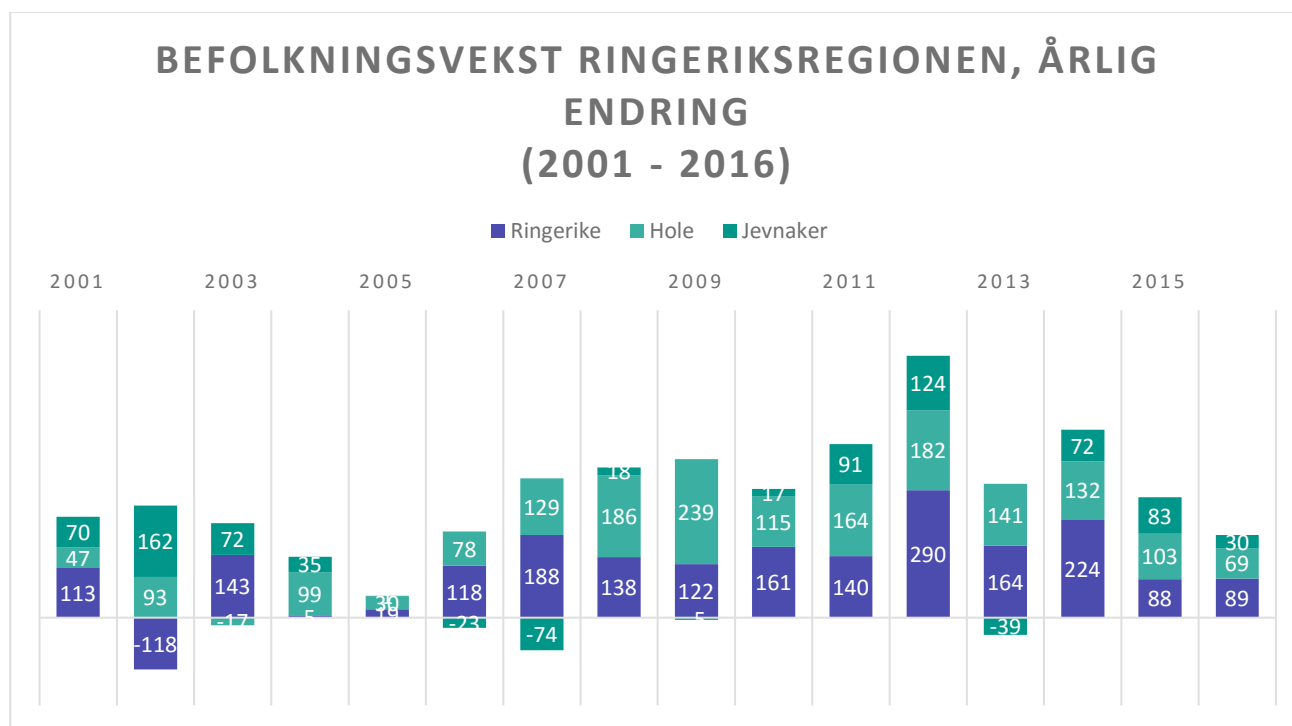
Befolkningsutviklingen i Ringeriksregionen 2001 – 2016

Samlet har Ringeriksregionen i dag en befolkning på 43 197. Vi ser av tabellen og figuren under at Ringerike kommune 1. januar 2016 hadde en samlet befolkning på 29 801. Vi ser også at Hole har hatt en sterkere befolkningsutvikling enn Jevnaker og passerte Hadelandskommunen i folketall i 2013. Hole og Jevnaker har i dag en befolkning på henholdsvis 6 767 og 6 629.



Tabell 5-1: Befolkningsutvikling i Ringeriksregionen (2000 - 2016) SSB/HSN

Figuren nedenfor viser at regionen samlet har hatt en befolkningsvekst på rundt 300 årlig i perioden. Regionen har også hatt et betydelige antall virksomhetsnedleggelse i perioden, noe som naturligvis har hatt en påvirkning på befolkningsutviklingen. En dobling av befolkningen i Ringeriksregionen frem mot 2045 vil som en referanse kreve en årlig vekst i befolkningen på 1 300 personer. Dette viser hvilke utfordringer og muligheter Ringeriksregionen får ved byggingen av Ringeriksbanen og ny E16.



Figur 5-1: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, årlig endring (2001 - 2016) SSB/HSN

Den årlige befolkningsveksten er vist i to figurer på denne og neste side. Her ser vi at Holes andel av totalbefolkningen i Regionen har økt i perioden. Årlig gjennomsnittlig befolkningsvekst for regionen har vært 270 personer. Ringerike 117, Hole 111 og Jevnaker 30. Befolkningsendringen i regionen må naturligvis sees i sammenheng med at regionen har tapt et stort antall arbeidsplasser innen industri og forsvar siden 2000.

2001: Forsvaret la ned sine forlegninger på Eggemoen, Hvalsmoen og Helgelandsmoen. Mange av dem som hadde sitt arbeid her hadde høy sivil og militær kompetanse og fikk arbeid utenfor regionen. Året etter i 2002 hadde Ringerike kommune en befolkningsnedgang på 118 personer. Dette tilsvarer en befolkningsendring dette året som lå 235 under gjennomsnittet for perioden.

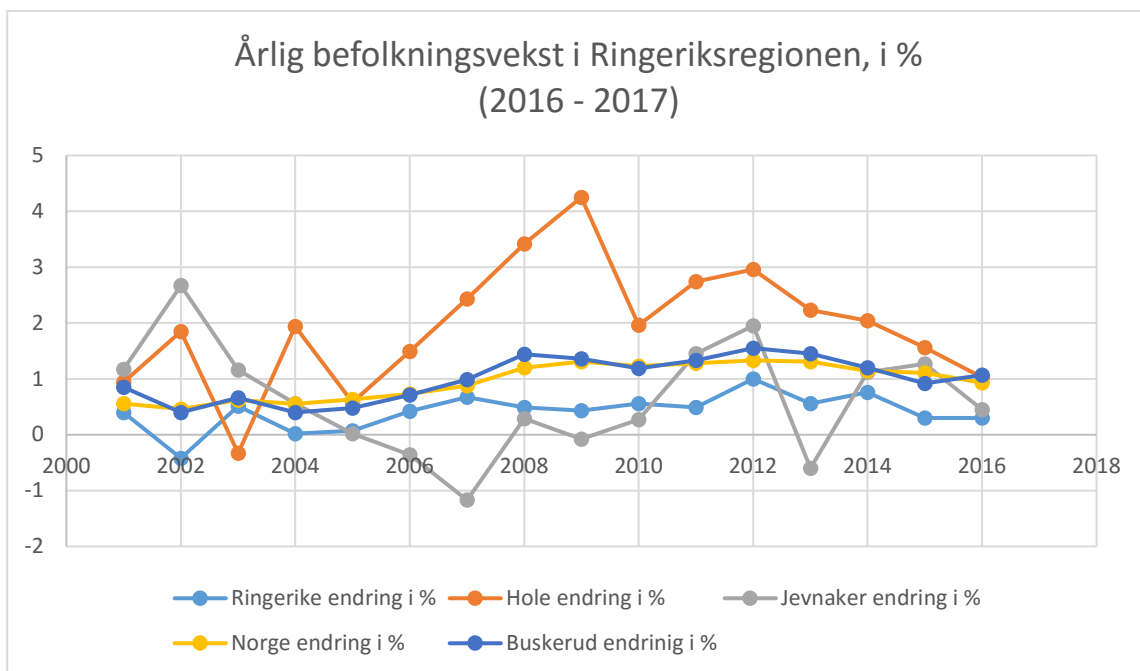
2009: Norema og Constructor ble begge nedlagt. 140 personer mistet arbeidet på Norema og 110 personer mistet sitt arbeid på Constructor. Noen år tidligere hadde rundt 400 personer sitt arbeid ved Norema. Jevnakers hadde en befolkningsnedgang dette året på 5 personer og en beskjeden vekst på 17 personer året etter.

2012: Follum ble nedlagt og her mistet 356 personer sitt arbeid. I motsetning til for de øvrige virksomhetsnedleggelsene ser vi ikke her noe markert endring i befolkningen. Mens tapet av

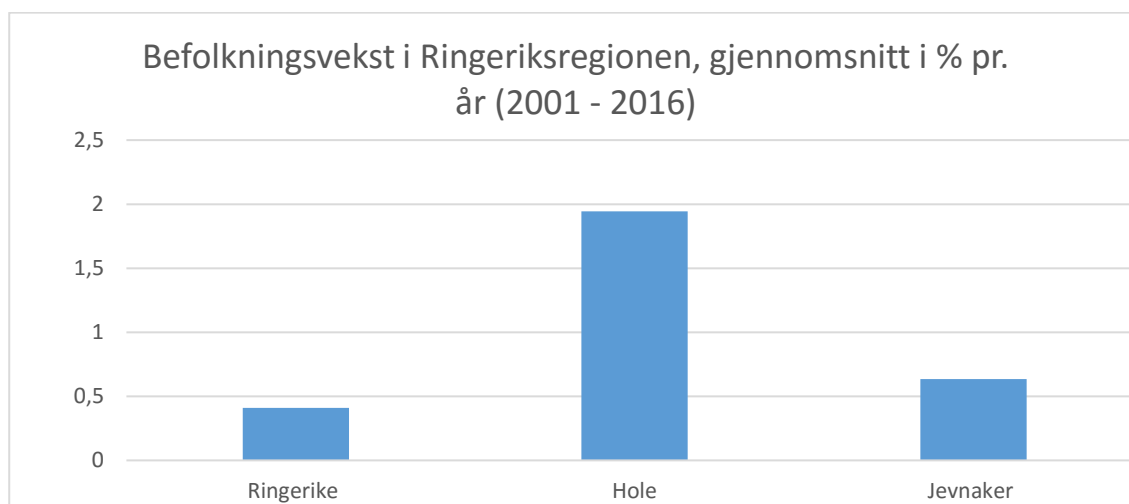
arbeidsplasser innen Forsvaret også representerte et tap av kritisk kompetanse i regionen opplevde mange av de oppsagte på Follum med etterspurt kompetanse, å få arbeid i regionen. Samtidig som et betydelig antall oppsagte ble langtidsledige og fortsatt bosatt i regionen. Ringerike opplevde en befolkningsvekst godt over gjennomsnittet for perioden både det året Follum ble lagt ned og for de to etterfølgende årene.

2013: Huhtamaki på Viul legges ned og 55 personer mister jobben. Bare gjennom disse 4 industrivirksomhetene har regionen i løpet av 12 år mistet 661 industriarbeidsplasser i tillegg til de arbeidsplassene som gikk tapt gjennom Forsvarets nedtrapping på Ringerike. Samlet mistet regionen rundt 900 industriarbeidsplasser i løpet av 4 år frem mot 2012.

Årlig endring i befolkningen varierer betydelig fra år til år. Vi ser i neste figur at befolkningsveksten ikke er jevnt fordelt. Forklaringer på dette kan være nyetableringer og nedleggelse i næringslivet med tilhørende flytting og ferdigstilling av nye boligprosjekter til ulike tider.

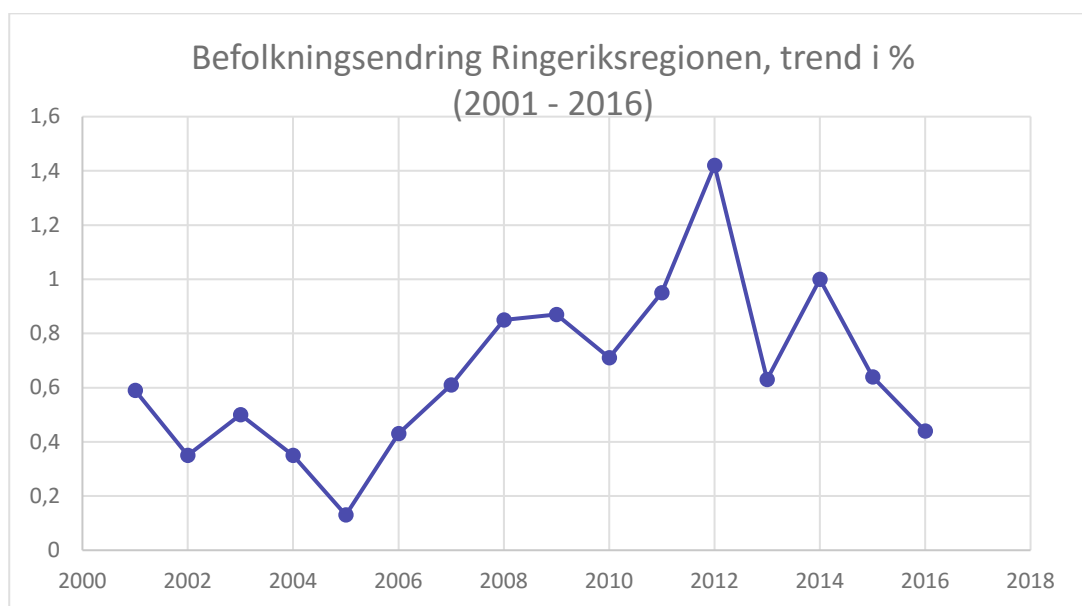


Figur 5-2: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, årlig endring i %, (2001 - 2016) SSB/HSN



Figur 5-3: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, gjennomsnitt i % pr. år (2001 - 2016) SSB/HSN

Figuren viser at Hole kommune har for perioden 2000 – 2016 hatt en gjennomsnittlig befolkningsvekst fra året før på i underkant av 2%. For perioden bringer dette Hole inn på listen over kommuner med størst prosentvis befolkningsvekst i landet. Jevnaker og Ringerike kommuner har hatt rundt 0,5 % årlig vekst i befolkningen for perioden.

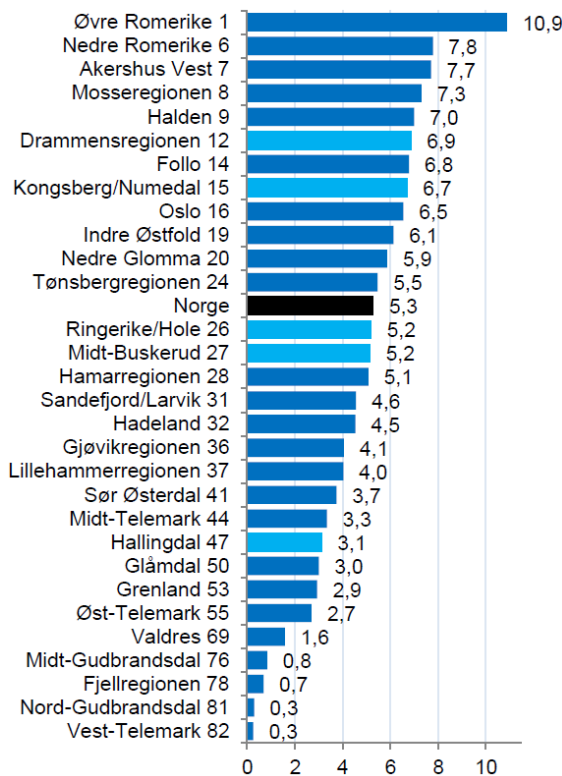


Figur 5-4: Befolkningsendring i Ringeriksregion, trend i % (2001 - 2016) SSB/HSN

Figuren viser den årlige % vise endringen i befolkningen sett opp mot året før. Befolkningen er målt pr. 1. januar hvert år. Figuren viser at Ringeriksregionen samlet har hatt en beskjeden befolkningsvekst i perioden.

Samlet befolkningsutvikling består av fødsels-overskuddet, summen av antall fødte og døde samt netto innflytting. Ringeriksregionen har gjennom de siste 15 hatt et negativt fødselsoverskudd (33). Klarest fødselsunderskudd har Ringerike hatt. Jevnaker har hatt et beskjedent fødselsunderskudd som betyr at det betydelige fødselsoverskuddet Hole kommune har hatt ikke har kompensert for fødselsunderskuddet i de to andre kommunene. Befolkningsveksten i regionen har således kommet som følge av positiv nettoinnflytting.

Figuren under viser at Ringerike/Hole har hatt en nettoinnflytting på 5,2 % i perioden. Dette er en innflytting på linje med gjennomsnittet for Norge, men betydelig lavere enn Drammensregionen, Kongsberg/Numedalsregionen. Nummereringen viser rangeringen nasjonalt blant landets 84 regioner. Vi ser igjen mønsteret med at det største innflyttingen har kommunene som ligger sentralt til i Intercity-tilbudet rundet Oslo. Romerike, Akershus Vest, Moss, Halden Drammen og Follo ligger alle blant de 15 regionene i landet med største netto innflytting.

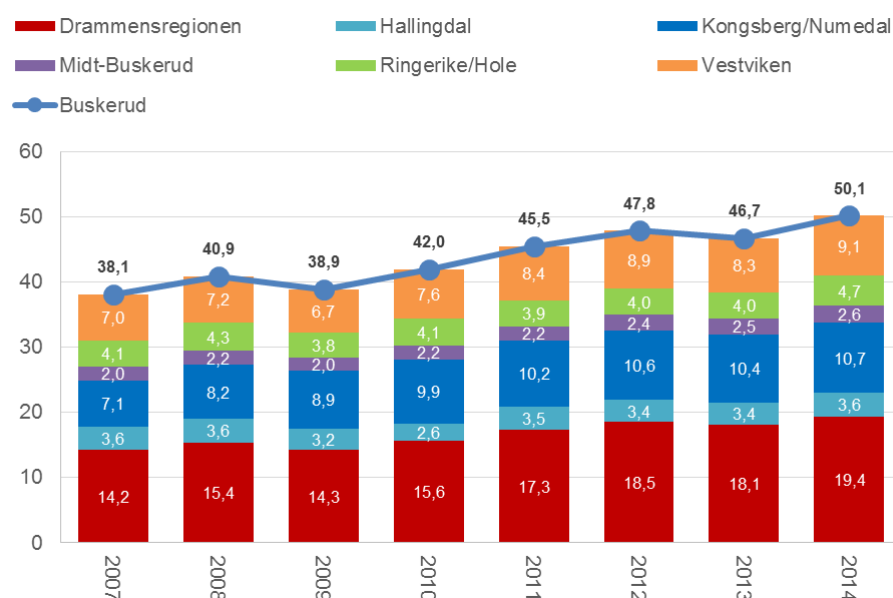


Figur 5-5: Nettoinnflytting til utvalgte regioner i % (2000 - 2014) (30)

Verdiskaping i Ringeriksregionen

Basert på tall fra Brønnøysundregisteret og virksomheter som er regnskapspliktige har Ringeriksregionen i perioden 2007 til 2014 hatt en beskjeden vekst i verdiskapningen. En vekst på 0,7 mrd gir samme vekst som Hallingdal, med et betydelig mer beskjedent næringsliv, har hatt i samme periode. Veksten i verdiskapningen er svakere enn for Buskerud som helhet. Det er Drammensregionen, Kongsberg/Numedal, men først og fremst Vestviken med kommunene Lier, Røyken og Hurum som står for den største veksten i verdiskaping i Buskerud (30).

Verdiskaping i regnskapspliktige bedrifter i Ringerike/Hole og utvalgte regioner, (2007 – 2014), (30)



Figur 5-6: Verdiskaping i regnskapspliktige bedrifter i utvalgte regioner (30)

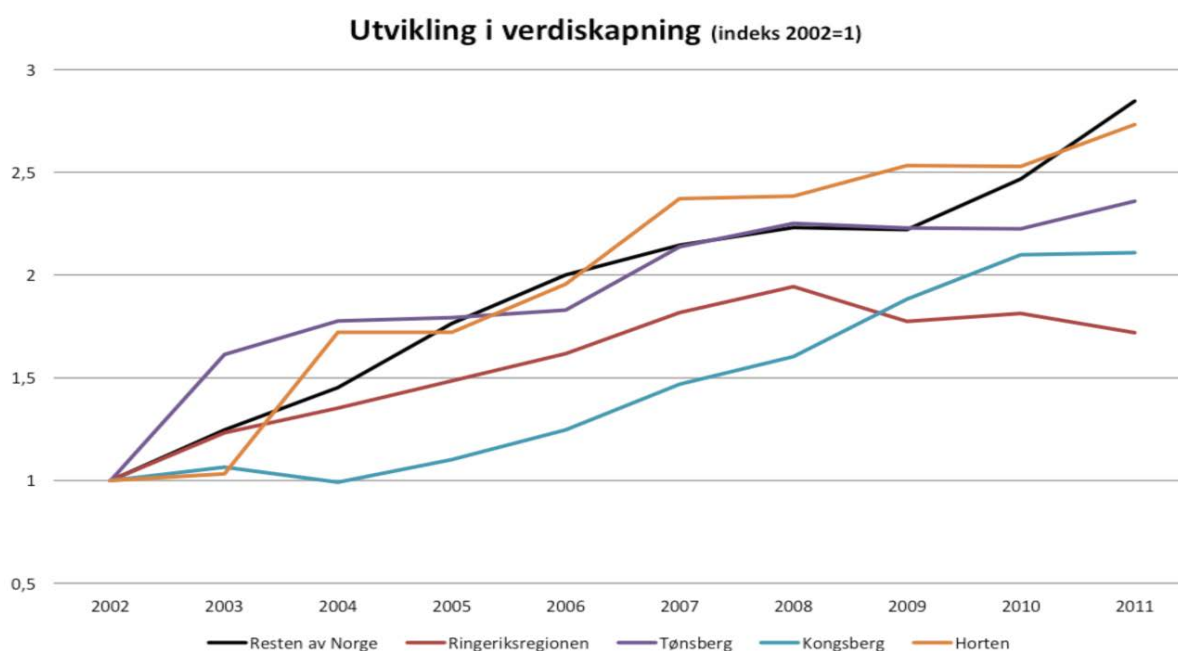
Figuren viser at Ringeriksregionen sto for i 10,8 % av verdiskapningen i Buskerud i 2007, mens andelen i 2014 var redusert til 9,4 prosent.

Figuren viser også at Ringerike/Hole og Midt - Buskerud begge har hatt en vekst i verdiskapningen på 0,6 mrd kr. i perioden. Midt – Buskerud har således relativt sett hatt en større økning i verdiskapning enn Ringerike/Hole på bakgrunn av at de i utgangspunktet har en verdiskapning som ligger på det halve av hva Ringerike/Hole har.

En forklaring på dette kan være at Ringeriksregionen i løpet av de 12 siste årene har mistet nærmere 700 industriarbeidsplasser i virksomheter som er lagt ned. Dette i tillegg til at Forsvaret har lagt ned størstedelen av sin virksomhet i regionen. En utvikling som har funnet sted uten at det er skapt vesentlig nye arbeidsplasser som erstatning for de som er gått tapt.

Dette understreker både behovet for nyetableringer, men sier også noe om hvilke type kompetanse regionens yrkesaktive har vært i besittelse av.

Verdiskapningen slik den er presentert her fremkommer ved å summere verdiskapningen til hver enkelt regnskapspliktig virksomhet. Ikke regnskapspliktige virksomheter inngår da ikke i denne indikatoren for samlet verdiskaping. Regnskapspliktige virksomheter står imidlertid for majoriteten av verdiskapningen slik at indikatoren gir et godt mål på samlet verdiskaping i regionene (30). For virksomheter som har hovedkontor utenfor regionen er verdiskapningen fordelt proporsjonal med antall arbeidsplasser virksomheten har i regionen. Verdiskaping er etter SSB sin definisjon lik bruttoinntekt fra innenlandsk produksjonsaktivitet i en næring eller sektor minus produktinnsats. Bruttoprodukt publiseres i basisverdi, dvs. at produktsubsidier er inkludert, men ikke merverdiavgift eller andre produktskatter. I offentlig forvaltning og annen ikke-markedsrettet virksomhet, som ikke er med i denne oversikten, bestemmes bruttoprodukt som sum lønnskostnader, netto produksjonsskatter og kapitalslit.



Figur 5-7: Verdiskaping, utvikling i Ringeriksregionen og utvalgte regionen (2002 - 2011), (30)

Trenden for verdiskapning vi ser for Buskerud bekreftes også i figuren over som viser at verdiskapningen i Ringeriksregionen faller både i forhold til resten av Norge, men også i forhold til regioner det vil være naturlig å ha som referanse for Ringerike. Vi har ikke funnet tilgjengelige tall for verdiskapningen i Ringeriksregionen etter 2011.

Økt verdiskapning

Som vist til i litteraturgjennomgangen i kapittel 4 er det stor usikkerhet knyttet til beregninger om samfunnsøkonomisk lønnsomhet som følge av investeringer i infrastruktur. En vesentlig årsak til dette er blant annet utfordringer med å estimere hva en infrastrukturinvestering kan bidra til at økt verdiskapning. Det er gjennomgående enighet både nasjonalt og internasjonalt om at det er behov for mer forskning på dette området. På denne bakgrunn har HSN sett det som urealistisk innenfor rammen av mandatet å gjøre selvstendige beregninger av hva Ringeriksbanen og nye E16 vil kunne bety for verdiskapningen i regionen.

Gjennomgangen i det følgende gjengir derfor kun meget korte utdrag av andre arbeider som viser spennet i de utredninger som er gjort på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Omfordelingseffekter

Norconsult presenterer i tidligere nevnte Vedlegg til Silingsrapport, Regionale virkninger av Ringerikesbanen og ny E16 Skaret-Hønefoss (9) et «regneeksempel der verdiskapningen i regionen i 2043 er mellom 2 og 10 milliarder (per år) med Ringeriksbanen enn uten Ringeriksbanen». Beregningen er gjort med skjønnsmessige forutsetninger om befolkning og yrkesdeltaking. Det understrekes at denne ekstra verdiskapningen på Ringerike er en omfordelingseffekt mellom regioner og ikke en samfunnsøkonomisk gevinst i seg selv.

Selv om en legger det minste anslaget på 2 milliarder til grunn er dette en betydelig årlig effekt. Inkludert i effekten vil være konsekvenser av økt boligbygging som er analysert nærmere i etterfølgende del av denne utredningen.

Agglomerasjonseffekter

Agglomerasjonseffekter er som tidligere nevnt effekter at økt arbeidsmarkedsintegrasjon som skjer ved at reisetiden forkortes. Her er det dramatiske forskjeller i vurderingene som ulike instanser har

gjort. Alle instanser har tydelige forbehold og forutsetninger knyttet til sine beregninger, og understreker også usikkerheten knyttet til beregningene.

Eksempelvis har Norconsult i ovennevnte rapport (9) et regneeksempel som gir en årlig produktivetsgevinst på kr 40 millioner, og en neddiskontert produktivetsvekst i perioden 2024-2063 som summerer seg til i overkant av kr 800 millioner.

COWI (2013) (1) kommer fram til et langt høyere tall i sine beregninger. De finner en samlet produktivetsgevinst på kr 500 mil årlig, som er 13 ganger mer enn i Norconsults mellomalternativ.

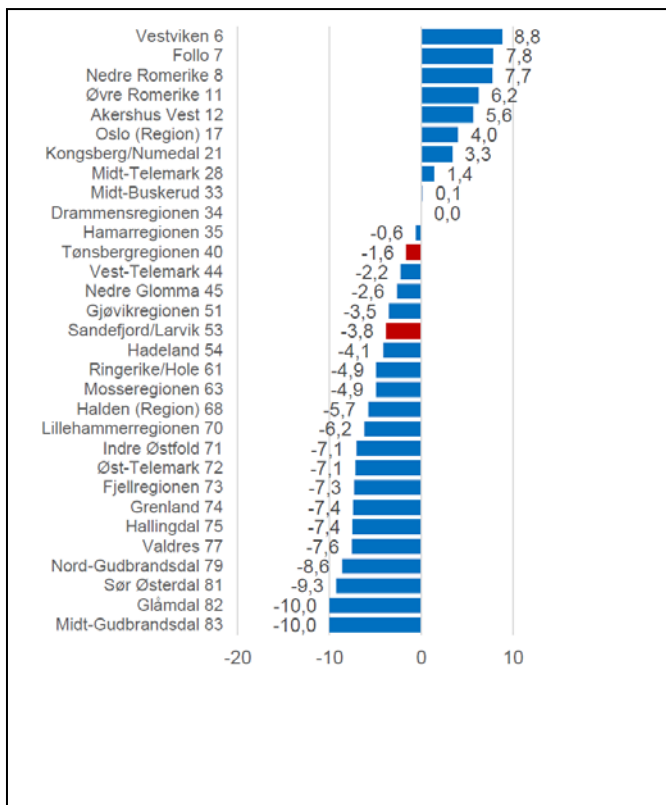
Reve, Sasson og Ramsøy hos BI (18) legger til grunn at Ringeriksregionen i løpet av en 10-årsperiode vil øke sin produktivitet på linje med Oslo-regionen slik at produktivetsforskjellene er utvisket. Potensiell merverdi i den minste regionen avhenger av en rekke forhold, blant annet antall selskaper som inngår i klynger, og diskonteringsrente. Ved avgrensning på 10 selskaper er den gjennomsnittlige årlige ekstra verdiskapningen mellom NOK 2,03 og 2,3 milliarder ved en periode på 10 år. Dersom avgrensningen settes til 5 selskaper blir de samme tallene 2,5 og 2,8 milliarder. Realismen i forutsetningene drøftes ikke nærmere.

Syssetting og arbeidsplassutvikling i Ringeriksregionen

Hole har hatt en meget sterk vekst i syssettingen for perioden 2005 til 2015. Hele 437 flere syssette bor nå i kommunen. Dette tilsvarer en vekst på rundt 25 %, noe som plasserer Hole på topp i Buskerud sammen med kommunene Lier og Flå. For Ringerike og Jevnakers del er utviklingen ikke så positiv. For Ringerikes del har syssettingen vært konstant, mens Jevnaker har opplevd en reduksjon på hele 12% i perioden. Som tabellen på siden viser tilsvarer en reduksjon i antall syssette med 267 personer.

Antall arbeidsplasser i regionen har for perioden 2008-2012 blitt redusert med godt over 500. Dette har ført til at Ringerike i slutten av 2012 hadde vel 18 000 arbeidsplasser til nær 21 300 bosatte yrkesutøvere, og dermed et underskudd på godt over 3 200 arbeidsplasser, eller rundt 18 %. Dette er en klar forverring fra situasjonen fire år før, da arbeidsplassunderskuddet bare var på rundt 2 700. Yrkesutøvere uten arbeid i regionen har da i mellomtiden funnet seg arbeid andre steder, i hovedsak i Oslo-området. (30)

Industriusselsettingen på Ringerike har gått betydelig ned de siste årene. I 2012 hadde regionen bare vel 2 000 industriarbeidsplasser igjen, etter en nedgang på nær 900 arbeidsplasser eller hele 30 % på fire år. Mye av denne nedgangen skyldes nedleggelsen av Follum, men slett ikke alt. Ringerike har også tapt mange andre industriarbeidsplasser de siste fire årene, så utfordringen framover blir å beholde industrikompetansen og industritradisjonene i regionen, og skape nye industriarbeidsplasser i voksende markeder. (30)



Figur 5-8: Endring i antall private arbeidsplasser i % for utvalgte regioner (2009 - 2014), (28)

Sysselsettingsutvikling 2005 2015

	Endring	%
0602 Drammen	3 357	10,3
0604 Kongsberg	2 659	19,8
0626 Lier	2 524	23,5
0624 Øvre Eiker	992	18,4
0625 Nedre Eiker	926	14,8
0627 Røyken	832	17,7
0612 Hole	437	24,7
0622 Krødsherad	176	20,5
0615 Flå	97	27,5
0621 Sigdal	54	3,7
0605 Ringerike	49	0,4
0617 Gol	20	0,7
0623 Modum	10	0,2
0628 Hurum	-275	-9,8
0532 Jevnaker	-267	-12,1

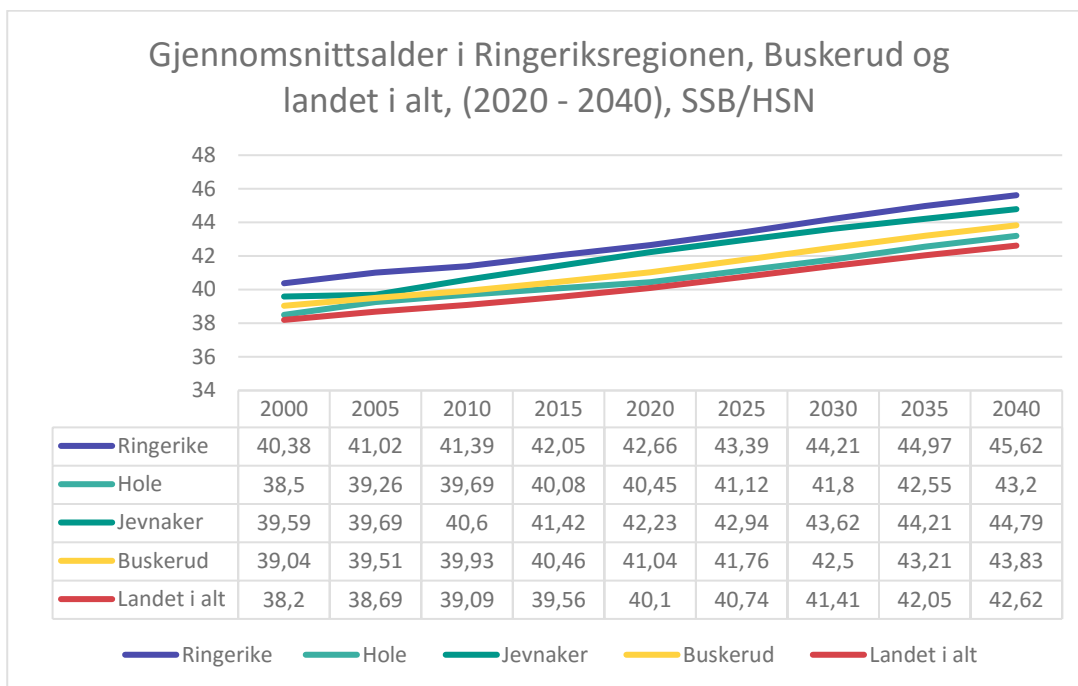
Tabell 5-2: Sysselsettingsutvikling Ringerike, Jevnaker og Hole (2005 - 2015) SSB/HSN

I Buskerud er det Vestviken med kommunene Lier, Røyken og Hurum som står for den største veksten i antall arbeidsplasser.

Mens disse kommunene har hatt en vekst på 8,8 % i antall arbeidsplasser i perioden 2009 – 2014 har Ringerike/Hole en reduksjon i antallet arbeidsplasser i næringslivet (offentlige arbeidsplasser unntatt) på 5%. Regioner med størst vekst i antall arbeidsplasser finner vi i Intercity-nettet i og rundt Oslo.

Aldersstrukturen i Ringeriksregionen

Samlet sett øker gjennomsnittsalderen i Ringeriksregionen. Den øker også mer enn for Buskerud og Norge som helhet. Andelen av befolkningen i høyere og alder med et større pleiebehov øker på bekostningen av andelen av befolkningen i yrkesaktiv alder. Samlet sett øker dette kommunenes kostnader og reduserer kommunens økonomiske handlingsrom.



Tabell 5-3: Gjennomsnittsalder for Ringeriksregionen m. fl. framskriving (2020 - 2040), SSB/HSN

Figuren over viser at Ringerike og Jevnaker kommune har en gjennomsnittsalder som ligger over gjennomsnittet i Buskerud og landet i alt. Gjennomsnittsalderen for Ringerike og Jevnaker kommune øker også mer enn for Buskerud og for landet som helhet. For Hole ser situasjonen noe lysere ut, men gjennomsnittsalderen ligger også her over landsgjennomsnittet.

6. Betingelser for vekst i Ringeriksregionen

For at Ringeriksbanen og ny E16 skal utløse vekst i regionen gjennom økt befolkning, høyere sysselsetting og større verdiskapning betinger det at regionen selv også er sitt ansvar bevisst og legger til rette ønsket utvikling. Gjennom litteraturgjennomgangen presentert i kap. 4 identifiserte vi betingelser og kriterier som nasjonale og internasjonale studier viser at må være tilstede for å oppnå regional vekst.

Med utgangspunkt i hva vi da fant i litteraturgjennomgangen og «Modell for regional vekst i Ringeriksregionen» vil vi i dette kapittelet trekke frem og drøfte de ulike betingelsene som vil måtte være tilstede for vekst og om forutsetningene er tilstede for at de ulike mekanismene skal bidra til ønsket utvikling. Befolkningsutviklingen er kanskje den viktigste enkeltfaktoren av betydning for den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved bygging av Ringeriksbanen og E16.

I kap. 3 Beslutningsgrunnlaget for bygging av Ringeriksbanen og E16 viste vi hvilke befolkningsvekst som legges til grunn i planarbeidet og hvordan denne er fremkommet.

Analysene viser at Ringeriksbane og ny E16 vil gi en økt befolkning i Ringeriksregionen på mellom 6500 og 22 000 (lavt 0,5% og høyt alternativ 1,5%) sammenlignet med SSB sin befolkningsframskriving uten veg og bane. Høyt alternativ tilsvarer da en befolkning på 75 000 personer i Ringeriksregionen i 2045. (9)

Både høyt og lavt anslag er estimert på bakgrunn av følgende:

- Befolkningsveksten på 0,5% er estimert på basis av kortere reisevei til Oslo.
- Skjønnsmessige overføringer av erfaringer fra Svealandsbanen.
- Skjønnsmessig befolkningsvekst på bakgrunn av økt pendlerandel med referanse til Moss.

Utredningen konkluderer ikke med en konkret befolkningsvekst, men tar som utgangspunkt at den vil ligge et sted mellom 6 500 og 22 000 personer frem til 2045. Vi vil i det følgende belyse ulike forhold som tilsier en høy befolkningsvekst i retning av eller over 22 000 personer frem mot 2045.

De ulike anslagene for befolkningsvekst representerer alle en økt utfordring i forhold til den veksten regionen samlet sett har hatt siste 20 år. Det betyr at ønsket befolkningsvekst også må sees i

sammenheng med hvilken kapasitet og evne regionen og spesielt kommunene har for å legge til rette en infrastruktur som evner å ta unna befolkningsveksten.

Kommunaløkonomiske konsekvenser av ulike utbyggingsmønstre i Oslo og Akershus

I en rapport Agenda Kaupang (22) skrev på oppdrag for plansamarbeidet for Oslo og Akershus ble det konkludert med følgende:

- Vekst under 0,5 % oppfattes som uheldig fordi kommunene har hatt/planlegger for en relativt sett høy vekst.
- Vekst mellom 0,5 og 2 % er gunstig i kommunene i Akershus. Gir hjelp til omstilling (“styringsfart”).
- Langvarig vekst mellom 2 % og 3 % gir utfordringer, men kan håndteres.
- Vekst over 3 % medfører svært store utfordringer i kommuneøkonomien.

Ut fra dette kan vi trekke en konklusjon om at Hole kommune de siste 10 årene har hatt en veksttakt som gir utfordringer.

Nasjonale og regionale investeringer

Investeringene og veksten vei og bane her åpner for vil være av en slik størrelse at de vil være av interesse også for store nasjonale og muligens internasjonale aktører. Størrelsen tilsier også at næringslivet regionalt heller ikke har kapasitet til å håndtere en utbygging i den størrelsesorden det legges opp til.

I vår analyse har vi intervjuet og studert forutsetningene og interessen blant regionale aktører for å investere regionalt. Når man om 20 år ser tilbake på de investeringer som er foretatt er det grunn til å anta at innslaget av nasjonale aktører vil være større enn hva vi ser i regionen i dag. Omfanget av investeringsbehovet vil være det den viktigste årsaken til dette.

Hva som så bestemmer nasjonale aktørers investeringslyst i Ringeriksregionene vil være mange:

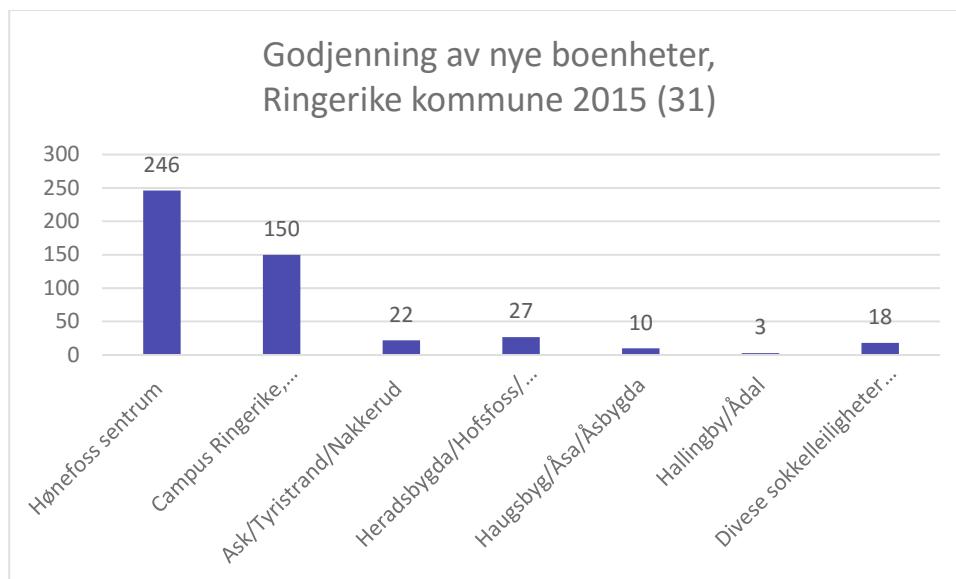
- Nasjonale konjunkturer
- Nasjonal befolkningsvekst
- Nasjonal og internasjonal økonomisk utvikling
- Tilgang til arbeidskraft med riktig kompetanse
- Tilgang til egnede næringsarealer til konkurransedyktige priser
- Klyngeeffekter

Hvor store investeringene nasjonale aktører vil gjøre i vår region har vi ikke gjort noen analyser på.

En gryende optimisme i boligmarkedet på Ringerike

Vi ser så langt ingen tegn til at etterspørselen i boligmarkedet skal ha økt vesentlig. Imidlertid sporer vi en gryende optimisme blant lokale og nasjonale utbyggere som har søkt og i 2015 fått godkjent et rekordstort antall nye boenheter i Ringerike kommune (31). Samlet ble det i Ringerike kommune i 2015 godkjent hele 476 nye boenheter. Selv etter om lag 150 studentboligene ved Høgskolen i Sørøst-Norge er trukket fra, er antall godkjente boenheter høyt også i Buskerud målestokk. En av tre nye godkjente boenheter i Buskerud 2015 var i Ringerike. I samme periode ble det godkjent 56 nye boenheter på Kongsberg og 384 i Drammen.

Majoriteten av boenhetene er allerede påbegynt og blir ferdigstilt og innflyttingsklare i løpet av 2016 og 2017.



Figur 6-1: Godkjenning av nye boenheter, Ringerike kommune 2015 (31)

Figuren viser at de godkjente boenhetene hovedsakelig ligger i Hønefoss sentrum, men også med et betydelig antall i Heradsbygds/Hofsfossveien og Ask/Tyristrand/Nakkerud. Sett i forhold til utbygging av Ringeriksbanen så er dette et utbyggingsmønster som er i samsvar med anbefalingene om fortettet boligbygging i nærhet av stasjonsområdene i Hønefoss og Heradsbygda.

Figuren over gir grunnlag for å forvente en økt befolkningsvekst i Ringeriksregionen i 2016. Regionens eiendomsmeglere rapporterer om en betydelig økt boliggetterspørsel jfr. oppslag i Ringerikes Blad 11. april 2016. Dersom denne økte boliggetterspørselen kommer fra familier som ønsker å flytte til regionen vil dette være positivt sett i forhold til befolkningsvekst. Dersom den økte etterspørselen kommer fra eiendomsspekulanter eller andre som kjøper f.eks. bolig nr. to som en investering og eventuelt for utleie til personer som ikke melder flytting til området vil dette ikke generere befolkningsvekst. Svaret vil vi imidlertid få etter hvert som ny befolkningsstatistikk blir publisert.

Kommunal og regional styring og regulering

Kommunene i regionen har inntatt en offensiv posisjon til offentlig planlegging og regulering. Et regionalt plansamarbeid med felles plankontor hvor kommunale og fylkeskommunale funksjoner skal samlokaliseres er under etablering. Sterkere grad av samordning, høyere planleggingskompetanse og større kapasitet er målsettingen for satsingen. Heller enn å planlegge, bygge opp og drifte lokale, kommunale enheter for næringsutvikling og næringsetablering, har kommunene i Ringeriksregionen samt Høgskolen i Sørøst-Norge besluttet seg for å samle kreftene i et eget utviklingselskap, Ringerike utvikling. Parallelloppdrag Hønefoss (42) har fått frem kreative og fremtidsrettede forslag til hvordan byen og regionsenteret Hønefoss skal fremstå i årene som kommer.

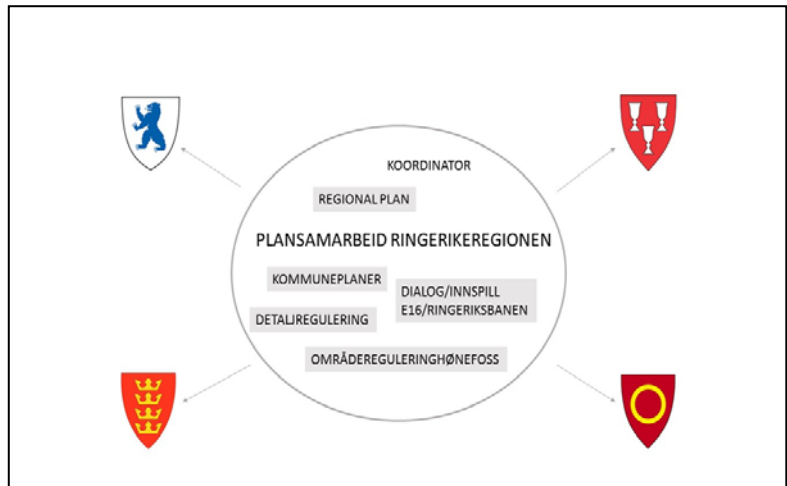
Felles plansamarbeid/plankontor i Ringeriksregionen (32)

Ny veg og bane utløser et behov for en betydelig større kapasitet og kompetanse knyttet til en helhetlig og koordinert areal og transportplanlegging for Ringeriksregionen. Et felles plansamarbeid/plankontor går ut på å samle planressurser fra kommunene Ringerike og Hole samt Buskerud Fylkeskommune. Det vurderes også å inkludere Jernbaneverket i organisasjonen. Mål om å hente ut synergieffekter i form av økt samordning, større kapasitet og høyere kompetanse. Et viktig tiltak for også i større grad møte store nasjonale utbyggingsaktører.

Plansamarbeidet skal:

- Legge til rette for en helhetlig areal- og transportutvikling i Ringeriksregionen.
- Utarbeide felles strategier og samordne planer som gjør Ringeriksregionen godt rustet til ny E16 og Ringeriksbane kommer, til befolknings- og næringsvekst og som legger grunnlaget for en bypakke og bymiljøavtale.
- Styrke, koordinere og utnytte kompetansen på samfunnsutviklingsområdet i kommunene bedre, og få til en sømløs jobbing mellom partene.
- Samordne og følge opp planene for E16 og Ringeriksbanen.

I tillegg til da å øke kompetansen og effektivisere areal- og transportplanleggingen legges det også opp til å øke kapasiteten betydelig. Dette sees på som en nødvendig forutsetning for å kunne møte den sterke veksten i utbyggingsprosjekter som skal ha en offentlig saksbehandling før de kan realiseres.



Figur 6-2: Plansamarbeid i Ringeriksregionen (32)

Regionen står samlet både politisk og administrativt rundt viktigheten av å etablere en stor nok kommunal saksbehandlingskapasitet til å håndtere de store utbyggingsprosjektene som ventelig kommer.

Plansamarbeidet forventes å kunne bidra til:

- Rask og effektiv utarbeidelse av reguleringsplaner som utløses av Ringerikesbanen og ny E16.
- Mer effektiv deltakelse for statlige etater i regional og kommunal planlegging.
- Bedre koordinering og strategisk samarbeid med fellesprosjektet for ny E16 og Ringeriksbanen.
- Sterkere medvirkning fra næringsliv og innbyggere slik at allmenne interesser koordineres
- Bypakke/ bymiljøavtale.
- Utviklingsavtale med staten.

Et felles plansamarbeid med et felles plankontor vil være et viktig virkemiddel for å oppnå dette.

Plansamarbeidet slik det her er presentert ble vedtatt av Buskerud fylkeskommune og i de tre kommunene i juni 2016.

Ringerike utvikling

Kommunene i Ringeriksregionen går hånd-i-hånd med næringslivet for å forberede den betydelige veksten som forventes å komme. Investeringer i milliardklassen skal gjennomføres av offentlige og private aktører de nærmeste årene. Ringeriksbanen og ny E16 vil føre til en betydelig vekst i regionen, med Hønefoss som et naturlig knutepunkt for næringsutviklingen vil det bli skapt tusenvis av nye arbeidsplasser.

Heller enn å planlegge, bygge opp og drifte lokale, kommunale enheter for næringsutvikling og næringsetablering, har man i Ringeriksregionen besluttet seg for å samle kreftene, i sterke sentrale enheter for disse formålene. En slik enhet er Ringerike utvikling.

Ringerike utvikling skal være et av eiernes strategiske verktøy for å nå mål som er satt for Ringeriksregionen. Selskapet ble stiftet 5. januar 2010 og har som formål å sørge for aktiv og målrettet innsats om konkrete tiltak som skal bidra til å øke verdiskapningen i Ringeriksregionen og dermed også bidra til økonomisk bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling.

Etter noen år med forberedelser og tilrettelegging, går Ringeriksregionen inn i en mer offensiv fase for å "hente vekst". Flere av strategiene tar sikte på å identifisere og tiltrekke flere og helt konkrete etablerercase. I og med en slik satsing går kommunene også tyngre og mer offensivt inn i Ringerike utvikling, i tillegg til etablering av felles plankontor for hele regionen.

Med felles kommunikasjonsstrategier, arealstrategier og næringsavdeling er Ringeriksregionen godt forberedt til å tiltrekke seg og håndtere planlagt vekst.

Ringerike utvikling utvider nå bemanningen med to personer, hhv forretningsanalytiker og sjef næringsutvikling, som skal jobbe målrettet med å selge inn regionen til virksomheter som kan være interessert i å etablere seg i Ringeriksregionen.

Parallelloppdrag for Hønefoss (42)

Den store befolkningsveksten som ny veg og bane fører med seg vil samtidig kreve utvikling av Hønefoss som by. Hønefoss skal ikke bare være et godt sted å bo for en større gruppe mennesker. Byen skal også være det naturlige regionsenteret for kultur, handel og øvrig næringsvirksomhet.

Dette krever en betydelig fremtidsrettet og samordnet planlegging av byens fremtidige utforming. For å være i forkant av utviklingen og legge til rette for at byen skal ta unna for den veksten som kommer har Ringerike kommune gjennomført et parallelloppdrag hvor tre ulike konsulentselskaper har belyst de muligheter byen har.

Arbeidet danner grunnlag for å utarbeide et områdeprogram for Hønefoss sentrum som igjen skal danne grunnlag for planarbeid i byområdet. Parallelloppdraget har fått frem kreative idéer til byens fysiske utforming og hvordan man best møter de utfordringer som følger med. Forslag til hvordan planene kan gjennomføres på en måte som legger grunnlag for by-stolthet og forsterker sentrum både som bolig- og arbeidssted, møtested, handelssted og fritidsarena for befolkningen er også en sentral del av parallelloppdraget.

En vurderingskomite bredt sammensatt av personer fra kommunal og fylkeskommunal forvaltning, Jernbaneverket, Statens vegvesen og lokalt næringsliv har vurdert forslagene fra de tre konsulentselskapene og samlet sin anbefaling i rapporten «Fremtidsbilder for Hønefoss» (42).



Figur 6-3: Bybrua slik Asplan Viak ser for seg Hønefoss i fremtiden

Illustrasjonen viser Hønefossen og Øya området hvor Tronrud Gruppen, som en av regionens betydelige økonomiske aktører, har omfattende planer for utbygging av boliger og næringseiendommer. På et folkemøte om utbyggingsplanene i mai 2016 uttrykte Håkon Tronrud en klar ambisjon om at området skal stå klart i 2024 tidsnok til å ta imot den voksende befolkning som kommer når Ringeriksbanen står ferdig samme år.

Kommunale investeringer

I tillegg til å legge til rette for kommunal styring og regulering viser kommunene gjennom sine budsjetter at det også planlegges for vekst.

Ringerike kommune planlegger alene investeringer på rundt 1,6 milliarder kroner bare de nærmeste fire årene for å legge til rette for veksten som kommer. Budsjettforslaget for 2015 legger opp til investeringer innen vann og avløp, skole, barnehager, omsorg og modernisering. Regionhovedstaden Hønefoss har i dag en god, tradisjonell bystruktur som det skal bygges videre på for å være en motor i utviklingen av regionen. Det skal investeres ytterligere i fjernvarmeutbygging og forbedring av transportsystemet.



Figur 6-4: Prosjektert barneskole på Benterud, Ringerike kommune

F

Disponible boligarealer i Ringeriksregionen

Vi har sett at en betingelse for at veg og bane skal gi befolkningsvekst i regionen er at kommunene har lagt til rette arealer for boligbygging og næringsetablering. Uten tilstrekkelige disponible arealer i henhold til markedets etterspørsel vil prisene på bolig og næringsarealer stige slik at regionen mister sitt markedsmessige fortrinn. Resultatet blir at regionen fremstår som mindre attraktiv for innflytting og næringsetablering. Som vist i neste avsnitt har Ringeriksregionen fortsatt et prismessig fortrinn jfr. fig. 6.11, og det er ingen signaler på at vei og bane prosjektet har presset boligprisene opp.

Vi har med dette som utgangspunkt kartlagt hva regionen samlet har av disponible bolig- og næringsarealer pr. dato og på mellomlang sikt.

Ringerike kommune har i innspill til utredningen angitt at de tre Ringerikskommunene kan avta en befolkningsvekst som kan gi 75.000 innbyggere i regionen. (9)

Hole kommune har på sin side spilt inn til utredningen at man kan anta en vekst som gir ca 15.000 innbyggere i 2043, (9)

Med de boligområdene som er byggeklare og under regulering har Jevnaker kommune en boligreserve som kan huse 1 532 nye innbyggere. Med 2,3% befolkningsvekst har da kommunen tilgjengelige boligområder i 13 år. (23)

Ringeriksregionen har pr. dato en samlet boligreserve på 1 249 bo enheter fordelt på eneboliger og leiligheter. Med en forutsetning om at hver boenhet vil huse 2,5 personer har regionen pr. dato byggeklare boligarealer til å ta imot en befolkningsvekst på 3.122 personer. Dersom arealer under regulering også legges til grunn har regionen en samlet boligreserve på om lag 5 470 boenheter som igjen kan ta unna for en befolkningsvekst på 13.675 personer.

Kommune	Planlagte boliger, regulert		Sum enheter	Planlagte boliger ikke ferdig regulert		Sum enheter i kommuneplan
	Eneboliger	Rekkehus/ Leiligheter		Eneboliger	Rekkehus/ Leiligheter	
Ringerike	349	565	914	204	948	2866
Jevnaker	156	77	233	108	706	1047
Hole	92	10	102			1557
Sum	597	652	1249	312	1654	5470

Tabell 6-1: Planlagte boligenheter i Ringeriksregionen pr. 12.05.16

Tabellen viser antallet boligenheter i kommuneplanen sortert etter om de er ferdig regulert eller under regulering/ikke påbegynt regulering.

Med en gjennomsnittlig bygge kostnad pr. boenhet på kr. 3.500.000 betyr det at Ringeriksregionen på mellomlang sikt har områder klare for en boliginvestering på rundt 20 mrd. kr. Dette beløpet ligger ikke langt under beløpet på 26 mrd kr. som Ringeriksbanen er budsjettert å koste.

Tabell 6-1 baserer seg på detaljert oversikter, for de tre kommunene, som følger senere i dette kapittelet.

Hvor lenge holder boligreservene?

Befolkningen i Ringeriksregionen er i dag på 43 197 personer. I kap. 6 ser vi at regionens samlede boligreserve er på 5 440 boenheter og med 2,5 personer pr. boenhet tilsvarer dette et boligpotensial som kan ta unna en befolkningsvekst på 13.675 personer. Dette inkluderer da samtlige boligområder som pr. dato fremkommer i kommuneplanene og som da enten er ferdig regulert, under regulering eller venter på regulering. Ved å se på når Ringeriksregionens befolkning, for ulike prognoser, når 56 872 personer får vi samtidig et bilde på hvor lenge boligreservene kan holde unna befolkningsveksten.

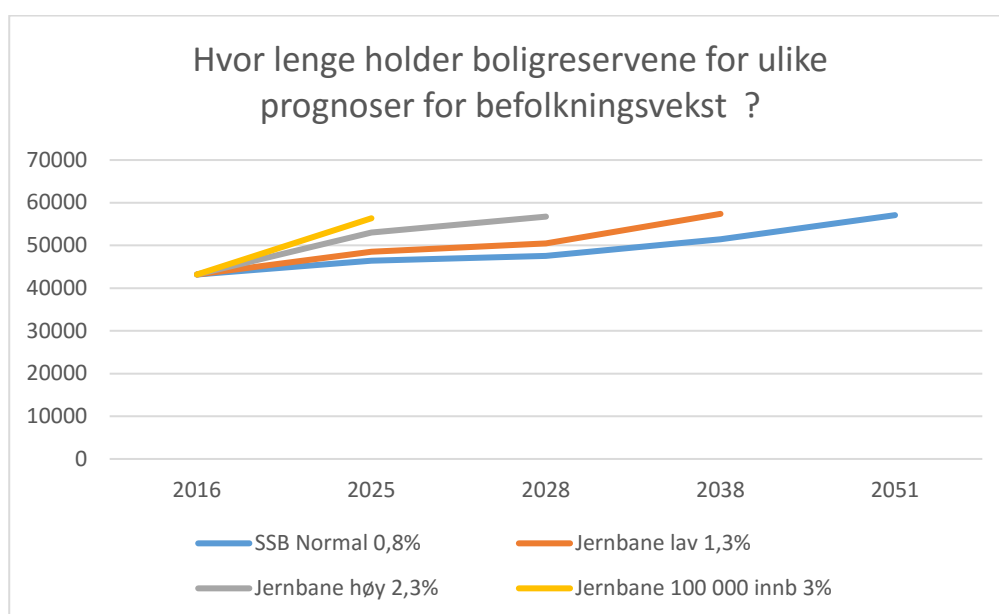
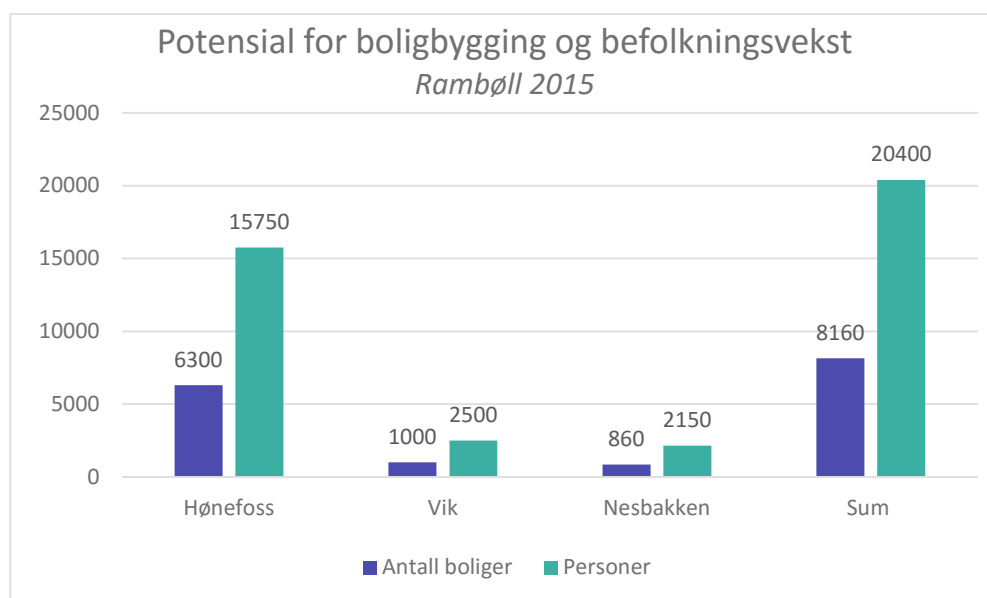


Figure 6-5: Hvor lenge holder boligreservene for ulike prognoser for befolkningsvekst? (HSN)

Vi ser av figuren at med en befolkningsvekst på 3 % er boligreservene oppbrukt i løpet av 9 år frem til 2025. Med 2,3% vekst vil boligreservene holde i 12 år frem til 2028. Med 1,3% vekst vil boligreservene holde i 22 år frem til 2038.

Fortettingsanalyse for Hønefoss, Nesbakken og Vik

I oppdrag for Ringerike utvikling foretok Rambøll (27) en fortettingsanalyse av Hønefoss, Nesbakken og Vik. Hensikten var å kartlegge potensialet for nye næringsarealer og boligbygging. Oversikten på forrige side viser disponible arealer for boligbygging pr. dato for hele Ringeriksregionen basert på foreliggende informasjon fra kommunene. Oversikten under viser potensial for boligbygging for områdene Hønefoss, Vik og Nesbakken (27).



Figur 6-6: Potensial for boligbygging og befolkningsvekst, Rambøll (27)

Figuren viser at områdene Hønefoss, Vik og Nesbakken har et samlet potensial for boligbygging på 8 160 boligenheter som vil kunne huse rundt 20 000 innbyggere. En del av arealene er lett realiserbare, mens andre vil kreve lengre prosesser. Noen av arealene er også avhengig av strategiske valg som gjøres, for eksempel i forhold til plassering av næring og handel. Krakstadmarka er ikke inkludert i oversikten.

Nesbakken har et tydelig definert bysentrum, muligens som følge av naturgitte begrensinger. Rambøll sin anbefaling er i første rekke å bygge videre på dette sentrumet. Her har de anslått

mulighet for å realisere rundt 220 boliger og 5 800 m² næringsareal. Totalt for hele Nesbakken anslår de et potensial på 860 boliger. Det største arealet ligger imidlertid noe perifert i tilknytning til Glassverkveien og innebærer bruk av dyrket mark.

Boligpriser og reiseavstand og til Oslo

Kvadratmeterpris på boliger i Ringeriksregionen er pr. dato vesentlig lavere enn hva man finner i de kommunene som vil være «konkurrenter» om innflytting etter at vei og bane er på plass. Her vil Ringerike ha et konkurransefortrinn, ved å kunne tilby attraktive boliger til en lavere pris enn hva man ellers finner i randsonen til Oslo.

Med utgangspunkt i reisetid fra kommunesenter til Oslo vil Ringerike da konkurrere om innflytting med følgende kommuner.

Forskjellen mellom Ringerike og kommuner som Skedsmo, Fet, Moss og andre er at tendensen til økt innflytting og økt befolkningsvekst i begrenset grad er kommet i gang ennå i Ringerike. Reisetidene fra Ringeriksregionen er lange til Oslo-området, og tilgjengeligheten til Osloregionen er lavere enn i mange andre kommuner i samme geografiske avstand til Oslo, fordi geografiske barrierer fører til langt lengre reisetid fra Ringerike. En reduksjon i reisetiden som vil følge av Ringeriksbanen og oppgradering av E16 vil i stor grad endre dette. (9)

Hvilke boligtype foretrekker boligkjøpere på Hønefoss?

Oversikten fra Ringerike tab. 6-1 viste at 4 av 5 planlagte boligenheter var rekkehus/leiligheter. Oversikten nedenfor viser at kun litt over halvparten foretrekker leilighet eller småhus i dag. Fremtidig boligbygging rettes imidlertid i stor grad mot innflyttere som det antas har større interesse for leiligheter. Det må også påpekes at denne undersøkelsen har vært rettet mot de som bor på Hønefoss i dag.

Foretrukket						
boligtype neste	Enebolig	Småhus	Leilighet	Annet	Vet ikke	
TOTAL	35 %	13 %	46 %	2 %	4 %	
Oslo	22 %	19 %	58 %	2 %	0 %	
Bergen	23 %	14 %	64 %	0 %	0 %	
Stavanger/Sandnes	42 %	28 %	27 %	0 %	4 %	
Trondheim	32 %	11 %	48 %	2 %	7 %	
Drammen	28 %	11 %	50 %	0 %	11 %	
Fredrikstad/Sarpsborg	39 %	14 %	28 %	5 %	14 %	
Porsgrunn/Skien	48 %	16 %	31 %	6 %	0 %	
Tromsø	34 %	3 %	57 %	4 %	3 %	
Hamar	42 %	7 %	51 %	0 %	0 %	
Lillehammer	39 %	4 %	44 %	8 %	5 %	
Hønefoss	34 %	9 %	44 %	3 %	11 %	
Kristiansand	34 %	17 %	41 %	5 %	3 %	
Ålesund	33 %	9 %	53 %	0 %	5 %	
Sandefjord/Tønsberg	44 %	9 %	40 %	0 %	7 %	
Haugesund/Karmøy	47 %	15 %	35 %	0 %	3 %	

Tabell 6-2: Hvilke boligtype foretrekkes ved neste boligkjøp, utvalgte regioner (43)

Boligreservene i Ringeriksregionen:

Følgende oversikt viser boligreservene i Ringeriksregionen og er basert på opplysninger mottatt fra Jevnaker, Hole og Ringerike kommuner. Det er viktig å presisere at dette er boligreservene slik de fremstår pr. mai 2016. Boligreservene gjenspeiler da hvilken befolkningsvekst Ringeriksregionen på kort og mellomlang sikt kan ta unna. På lengre sikt blir det nødvendig å utrede nye områder som kan ta unna befolkningsveksten når eksisterende boligområder er utbygd. Med Ringeriksregionens geografi har egnede områder for boligbygging eller næringsetablering aldri vært fremsatt som noen begrensende faktor for vekst.

Hole:

Oversikten nedenunder viser at Hole innenfor gjeldene reguleringsplaner har 37 eneboligtomter og 10 leiligheter som er i ferd med å bygges ut eller kan bygges ut. Ytterligere 55 boenheter avventer detaljplan og regulering. Samlet gir dette 92 eneboligtomter som under utbygging eller vil bli bygd ut. På kort sikt kan samlet boligreserve på 102 boenheter ta unna en befolkningsvekst på 255 personer.

Planlagte boliger i Hole						
Rekkehus/						
Boliger	Eneboliger	Leiligheter	Reguleringsplan	Kommunedelplan	Merknad	
Helgelandsmoen	50		Flateregulert		Det må lages detaljplan	
Leinestranda	5			Kommuneplan	Det må reguleres	
Løkenenga vest	2		jun.16			
Hurum Myragata	7		02.11.2015			
Vikslia	21		01.10.2015			
Løken 200/61	2		20.04.2009			
Strandveien 10	2	2	02.11.2015			
Elstangen felt Bb		8	07.09.2015			
Prestegårdsveien	3		02.11.2015			
Sum tilgjengelig	92	10				
KDPL Sollihøgda	240			Under arbeid	Innsigelse fra Fylkesmannen på antall boliger. Diferensiert utbygging. Eneboliger, flermannsboliger, rekkehus og terrassertebebyggelser	
KDPL Sundvollen	730			Under arbeid	Innsigelse fra Fylkesmannen på antall boliger. Diferensiert utbygging. Eneboliger, flermannsboliger, rekkehus og terrassertebebyggelser	
KDPL Vik	480			Under arbeid	400 - 480 I hovedsak rekkehus, blokker og terrassert bebyggelser	
Sum mellomlang sikt	1450					

Tabell 6-3: Kommunale boligreserver i Hole kommune, (Hole kommune)

På mellomlang sikt har Hole i tillegg en boligreserve på 1 450 boenheter som igjen kan gi en befolkningsvekst på 3 625 når vi legger til grunn 2,5 personer i hver boligenhet.

Samlet på kort og lang sikt har Hole kommune således en boligreserve på 1 552 boenheter som kan gi grunnlag for en befolkningsvekst på 3 880 personer.

Hole kommune har i dag 6 767 innbyggere en befolkningsvekst på 2,3% blir 155 personer. Med en årlig vekst i befolkningen på 155 personer vil boligreservene holde unna for behovet i 25 år. Med en konstant befolkningsvekst på 2,3% vil naturligvis den årlige tilveksten i befolkningen bli større og boligreservene raskere bli oppbrukt.

Jevnaker (23):

Ved å se på boligfelt som per dags dato enten er ferdig regulert, under regulering eller lagt ut til høring innenfor såkalt tettbygd strøk, får vi en enkel oversikt over hvor store sentrumsnære boligreserver som er tilgjengelige i Jevnaker kommune. De feltene som er tatt med i beregningen er Rønnerudmarka, Bergermarka, Brentebega, Grane, Kongehaugen og de områdene som legger opp til boligutviklingen i områdeplanen for Nesbakken.

Det er tatt høyde for at enkelte felt er delvis utbygd allerede, og det er gjort et grovt overslag der detaljreguleringer ikke foreligger enda. En grov utregning tilsier at det er om lag 192 eneboliger og 613 leiligheter potensielt tilgjengelig slik status er nå. Se tabell denne side. En enkel utregning basert på et folketall på 6 500 tilsier at en årlig vekst på 1 % av dagens innbyggertall vil bety 65 nye innbyggere i kommunen, mens en årlig vekst på 2,3 % betyr 150 nye innbyggere i kommunen per år.

Tall fra SSB indikerer at det i snitt bor 2,5 personer i en enebolig, og 1,6 personer i en leilighet. De 192 tilgjengelige eneboligene kan altså huse 480 nye innbyggere, mens de 613 leilighetene kan huse 980 nye innbyggere. Til sammen utgjør dette et grunnlag for 1 460 nye innbyggere til kommunen. Dersom man ser for seg en vekst på 1 % betyr det 65 nye innbyggere i Jevnaker kommune. Med en årlig vekst på 65 personer betyr det at Jevnaker har en boligreserve i 22 år. En befolkningsvekst på 2,3 % indikerer en vekst på 150 personer. En årlig befolkningsvekst på 150 personer betyr at boligreserven vil holde i 10 år. Dette betyr at med en betydelig årlig befolkningsvekst på 150 personer har Jevnaker kommune 9 år på seg til å utrede og legge til rette nye områder for å ta unna en befolkningsvekst, når eksisterende boligområder er uttømt. Dersom vi imidlertid legger 2,5 personer

for alle boenheter vil de planlagte leilighetene i Jevnaker kunne huse 1 532 nye innbyggere. Med en årlig befolkningsvekst på 150 personer har kommunen da tilgjengelige boligområder i 13 år. Med en konstant befolkningsvekst på 2,3% vil naturligvis den årlige tilveksten i befolkningen bli større og boligreservene raskere bli oppbrukt.

Navn	Planlagte boliger		Sum enheter	Reguleringsplan	Merknad
	Eneboliger	Rekkehus/ Leiligheter			
Bergermarka	47	35	82	Ja	Overslag. Rest etter påbegynt utbygging.
Rønnerudmarka	32		32	Ja	Overslag. Rest etter påbegynt utbygging.
Grane	18		18	Ja	
Røisli	17		17	Ja	
Brenteberga	29	20	49	Ja	Overslag på leiligheter, ikke detaljprosjektert enda.
Bratvalsgrinda	13		13	Ja	
Bergermotunet	0	22	22	Ja	Overslag, ikke detaljprosjektert enda. Rest etter påbegynt utbygging.
Sum reguleringsplan		156	77		
Kongehaugen	36	36	72	Under arbeid	Tall basert på skissert bebyggelsesplan.
Nesbakken	0	500	500	Under arbeid	Områdeplan under arbeid, egen detaljregulering vil kreves for leilighetsutbyggingen.
Sum under arbeid		36	536		
Nereng (22B)	10		10	Nei	Veldig omtrentlig anslag
Randsvangen	12		12		
Haugerlandet (21B)	0	20	20	Nei	Veldig omtrentlig anslag
Bergermoen (5B og 8B)	0	100		Nei	Veldig omtrentlig anslag
Brenteberga 2 (20B)	50	50	100	Nei	
Sum ikke reguleringsplan		72	170		
Sum alle	264	783	1047		

Tabell 6-4: Kommunale boligreserver i Jevnaker kommune (Jevnaker kommune)

Ringerike:

Tabellene på de neste sidene viser at Ringerike gjennom gjeldende kommuneplan har en reserve på 2866 boenheter. Med en antakelse om at hver enhet blir bebodd av 2,5 personer vil disse boenhetene kunne ta unna for en befolkningsvekst på 7452 personer.

Område	Folketall 1.1.2015	%andel Ringerikes befolkning	Utbyggingspotensial	
			av Gjeldende kommuneplan, enheter	Gjeldende kommuneplan, personer*
Nes i Ådal	498	2	84	218
Hallingby og Ådal	2672	9	66	172
Sokna	1370	5	146	380
Heradsbygda	2765	9	39	101
Haugsbygd og Åsa	4524	15	81	211
Hønefoss	14797	50	2144	5574
Tyristrand/Ask og Nakkerud	3042	10	306	796
Total	29712	100	2866	7452

Tabell 6-5: Folketall og kommunale boligreserver i Ringerike kommune (Ringerike kommune)

Tabellen over viser også at 50% av Ringerikes befolkning i dag er bosatt i Hønefoss. I gjeldene kommuneplan er også 74% av utbyggingspotensialet i Hønefoss. Dette vil da ytterligere forsterke Hønefoss som regionsenteret. Samtidig som denne lokaliseringen av boenheter er nødvendig med tanke på å tiltrekke seg innflyttere som ønsker kort reisetid til Oslo.

En detaljert oversikt over hvor i kommunen de ulike boligreservene ligger følger på de to neste siden.

Område:	Navn	Planlagte boliger 1		Sum enheter	Kommuneplan	Reguleringsplan
		Eneboliger	Rekkehus/ Leiligheter			
Nes i Ådal	Granumslia	45		45	Bolig	Ja
	Omsorgsboliger	8		8	Bolig	Ja
	Sandmoen	8		8	Bolig	Nei
	Øymoen	15		15	Bolig	Nei
	Diverse ubebygde t	5		5	Bolig	Ja
	Gnr/bnr 302/4	3		3	Bolig	Nei
Hallingby og Ådal	Boliger ved omsorg	8		8	Bolig	Ja
	Bymarka	5		5	Bolig	Ja
	Hallingby syd	20		20	Bolig	Ja
	Kirkemoen	6	22	28	Bolig/LNF	Under arb
	Ringmoen	5		5	Bolig	Ja
Sokna	Fortetting i sentrum		4	4	Bolig	Ja
	Furuvangtomta		12	12	Senteromr	Ja
	Kirkemoen	18		18	Bolig	Ja
	Pukerudhagen	50		50	Bolig	Arb. m. rp stansa
	Permobakken nord	35		35	Bolig	Ja
	Gnr/bnr 167/3	15		15	Bolig	Nei
	Morud		12	12	Bolig	Nei
Heradsbygda	Helgerud vest		20	20	LNF	Ja
	Kvernvolden, Veme	7	12	19	Bolig	Ja
Haugsbygd	Havna Hemskogen	3		3	Bolig	Ja
	Nordberg	5		5	Bolig	Ja
	Ved idrettsanlegget	3		3	Bolig	Ja
	Andersløkka	10		10	0	Ja
	Ringkollveien 77		4	4	Bolig	Under arb
	Nerbytunet		30	30	LNF	Under arb
	Diverse Haug/Hval	10		10	0	
	Småbråten-Johnsrud	2		2	Bolig	Ja
	Tjyruhjellen, Åsa	3		3	Bolig	Ja
Grenda i Åsa	11		11	Bolig	Ja	
Sum Ringerike 1		300	116	416		

Tabell 6-6: Kommunale boligreserver Ringerike 1 (Ringerike kommune)

Område:	Navn	Planlagte boliger 2		Sum enheter	Off. bygninger	Reguleringsplan
		Eneboliger	Rekkehus/ Leiligheter			
Hønefoss	Almemoen	14	44	58	Bolig	Ja
	Øvre Høneengata øst		230	230	Senterområde	Under arb
	Gamle Ullerål skole		30	30	Off. bygninger	Under arb
	Høneengata 18-20		20	20	Senteromr/boli	Ja
	Høneengata 26		20	20	Bolig	Under arb
	Høneengata 40-44		21	21	Bolig/erverv	Ja
	Ullerålgata 9	3		3	Bolig/friomr/LM	Ja
	Ankersgate 6-10		44	44	Bolig	Ja
	Nordre park boligsameie		49	49	Senterområde	Under arb
	Glatveds gate		25	25	Senterområde	Ja
	Hofsossveien 3 og 5		14	14	Bolig	Ja
	Soknedalsveien 5-27		137	137	Annet byggeomr	Under arb
	Gamle Follum skole		20	20	Bolig	Ja
	Myra		12	12	Bolig	Ja
	Øya		170	170	Senterområde	Under arb
	Brutorget		70	70	Senterområde	Ja
	Telegrafalleen 2		18	18	Senterområde	Under arb
	Askveien 1-3 / St. Olavsgate 7-9		36	36	Senterområde	Arb med rp avver
	Løkka og Schjongstangen	2		2	Bolig	Ja
	Byporten		160	160	Senterområde	Ja
Benterud		175	175	Bolig	Under arb	
Krakstadmarka			800	K.delplan u/arkt	Delvis ferdig	
Ringåsen	30		30	Bolig	Ja	
Ask/Tyristrand og Nakkerud	Breien gnr/bnr 87/783/1	19		19	Bolig	Nei
	Ask sentrum	20		20	Bolig	Nei
	Tyristrand sentrum	4	51	55	Senteromr/boli	Ja
	Omsorgsboliger Tyristrand sentrum		15	15	Senteromr/boli	Ja
	Hollerud	50		50	Bolig	Nei
	Solbergåsen	22		22	Bolig	Ja
	Øvre Fegri	53		53	Bolig	Ja
	Nedre Fegri	18	10	28	Bolig	Ja
	Fegrihøgda	3	11	14	Bolig	Ja
	Område ved Tyrihall, Nakkerud		15	15	Bolig	Nei
	Del av gnr/bnr 269/5 Nak	8		8	Bolig	Nei
	Del av Nakkerud, Perhaga	7		7	Bolig	Ja
	Sum Ringerike 2		253	1397	2450	
SUM RINGERIKE 1 og 2		553	1513	2866		

Tabell 6-7: Kommunale boligreserver Ringerike 2 samt boligreserver Ringerike 1 og 2

Tabellene på denne og forrige side viser at Ringerike kommune har en samlet boligreserve på 553 eneboliger og 1 513 rekkehus/leiligheter. Samlet gir det da 2 866 boenheter slik det fremkommer i kommuneplanen. Boenhetene er da enten ferdig regulert eller under regulering. En nei i listen over viser dessuten også de boenhetene hvor regulering foreløpig ikke er påbegynt.

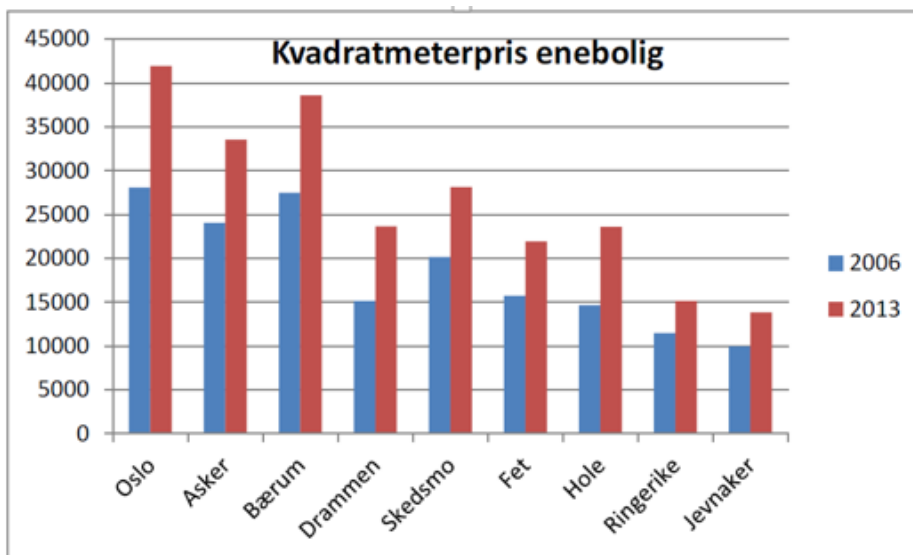
Boligmarkedet i Ringeriksregionen

Kontakt med to av distriktets ledende eiendomsmeglere, i april 2016, bekrefter inntrykket av at effekten av Ringeriksbanen pr. dato ikke har materialisert seg i regionens bolig og eiendomsmarkedet med hensyn til pris og etterspørsel.

Imidlertid påpekte begge meglere:

- En tiltakende interesse for utbyggingsklare arealer fra profesjonelle eiendomsaktører ikke hjemmehørende i distriktet.
- Flere familier fra Bærum tilstede på visninger i distriktet, Hole og Haugsbygda.
- Større interesse blant lokale personer for å investere i leilighet for utleie.

Figurene nedenfor forteller av prisveksten for perioden 2006 – 2013, i kr. pr. m² enebolig, har vært lavere i Ringeriksregionen enn hva vi finner i Oslo og i tilknyttede områder. Selv om dette er prisinformasjon kun til og med 2013 underbygger dette fortsatt antakelsen om at Ringeriksbanen foreløpig ikke har påvirket boligmarkedet i Ringeriksregionen.

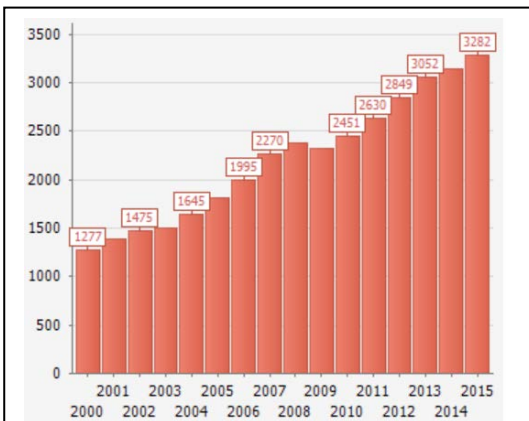


Figur 6-7: Kvadratmeterpris enebolig utvalgte kommuner (2006 - 2013)

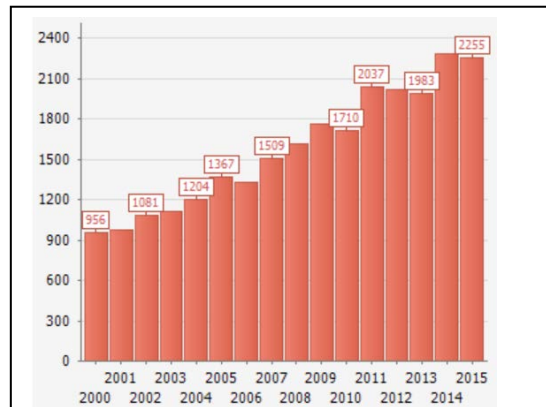
Figuren viser at kvadratmeterprisen på boliger på Ringerike i 2013 var på 15 000 kr. Hole har ligger innenfor boligmarkedet i Bærum og har en vesentlig høyere kvadratmeterpris på linje med Drammen

og Fet. Veksten i kvadratmeterpris i Ringeriksregionen er ikke høyere enn hva vi finner i Oslo eller i de kommunene som ellers «konkurrerer» om å få en del av befolkningsveksten i Oslo.

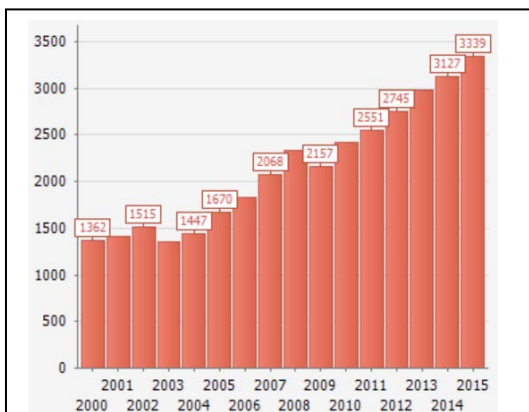
Tall for prisutvikling på boliger i Norge og Ringeriksregionen for perioden 2000 - 2015 (44) understreker igjen at vi ikke finner tegn til noe vei- og baneeffekt. Gjennom de neste fire figurene ser vi prisutviklingen pr. solgte bolig i regionens tre kommuner sett i forhold til prisutviklingen for landet som helhet



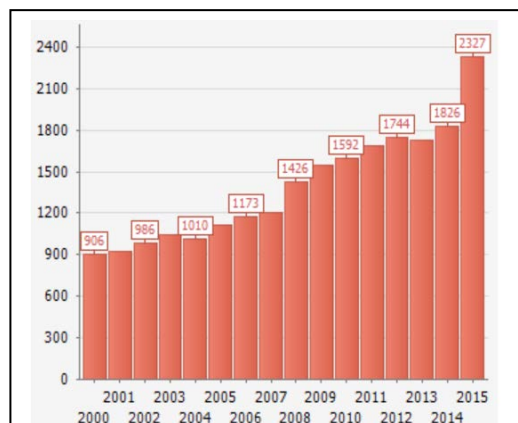
Figur 6-9: Pris pr. solgte bolig i Norge for perioden 2000 – 2015. 1000 kr.(44)



Figur 6-8: Pris pr. solgte bolig i Ringerike for perioden 2000 – 2015. 1000 kr.(44)



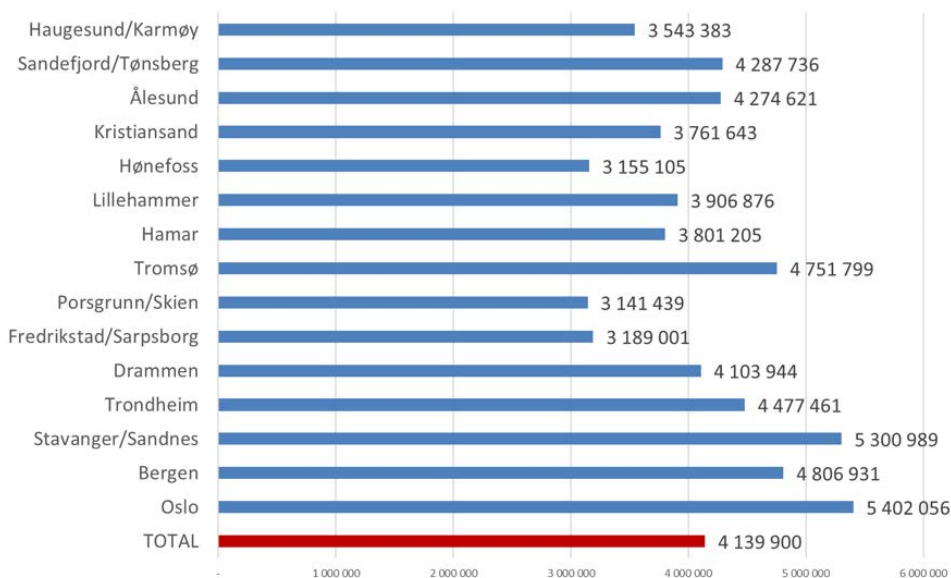
Figur 6-11: Pris pr. solgte bolig i Hole for perioden 2000 – 2015. 1000 kr. (44)



Figur 6-10: Pris pr. solgte bolig i Jevnaker for perioden 2000 – 2015. 1000 kr. (44)

Ved å studere prisutviklingen for solgte boliger i Norge og i Ringeriksregionen for perioden 2000 – 2015 ser vi ingen tegn til et annet forløp i vår region som kan være utløst av Ringeriksbanen. Vi ser av figurene for Ringerike og Hole at de har en jevn prisutvikling på linje med hva vi ser for Norge. Hole har en jevn vekst for hele perioden. Ringerike hadde ingen vekst mellom 2014 og 2015 mens Jevnaker hadde en markant vekst i pris pr. bolig mellom 2014 og 2015. Så lenge vi ikke ser noen effekt i boligmarkedet i Ringerike og Hole, er det liten grunn til å anta at prisveksten på Jevnaker i 2015 har sin årsak i Ringeriksbanen.

Boligkjøpere på Hønefoss forventer fortsatt å betale en lavere pris for sin neste bolig på Hønefoss enn hva boligkjøpere forventer å betale i Oslo, Lillehammer, Hamar eller i Drammen. Dette forteller igjen at Hønefoss fortsatt har ett prisfortrinn i konkurransen med Oslo og øvrige byer. På Hønefoss forventer boligkjøperen å betale kr. 3 155 105,- for sin neste bolig. En boligkjøper på Hamar forventer å måtte betale hele 650 000 kr. mer.



Figur 6-12: Forventet kjøpspris neste bolig utvalgte kommuner (43)

Så langt ser vi da ikke tegn til at vei og bane har påvirket boligprisene i Ringeriksregionen. Imidlertid viser tall fra Sparebank1 sitt boligmeter for mars 2016 (43) at boligkjøpere i Ringeriksregionen forventer prisvekst. Boligkjøpere i Hønefoss er blant de som i størst grad forventer vekst i boligprisene de neste 12 mnd. Her er det grunn til å forvente at veg og bane forventningene har slått inn. Dette også fordi vi nå snakker om forventninger inn i fremtiden. Stor oppmerksomhet rundt hva Ringeriksbanen kan skape av vekst har tydeligvis bidratt til å heve forventningene om fremtidige







prisøkning. Hele 50% av de spurte forventer at boligprisene på Hønefoss vil være høyere om 12 mnd. Dette plasserer Hønefoss øverst på listen sammen med Oslo, Fredrikstad/Sarpsborg og Hamar.

Boligprisene om 12 mnd	De vil være høyere	De vil være lavere	De vil være uendret	Vet ikke
Total	36 %	18 %	43 %	4 %
Oslo	53 %	16 %	25 %	7 %
Bergen	32 %	25 %	42 %	1 %
Stavanger/Sandnes	10 %	65 %	23 %	2 %
Trondheim	43 %	11 %	44 %	2 %
Drammen	48 %	8 %	37 %	7 %
Fredrikstad/Sarpsborg	54 %	2 %	38 %	6 %
Porsgrunn/Skien	24 %	10 %	58 %	9 %
Tromsø	40 %	16 %	43 %	2 %
Hamar	50 %	4 %	40 %	6 %
Lillehammer	33 %	18 %	45 %	4 %
Hønefoss	50 %	10 %	40 %	0 %
Kristiansand	17 %	29 %	53 %	1 %
Ålesund	27 %	22 %	47 %	4 %
Sandefjord/Tønsberg	37 %	11 %	51 %	2 %
Haugesund/Karmøy	18 %	23 %	56 %	3 %

Figur 6-13: Forventet boligprisendring i ditt distrikt. (43)

Tilbud av nye boliger i Ringeriksregionen

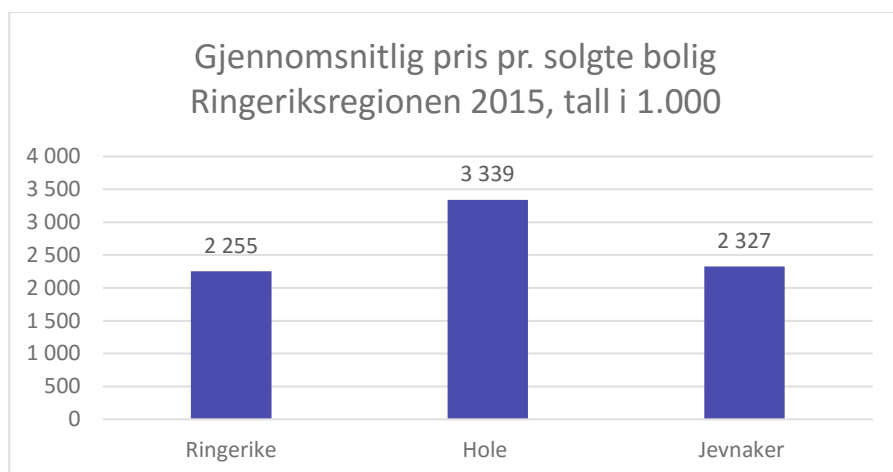
I Ringeriksregionen er det i dag et stort tilbud av ulike prosjekterte og ferdigstilte boliger, både leiligheter og eneboliger. Et uttrekk fra Finn.no 10.05.16 viser at flest boliger og leiligheter i det mellomste og laveste prissjiktet finner vi i Ringerike og på Jevnaker. I Hole finner vi ikke boliger i det laveste prissjiktet. Pr. dato ligger totalt 146 boliger ute for salg i Ringeriksregionen hvorav 107 av disse er prosjekterte eller nybygde for salg.

	<p>Sommerroviaen 67, Røyse Moderne enebolig i flotte omgivelser - Nedre Steinsåsen. 5 695 000,- BoligPartner - Sandvold Boliger AS Eier (Selveier) • Enebolig • 4 soverom</p>		<p>Telegrafalleen 2, Hønefoss Telegrafalleen - Siste ledige leilighet i prosjektet (4. etg.) Innflyttingsklar September 2016 - Fantastisk beliggenhet 68 m² 3 290 000,- EiendomsMegler 1 - Ringerike Eier (Selveier) • Leilighet • 1 soverom</p>
	<p>Konglefare 35, Hønefoss Trygstad Terrasse, bygg A - Moderne leiligheter med heis og garasje - Ferdigstilles i desember 2016 90 m² 3 998 000,- Block Watne AS Eier (Selveier) • Leilighet • 2 soverom</p>		<p>ANKERSGATE 10, Hønefoss Flotte leiligheter med store terrasser. Klare til innflytting i september 2016! 75 m² 4 075 000,- Tronrud Eiendom AS Eier (Selveier) • Leilighet • 2 soverom</p>
	<p>Hofsossvæien 3-5, Hønefoss 14 moderne borettslagsleiligheter i Sentrum - Kun 1 ledig Heis - Parkering - Innglasset balkong. 72 m² 1 600 000,- EiendomsMegler 1 - Ringerike Andel • Leilighet • 2 soverom Fellesgjeld: 1 595 000,-</p>		<p>Bergemotunet Bygg A, Jevnaker Suksessen fortsetter på Bergemotunet .12 Lekre leiligheter (5 solgt) fordelt på 3 stk 4 mannsboliger. 77 m² 1 904 000,- Norhus - DBHL A/S Andel • Leilighet • 2 soverom Fellesgjeld: 476 000,-</p>

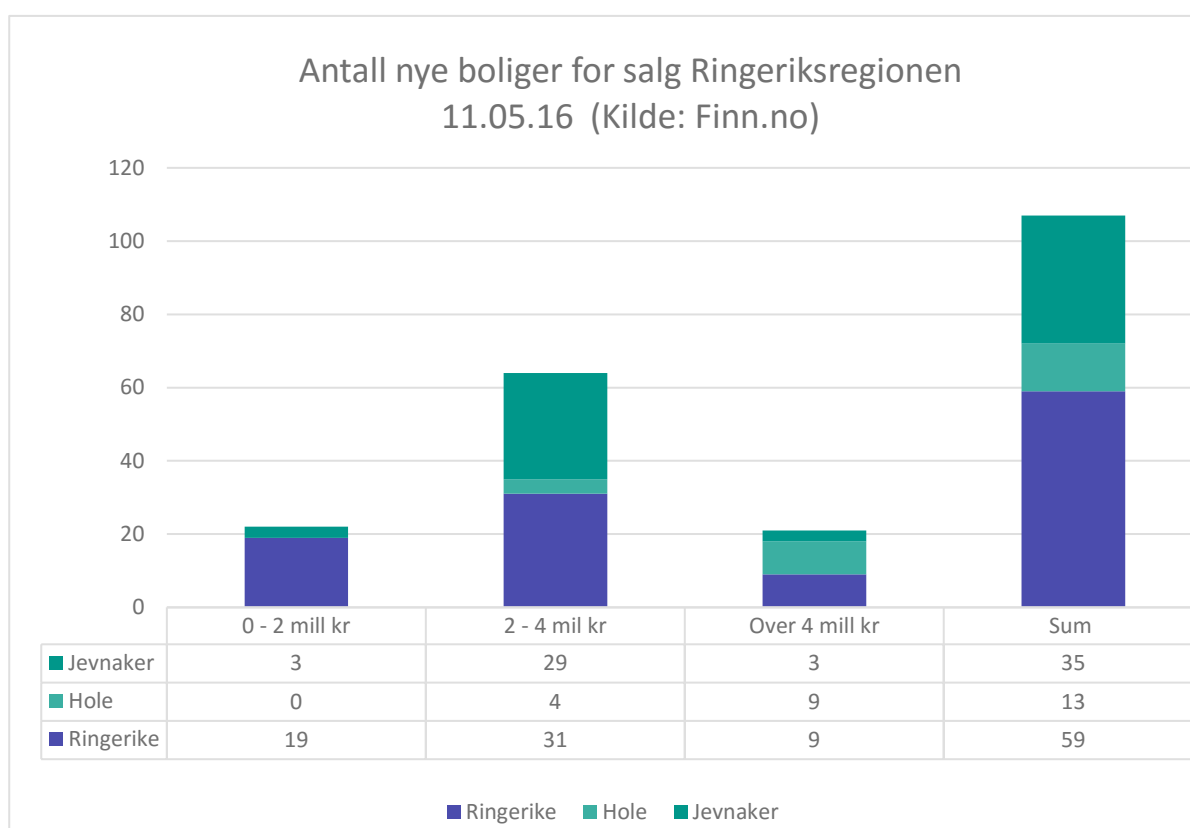
Figur 6-14: Boligprospekter på Ringerike

Vi ser at boliger i det laveste prissjiktet opp til 2 mil kr. finner vi på f.eks. på Sokna og Hofsossvæien. Eneboliger og leiligheter mellom 2 og 4 mil finner vi både i Klokkeelia på Sundvolden, Sjongsgt., Trygstad, Telegrafalleen og i Ankers gate. Eneboliger og leiligheter finner vi på Almemoen, Trygstad, Steinsåsen og Rønnerudmarka på Jevnaker.

Boligkjøpere i Hole betalte i 2015 i overkant av 3,3 mil i gjennomsnitt for sin bolig i kommunen. Prisen er beregnet på bakgrunn av omsetningen av både nybygde og eldre boliger. Dette tilsvarer omtrent en million kr. mer enn hva kjøpere i Ringerike og Jevnaker måtte betale for sin bolig. Holes nærhet til boligmarkedet i Oslo og Bærum forklarer forskjellen, men type bolig vil nok også forklare den store forskjellen. Det er grunn til å anta et boligomsetningen i Hole preges av boliger som uavhengig av geografisk beliggenhet vil ligge i en høyere prisklasse.

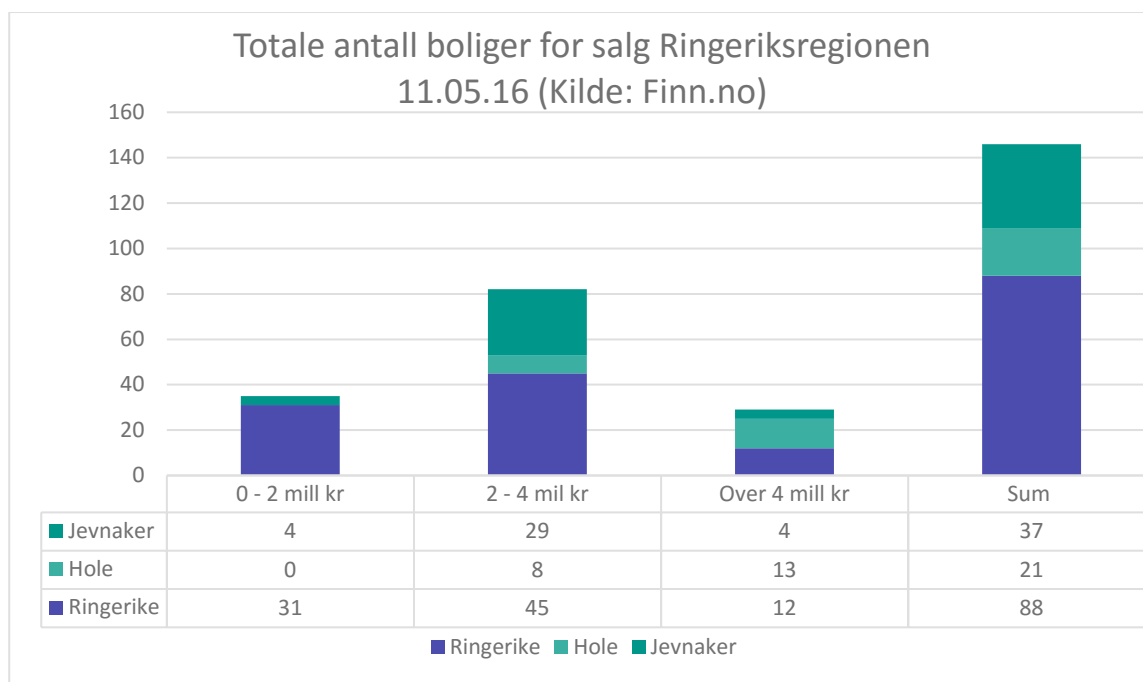


Figur 6-15: Gjennomsnittlig pris pr. solgte bolig i Ringeriksregionen 2015, tall i 1.000 (44)



Figur 6-16: Totalt antall nye boliger for salg i Ringeriksregionen 11.05.16, Finn.no

Figuren på denne siden viser at det i mai 2016 var et tilbud av 3 nye boliger under 2 mil kr. på Jevnaker og 19 boliger i Ringerike. Samtidig som det i Hole ikke var nye boliger til salgs i denne prisklassen. Inkludert gamle boliger ser vi av neste figur at 13 boliger var til salgs i Hole for over 4 mil kr.



Figur 6-17: Totalt antall boliger for salg i Ringeriksregionen 11.05.16, Finn.no

Disponible næringsarealer i Ringeriksregionen

Ringeriksregionen har i sine kommuneplaner arealer, ferdig regulert på 2 500 dekar. På lang sikt kan hele 6 398 dekar reguleres til næring. Dette tilsvarer et areal på 914 fotballbaner. Næringsarealet i Ringerike, Jevnaker og Hole er på henholdsvis på 5540, 776 og 82 dekar. Et fotballbane er på 7 dekar.

Ringerike

Oversikten viser at Ringerike pr. dato har ferdig regulerte og utbyggingsklare næringsarealer 2 060 dekar. Som en ytterligere reserve under arbeid eller i erverv har kommunen ytterligere 3 480 dekar, hovedsakelig på Eggemoen.

Navn	Område	Omfang og status		Planstatus		
		Areal daa*	Status	Kommuneplan	Reguleringsplan	Plan-ID
Mysutjern	Nes	30	Delvis realisert	Annet byggeområde	Nei	
Sør for idrettsanlegget	Nes	10	Ubebygd/skog	Erverv framtidig	Nei	
Gnr/bnr 303/7 og 303/5	Nes	10	Fulldyrka jord	Senterområde	Nei	
Gnr/bnr 274/167 og 274/32	Hallingby	8	Ubebygd/skog	Erverv nåværende	Nei	
Gnr/bnr 274/170	Hallingby	2	Ubebygd/skog	Senterområde nåværende	Nei	
Gnr/bnr 244/398 Skjærdalen	Tyristrand	25	Ubebygd/skog/fulldyrka jord	Industri	Ja	207
Hensmoen flere gnr/bnr	Hønefoss	140	Ubebygd/skog	Erverv	Ja	Flere
Gnr/bnr 50/10 ved Kilemoen	Hønefoss	150	Ubebygd/skog	Industri framtidig	Nei	
Kilemoen	Hønefoss	800	Ubebygd/skog	Industri nåværende	Ja	Flere
Follum/Treklyngen	Hønefoss	1000	Noe bebyggelse	Industri nåværende	Ja	Flere
Gnr/bnr 49/256 Veienmarka	Hønefoss	15	Ubebygd/skog	Erverv	Ja	195
Eggemoen	Hønefoss	3250	Noe bebyggelse	LNF, byggeområde, f	Under arbeid	Flere
Hvervenmoen	Hønefoss	80	I eksisterende utb.område	Erverv	Ja	347-01
Ved Viul tresliperi	Hønefoss	20	Noe bebyggelse	Erverv	Nei	
SUM		5540				

* Dette er grovt avrunda tall. Næringsarealer som i stor grad er utbygd er i hovedsak ikke tatt med, selv om disse kan ha potensial for bedre utnyttelse.

Sist revidert 13.03.2015

Tabell 6-8: Disponible næringsarealer i Ringerike

Jevnaker

Navn	Tilgjengelig næringsareal for utbygging				Merknad
	Areal daa		Reguleringsplan		
Bergermoen del 1	x		0	Ja	Ferdig utbygd. Områdene kan omdisponeres og utnyttes bedre, men er fylt opp per d.d.
Bergermoen del 2	60		60	Ja	
Bergermoen vest del 1	240		240	Ja	Veldig omtrentlig overslag. Noe er utbygd i dag. Uvisst hvor mye som kan nyttes av dette. Reguleringen er i en tidlig fase.
Bergermoen vest del 2	136		136	Ja	
Bergermoen nord	340		340	Under arbeid	
			0		
Sum			776		

Tabell 6-9: Disponible næringsarealer i Jevnaker

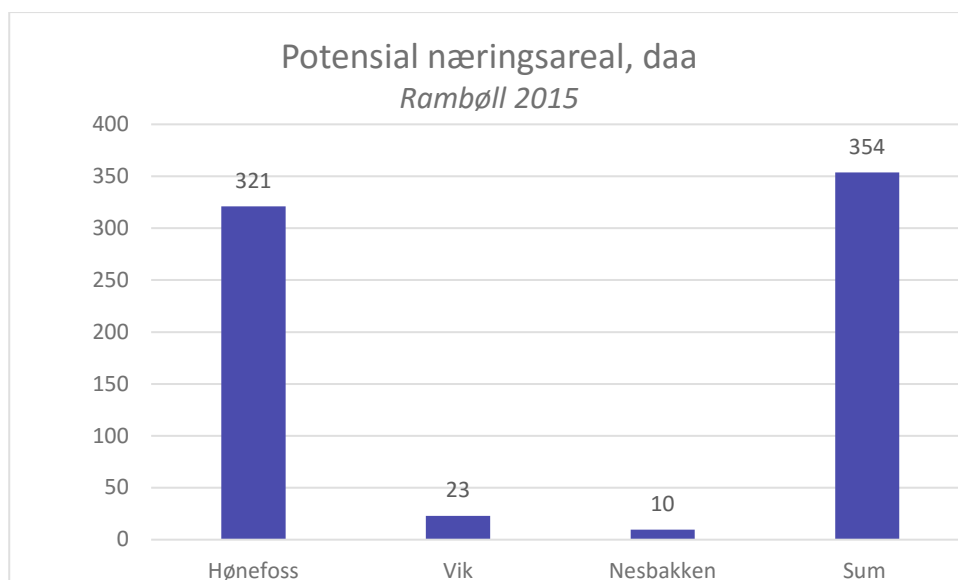
Hole:

Navn	Tilgjengelig næringsareal for utbyggir			Reguleringsplan	Merknad
	Areal M2				
Helgelandsmoen	61 daa	0		Flateregulert	Konflikt med vei og bane
Sollihøgda	14,9 daa	0		Må reguleres	Kommunedelplan under arbeid, det må reguleres
Kjellerberget	27 daa			Regulert	Delvis konflikt med vei og bane
Sum	82				

Tabell 6-10: Disponible næringsarealer i Hole

Fortetningsanalyse for næringsarealer

Gjelder kun næringsarealer i Hønefoss sentrum samt på Vik og Nesbakken.



Figur 6-18: Potensial for næringsareal Hønefoss, Vik og Nesbakken (Rambøll 2015)

Lokal økonomisk dynamikk

Litteraturgjennomgangen viste at dersom en infrastrukturinvestering bidrar til økonomisk dynamikk vil det bidra til regional vekst. Økonomisk dynamikk betyr i denne sammenhengen at lokale virksomheter samarbeidet på tvers, skaper nye nettverk, går sammen om utviklingsoppgaver og støtter hverandre i produktutvikling og innovasjon. Innovasjonsløft Ringerike, Ringerike Næringsforening og Ringerike Utvikling er gode eksempler på organisasjoner som bidrar til denne type økonomisk dynamikk. Ringerike Utvikling er omtalt under avsnittet Kommunal og regional styring og regulering tidligere i dette kapittelet.

Innovasjonsløft Ringerike (25)

Økonomisk dynamikk er et av vilkårene for økonomisk vekst. Ringeriksregionen har valgt Innovasjonsløft som et virkemiddel for å fremme den regionale økonomiske dynamikken. Her deltar offentlige og private virksomheter fra alle tre kommuner i Ringeriksregionen.

Det overordnede effektmålet for innovasjonsprogrammet er å bidra til å skape eller sikre arbeidsplasser i Ringeriksregionen. Måltallet for antall arbeidsplasser som programmet skal bidra til å skape eller sikre ble høsten 2015 fastsatt til 250. I tillegg har programmet et aktivitetsmål om at 70 virksomheter gjennomfører kompetansehevende program i innovasjon innen utgangen av 2019.

Det er sikret og skapt enkelte arbeidsplasser som følge av aktiviteten i programmet, ifølge informanter. Årsakssammenhengen mellom programmet og nye eller sikrede arbeidsplasser vil imidlertid være ut-fordrende å påvise, ettersom mange faktorer påvirker en slik utvikling. Også programmets korte virkeperiode (fra høsten 2014) innebærer at effekter i form av arbeidsplasser i begrenset grad kan forventes å ha inntruffet.

Programmet er imidlertid på god vei til å innfri aktivitetsmålet relatert til antall bedrifter som har gjennomført innovasjonsprogrammet. Antallet ligger an til å være 49 når det fjerde programmet avsluttes høsten 2016, mens måltallet altså er 70 innen utgangen av 2019.

Innovasjonsprogrammet oppleves positivt av deltakerne, som velger å investere betydelige ressurser i deltakelsen. Denne prioriteringen er i seg selv en god indikator på bedriftenes opplevde nytte. Programmet medfører økt kompetanse om innovasjon, samt koblinger mellom bedrifter. Informanter fremholder at det kan vises til en rekke eksempler på utviklingsaktiviteter og

innovasjonsprosjekter som springer ut av omstillingsprogrammet, ikke minst som følge av koblinger i innovasjons-programmet. I sum har programmet medført betydelig adferdsaddisjonalitet, det vil si at bedriftene som har deltatt i programmet har en annen og mer positiv innstilling til å prioritere utviklingsaktivitet og til samarbeid mellom virksomheter. Disse gode resultatene har medført at andre omstillingsprogrammer viser interesse for måten man arbeider på i programmet i Ringeriksregionen.

Ringerike næringsforening, RNF

Gjennom samarbeid med sine medlemsbedrifter, allianser med andre aktører – private og offentlige yter RNF tjenester til sine medlemmer og er en viktig felles interesse- og utviklingsorganisasjon for næringslivet i Ringeriksregionen.

Deres virksomhetsidé baseres på følgende:

- Ivareta næringslivets interesser i Ringeriksregionen generelt og overfor offentlige myndigheter og leverandører av offentlige tjenester spesielt.
- Påvirke kommunale, fylkeskommunale og statlige rammebetingelser i relasjon til medlemmenes interesser og næringsutviklingsarbeid generelt, for å sikre en sunn og positiv utvikling.
- Tilrettelegge arenaer, der positiv utvikling skapes gjennom samarbeid, innenfor og på tvers av bransjer og miljøer, samt mellom næringsliv, offentlige organisasjoner og kompetansemiljøer.
- Fremme informasjon til nytte for næringslivet.

Regionale aktører

Næringslivsaktører

Regionen har en rekke sentrale næringslivsaktører som tror på vekst og som arbeider samordnet og strategisk for å utnytte den muligheten for vekst Ringeriksbanen og ny E16 vil gi regionen. Våre intervjuer har avdekket at flere næringslivsaktører på Ringerike, gjennom sin kjennskap til regionen og markedet innen egen bransje har planer for ekspansjon som følge av Ringeriksbanen og E16. Flere har også uttrykt at grunnlaget for at de er lokalisert på Ringerike er nettopp troen på at Ringeriksbanen og E16 kommer. Forskningslitteraturen understreker at individuelle og eller regionale aktører er viktig at er tilstede for at en infrastrukturinvestering skal kunne gi vekst.

Som en av flere kilder til denne rapporten ble flere av de regionale aktørene intervjuet. Her fremkom det tydelig at de har både evne, vilje og konkrete planer om å investere betydelige beløp i regionalt næringsliv som følge av Ringeriksbanen og nye E16.

Videre omtales noen av de konkrete investeringsplanene som kom frem under intervjuene og som også tidligere er offentliggjort i en felles uttalelse fra Ringerike Næringsforum og representanter fra regionens næringsliv (57). Her innleder de med å bekrefte at de har forstått at Regjeringen og Samferdselsdepartementet ønsker å prioritere en raskest mulig realisering av Ringeriksløsningen og at myndighetenes "trøkk" for å få dette planlagt og gjennomført hilses velkommen. På sin side understreker gruppen av regionale aktører at de på vegne av regionens næringsliv lover et tilsvarende "trøkk" videre, for sammen med kommunene å kunne legge forholdene godt til rette for vekst i regionen.

Tronrud Engineering har, gjennom å utvikle Eggemoen Aviation & Technology park, som mål å sikre Østlandet og Ringeriksregionen kompetanserettede arbeidsplasser som vi alle skal leve av i fremtiden. Med egen flyplass har næringsparken unike muligheter, og flere tusen arbeidsplasser vil kunne skapes på det tidligere militære området. Norsk Titaniums nyutviklede teknologi for produksjon av titan for det internasjonale fly- og forsvarsmarkedet er et av flere nye skritt på veien for å realisere Eggemoens planer.



Figur 6-19: Illustrasjon på hvordan Tronrud Engineering kan tenke seg å utvikle Eggemoen

AKAs utvikling av Hvervenmoen er også i rute etter en offensiv fremdriftsplan. Hele 80 000 kvadratmeter kan her bygges ut til næringsformål innen handel og kontor. Tidligere ambisjoner materialiseres nå i konkrete planer hvor et stort handelssenter sto ferdig i 2016 og et nytt næringsbygg på 5 000 m² over 8 etasjer er under oppføring. Mange store nasjonale aktører vil etablere seg med langsiktige kontrakter med varighet 10-20 år. Dette viser at mange har tro på og stoler på at de planer som legges vil bli gjennomført.

Tronrud Gruppen arbeider for tiden med flere store prosjekter både i og utenfor Ringeriksregionen. Konsernet er godt i gang med en storstilt boligutbygging på Benterud og Brutorget. Omfattende utbyggingsplaner for Øya-området er også presentert byens befolkning. Tronrud Gruppen og andre aktører har tilsvarende planer for utbygging av andre store boligområder, som Ford-kvartalet, Krakstadmarka og Tandberglia, for å møte den forventede veksten i Ringeriksregionen.

Tronrud Engineering, AKA og Tronrud Gruppen planlegger alene å investere tilsammen tre-fem milliarder kroner de nærmeste årene i forlengelsen av endelige vedtak om Ringeriksbanen og ny E16.

I tillegg til dette kommer Viken Skogs banebrytende arbeid med Treklyngen og PAN innovasjon. Viken Skog arbeider her med offensive planer om investeringer på opptil 20 milliarder kroner i en fremtidig treforedlingsindustri på tomten til tidligere Follum Fabrikker.

Regionens betydelige vekstsatsing underbygges også av utbyggingen ved Campus Ringerike Høgskolen i Sørøst - Norge hvor 150 nye studentboliger står klare til studiestart høsten 2016. Samtidig starter byggingen av ny administrasjonsfløy ved høgskolen.

Byggingen og ferdigstillingen av Hønefoss Arena, flerbrukshallen som fremstår som "idrettens Mekka" i området på og rundt AKA Arena er også et godt eksempel på samhandlingen mellom offentlige og private aktører og det som i forskningslitteraturen omtales som lokal økonomisk dynamikk.



Figur 6-20: Hønefoss Arena

Forskning og utredning.

Det er godt dokumentert at høgskolers nærvær i regioner har betydning for kompetansenivå, utvikling, vekst og innovasjonsevne. Dette fremkommer i en rapport om høgskolenes rolle i regional utvikling, innovasjon og kommersialisering (48).

Høgskolen i Sørøst – Norge, Campus Ringerike (HSN) er lokalisert sentralt i regionen. Høgskolen har et uttalt mål om, gjennom samarbeid med regionale offentlige myndigheter og privat næringsliv, å bidra med sin kompetanse og kunnskap til vekst og utvikling i regionen. HSN har i tillegg mål om å bli et universitet på relativt kort sikt.

Et viktig element (48) er høgskolenes styrke gjennom deres desentraliserte struktur og tverrfaglige tilnærming. En meget bred kontaktflate åpner seg med dette opp mot regionenes private næringsliv og offentlige myndigheter. Dette gir gode forutsetninger for å tilby relevant kompetansestyrking og involvering i forskningsarbeid sammen med regionale virksomheter på problemstillinger som for aktørene oppleves som vesentlige for regional utvikling.

HSN er profesjons og arbeidslivsrettet og tilbyr regionen ferdige utdannede kandidater, etter- og videreutdanning, samt forsknings-, utviklings- og innovasjonsvirksomhet i samspill med regionalt næringsliv, offentlig sektor og frivillige organisasjoner. Fagmiljøene er relativt brede, tverrfaglige og anvendt orientert. Samtidig vil høgskolene utgjøre en viktig rolle ved at de supplerer nasjonale institusjonene, og at de gjør dette på områder som er begrunnet i behov i noen av landets ledende næringsmiljøer.

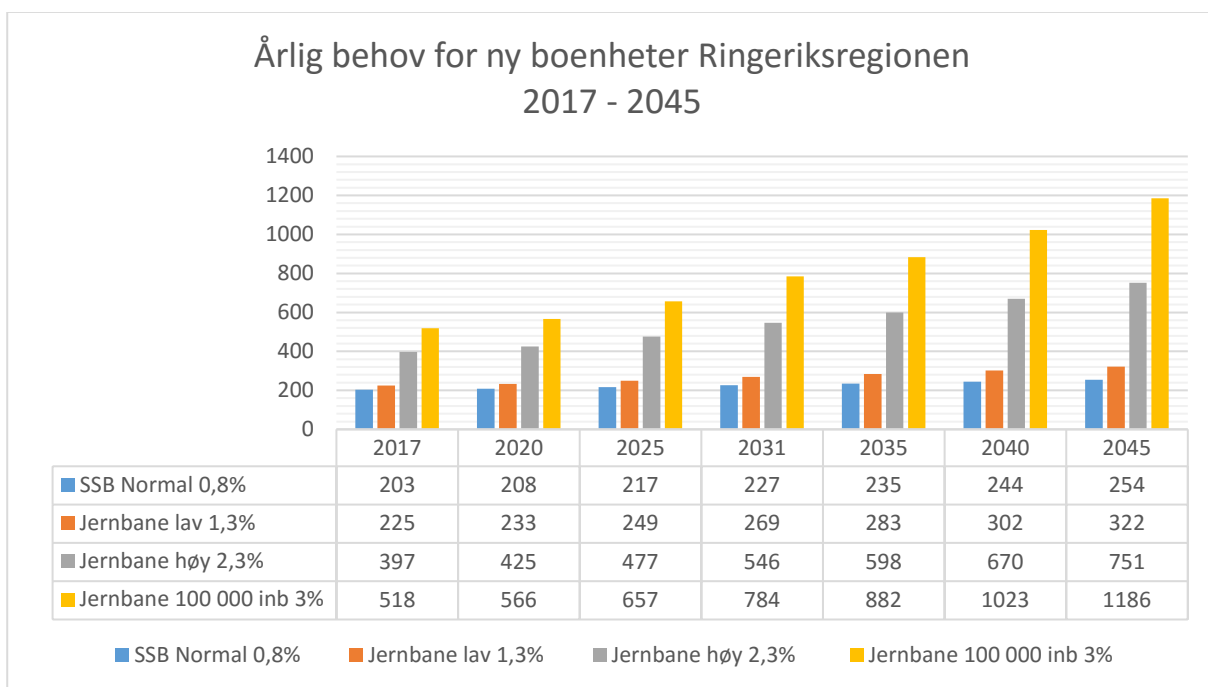
I Ringerike utgjør høgskolen en viktig ressurs for det lokale og regionale næringsliv og offentlig sektor ved å ha flere aktiviteter gående ved å bruke høgskolen og dens ressurser som virkemiddel for regional innovasjon. Konkret gjelder dette avtale med Buskerud fylkeskommune og intensjonsavtaler mellom utviklingsaktører som Pan Innovasjon og Innovasjonsløft. Nærvær av en kompetanseaktør som Høgskolen i Sørøst-Norge er viktig for regional utvikling og kan styrkes ytterligere med Ringeriksbanen og ny E16. Tilstedeværelse og ytterligere utvikling av privat kapital, offentlige satsinger i samspill med høgskolen er svært positivt.

7. Boliginvestering som følge av Ringeriksbanen og ny E16.

Ringeriksbanen og ny E16 vil med utgangspunkt i en antatt befolkningsvekst på 2,3%, fra 2017 til 2044, utløse en ekstra investering i boliger på rundt 33 mrd kroner i Ringeriksregionen. En årlig gjennomsnittlig befolkningsvekst på 1 300 personer vil kreve at det bygges om lag 520 nye boliger årlig. Her har vi lagt til grunn at en ny boligenhet i gjennomsnitt vil ha en bygge kostnad på 3.500.000 kr. Bygge kostnaden er anslått på bakgrunn av boligprisstatistikk omsatte boliger i distriktet i dag og undersøkelser om fremtidig prisutvikling. Beregningsgrunnlaget fremkommer i kap. 6.

Kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker har pr. dato regulerte tomtearealer klare for bygging av boliger til 3 122 personer. På langt sikt har kommunene tilgjengelige boligarealer for bygging av boliger for 13 675 personer.

Årlig behov for nye boenheter.



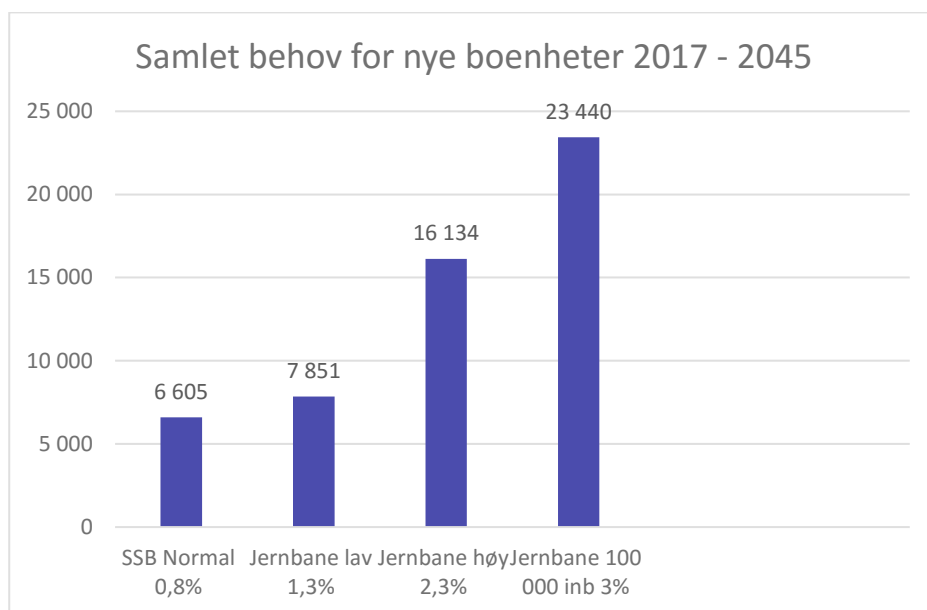
Tabell 7-1: Årlig behov for nye boenheter i Ringeriksregionen. Kilde SSB/HSN

Figuren viser at det årlige behovet for nye boenheter i regionen med en forventet befolkningsvekst på 2,3 % i år. 2045 vil være på 751 boenheter. I gjennomsnitt vil dette kreve en årlig boligbygging på 546 boenheter.

Slik det blir gjort rede for i kap 8 genererer boligbyggingen i Ringeriksregionen en meget beskjeden befolkningsvekst på under 1 person pr. nye boligenhet. I regioner med sterk befolkningsvekst er det ikke uvanlig med en vekst på 2,5 personer pr. nye bolig (44). Dette medfører at vi i våre tre prognosealternativer med Ringeriksbanen kan legge til grunn at for 2,5 nye personer i kommunen vil det kreve en ny bolig. Prognosealternativet SSB Normal 0,8% tilsvarer SSB sin normalfremskriving på 0,8% årlig og inkluderer ikke Ringeriksbanen. Dersom siste års utvikling skulle bli lagt til grunn skulle det tilsi at vi for denne prognosen skulle legge til grunn en ny bolig pr. nye netto innbygger. Selv uten Ringeriksbanen forventer vi imidlertid en viss økning i innflyttingen som tilsier at vi for perioden frem mot 2045 legger til grunn en vekst i befolkningen på 1,7 pr. nye bolig. Dette forklarer hvorfor prognosealternativet SSB Normal 0,8% genererer en relativt sett høyere vekst i behov for boliger enn hva befolkningsveksten skulle tilsi.

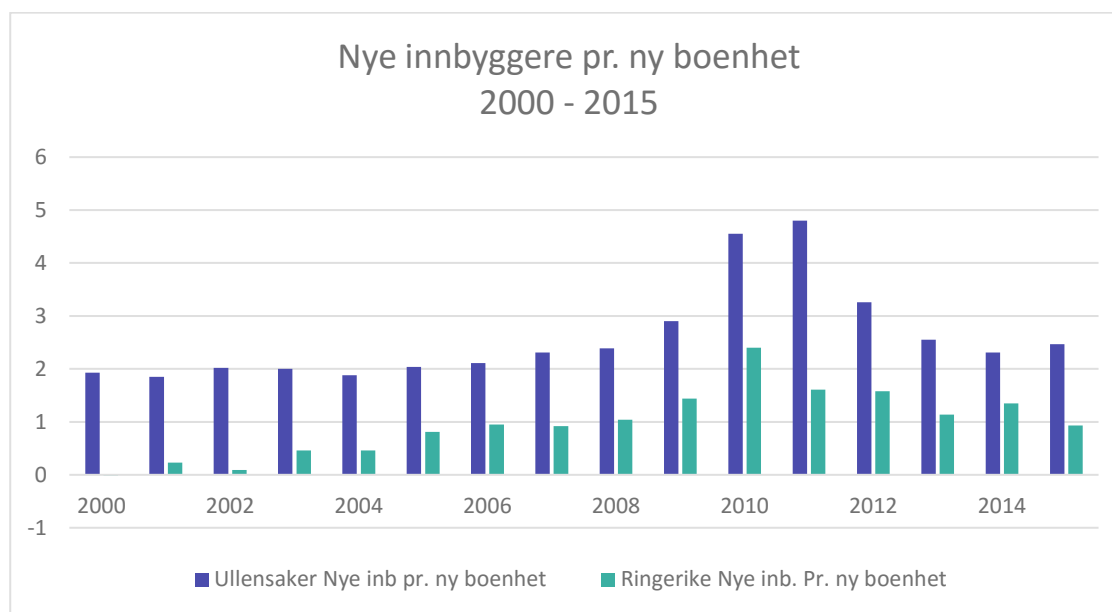
Samlet behov for nye boenheter.

Samlet for hele perioden 2017 – 2045, ser vi av figuren under at behovet for nye boenheter vil være på 16 134 enheter, dersom man legger til grunn en befolkningsvekst på 2,3%. Dersom vi trekker fra de boenhetene som likevel ville blitt bygget uten Ringeriksbanen 6 605 enheter, ser vi at Ringeriksbanen vil kunne utløse en ekstra boligbygging på 9 529 enheter med en befolkningsvekst på 2,3%.



Figur 7-1: Samlet behov for nye boenheter 2014 – 2045. (SSB/HSN)

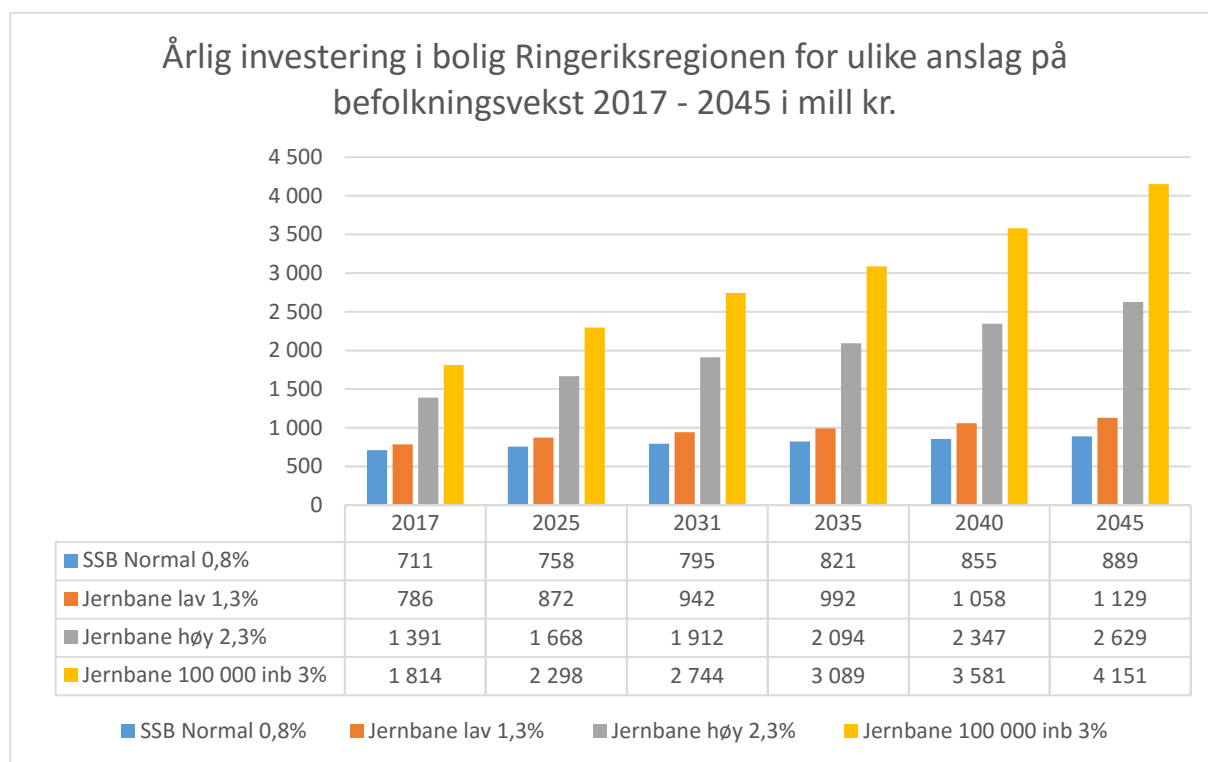
Nye innbyggere pr. nye boenhet



Figur 7-2: Nye innbyggere pr. ny boenhet. (SSB/HSN)

Erfaringer fra f.eks Ullensaker viser at i perioden hvor de opplevde sterk befolkningsvekst var veksten om lag 2,5 innbyggere pr. nye bolig. Skedsmo kommune opplevde en vekst i befolkningen på 2,83 pr. nye bolig samlet for perioden 2000 til 2015. Vi ser også av figuren at for Ringerike som i perioden har hatt en årlig befolkningsvekst på under 0,5% så vil en ny boenhet føre til under en person i befolkningsvekst. Høy snittalder, lavere andel barnefamilier og en trend med at mange investerer i boenhet nr. to i vår region er med på å forklare det lave antallet personer pr. ny boenhet for Ringerike i perioden. Med veksten som er antydnet er det ikke urealistisk å ta utgangspunkt i at hver nye bolig vil skape en vekst på 2,5 personer.

Hvilke omfang har disse investeringene?

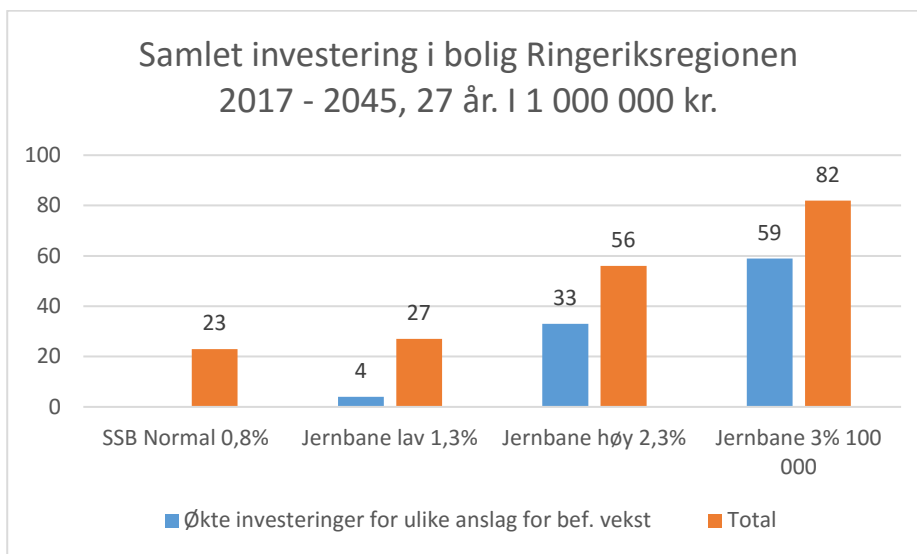


Tabell 7-2: Årlig investering i bolig for ulike anslag på befolkningsvekst. (SSB/HSN)

Figuren over viser at samlet investering i bolig i regionen med en anslått gjennomsnittskostnad på kr. 3.500.000,- vil uten Ringeriksbanen og ny E16 beløpe seg til omlag 795 mil. kr årlig. Med en årlig forventet befolkningsvekst på 2,3% som tilsvarer «Jernbane høy 2,3%» alternativet vil investeringene i bolig kunne ligge på 1,9 mrd kr. som et årlig gjennomsnitt.

Samlet investeringer i bolig

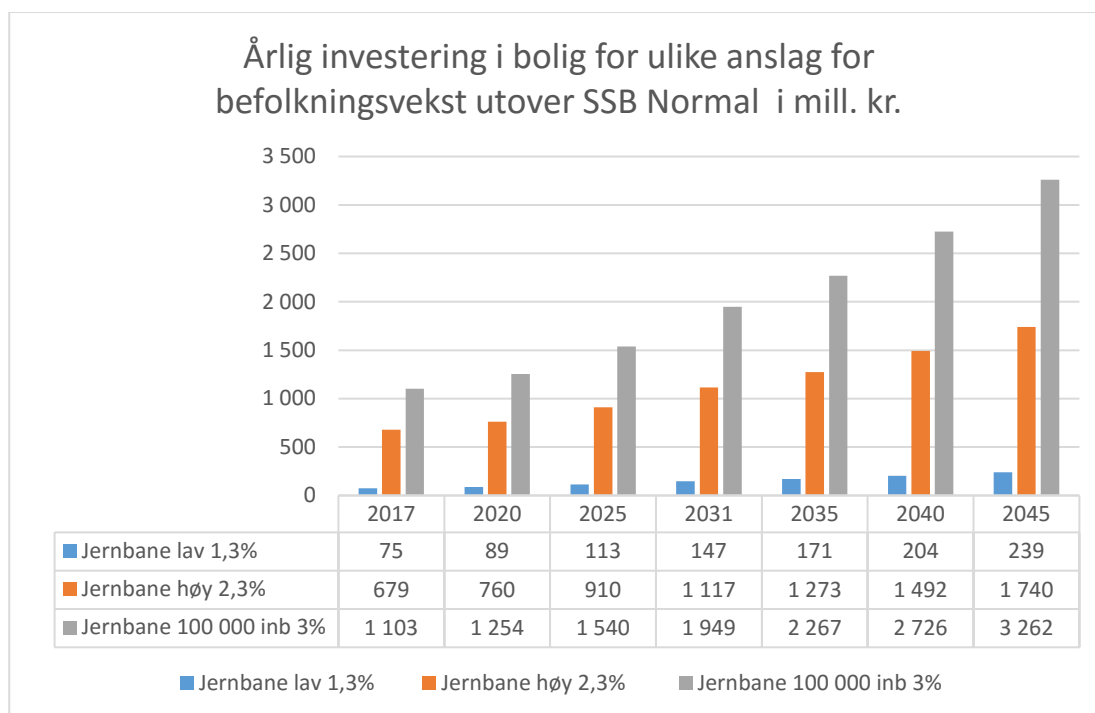
Med en årlig befolkningsvekst på 2,3% fra 2017 til 2045 vil byggingen av Ringeriksbanen kunne utløse en ekstra boliginvestering i Ringeriksregionen på rundt 33 mrd. kr. Ved å inkludere de investeringer i boliger som vil finne sted i Ringeriksregionen uten bygging av Ringeriksbanen vil regionen ha et samlet investeringsbehov i boliger på 56 mrd kr. frem mot 2045.



Figur 7-3: Samlet investering i bolig Ringeriksregionen 2017 – 2045, 27 år. (HSN)

I kap. 6 i denne rapporten har vi konkludert med at vesentlige betingelser for å oppnå vekst i befolkning, verdiskaping og sysselsetting er tilstede i Ringeriksregionen. En ambisjon om en årlig vekst på 2,3% vurderer vi på bakgrunn av dette som realistisk. Investeringen i Ringeriksbanen er kostnadsberegnet til 26 mrd. kr. Når da denne investeringen, etter våre analyser, kan gi grunnlag for å utløse ytterligere 33 mrd. kr. i boliginvesteringer er dette meget interessant i en samfunnsøkonomisk lønnsomhetsbetraktning.

Figuren viser også at uten veg og bane og med SSB sin normalfremskriving lagt til grunn vil boliginvesteringen i Ringeriksregionen kunne beløpe seg til 23 mrd kr.



Tabell 7-3: Årlig investering i bolig, ulike anslag for befolkningsvekst utover SSB Normal. (HSN)

Figuren over viser de årlige boliginvesteringene byggingen av Ringeriksbanen vil kunne utløse for ulike anslag for befolkningsvekst. Vi ser f.eks at i år 2020 vil vi med en årlig befolkningsvekst på 2,3% ha en årlig investering i boliger som ligger 760 mill kr. over de investeringer som er nødvendig for å holde unna forventet befolkningsvekt uten Ringeriksbanen.

8. En befolkning i Ringeriksregionen på 100 000

I dag teller kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker til sammen 43 197 innbyggere. Uten veg og bane har SSB gjennom sitt middelalternativ (SSB normal) fremskrevet befolkningen i Ringeriksregionen i 2043 til å bli på 54 000 innbyggere.

Beslutningsgrunnlaget for vei og bane legger til grunn en befolkningsvekst i regionen, utover SSB sitt middelalternativ på 0,8 %, på mellom 6500 og 22 000 (lavt 0,5% og høyt alternativ 1,5%) frem mot 2045.

Samtidig har vi gjennom dokumentasjonen på foreliggende utbyggingsplaner av boliger i regionen fått bekreftet at kommunene er rigget for vekst. Ringerike kommune har i innspill til utredningen angitt at de tre Ringerikskommunene kan avta en befolkningsvekst som kan gi 75.000 innbyggere i regionen i 2045. I trafikkberegningene for Ringeriksbanen som Vista analyse (13) har foretatt legges det imidlertid til grunn at Ringeriksregionen i 2043 har en samlet befolkning på 100 000. Grunnlaget for denne antakelsen er at en samlet befolkningsvekst på 39 000 personer i Oslo og Akershus er flyttet til Ringerike kommune, (30 000 personer) og (Hole kommune).

I en rapport fra Agenda Kaupang (22) konkluderes det videre med at en langvarig vekst i befolkningen på mellom 2 % og 3 % gir utfordringer for kommunene, men kan håndteres.

På bakgrunn av dette vurderer vi det som legitimt å gjøre en analyse av hva hvilke konsekvenser en befolkningsvekst som gir 100 000 innbyggere i regionen i 2045 vil få og ikke minst hva vil måtte være nødvendige betingelser for denne utvikling. Det betyr ikke at vi vurderer om 100 000 innbyggere er et realistisk anslag.

Hva kreves for å oppnå en befolkning i regionen på 100 000?

Dersom vi setter et mål om å være 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen i år 2045 vil det bety:

- 3 % årlig vekst i befolkningen
- 1 360 nye innbyggere i Ringeriksregionen hvert år, i netto befolkningsvekst
- Behov for 544 nye boligenheter hvert år

Statistikken forteller at befolkningsendringer i kommunene ikke er så jevnt fordelt som de prognosene som her presenteres. Veksten kommer stykkevis og delt mye på bakgrunn når store utbyggingsprosjekter blir ferdigstilt. Veksten vil heller ikke komme utelukkende som økt innflytting. Etter hvert som innflyttingen tar til vil andelen unge foreldre i kommunen øke og fødselsoverskuddet vil etter hvert bli større og utgjøre en betydelig del av befolkningsveksten. Likevel vil prognosene som her blir vist for samlet befolkning, netto årlig befolkningsvekst og årlig behov for boligbygging gi en god indikasjon på hvilke konsekvenser en befolkningsvekst av denne størrelsen medfører. Prognosene gjelder for de neste 29 årene, dvs 21 år etter at jernbanen etter planen skal stå ferdig i 2024.

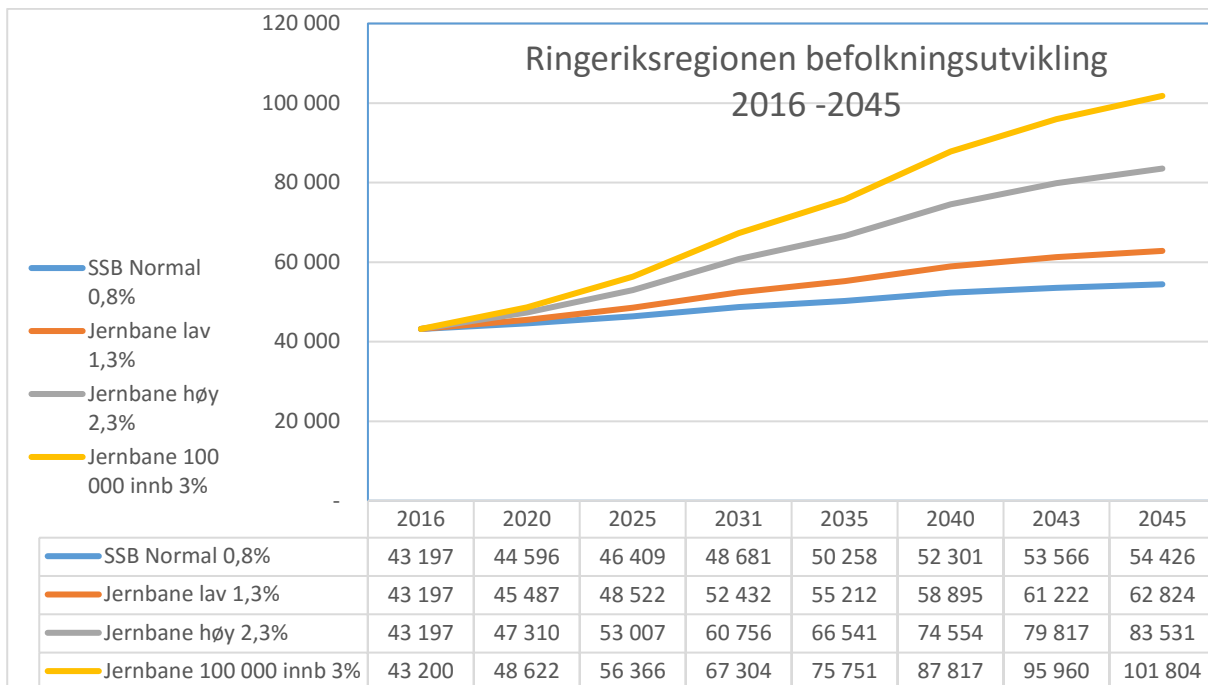
Grunnlag for trafikkberegninger for Ringeriksbanen

I trafikkberegningene for jernbane som er gjort (13) legges det til grunn at for året 2043 dvs 20 år etter at banen ble åpnet har Ringerike og Hole hatt en vekst utover SSB sin normalfremskriving på 39 000 personer. Dette tilsvarer en samlet befolkning i Ringeriksregionen på 100 000 personer. Her må det presiseres at dette ikke er en befolkningsprognose, men en antakelse om fremtidig befolkningsvekst.

I tillegg er det gjennomført beregninger for å se på effekten av økt befolkning og endret arealbruk, basert på vurderinger knyttet til utviklingspotensial gjennomført av henholdsvis Ringerike kommune og Hole kommune. Basert på de to kommunenes antakelser om potensialet for økt befolkningsvekst er 39.000 av befolkningsveksten i Oslo og Akershus frem mot 2043 flyttet til Ringerike kommune (30.000) og Hole kommune(9.000). (13). Her presiseres det at tallene for økt befolkning det her vises til er ikke en del av analysene om fremtidig befolkningsutvikling. Dette er anslagene som Vista Analyse la til grunn da de i oppdrag for Jernbaneverket foretok trafikkberegninger for Jernbaneverket.

Befolkningsvekst og boligbygging i Ringeriksregionen

Figuren viser befolkningsutviklingen for Ringeriksregionen de neste 28 år for ulike anslag for befolkningsvekst.



Tabell 8-1: Befolkningsutvikling Ringeriksregionen, 2016 – 2045, ulike vekstrater. (SSB/HSN)

Figuren viser at prognose alternativ «Jernbane høy 2,3 %» som er det øverste anslaget for befolkningsvekst som ligger til grunn i utredningen (9) får vi i 2043 en samlet befolkning på rundt 83 000. Dette tallet ligger litt over litt i overkant av 74 000 som tilsvarer den befolkningsveksten Ringerike kommune på vegne av regionen mente regionen ville være i stand til å avta innen 2043, som nevnt innledningsvis i dette kapitlet. Vi ser også at «Jernbane 100 000 innb 3%» alternativet med 3% årlig vekst gir samlet i overkant av 100 000 innbyggere i 2045.

I beslutningsgrunnlag for bygging av Ringerikesbanen og E16 omtalt i kap. 3 vises det til at høyt og lavt jernbanealternativ med henholdsvis 1,3% befolkningsvekst og 2,3% befolkningsvekst vil gi en tilhørende befolkningsvekst for perioden 2020 til 2044 på 6 000 og 22 000 personer. Her legges det til grunn at befolkningsveksten utløst av Ringeriksbanen ikke slår inn før i 2020, i tillegg til at prognosen avsluttes i 2043. I befolkningsprognosene vi legger til grunn i denne rapporten tar vi utgangspunkt i at befolkningsveksten tiltar allerede i 2017 samtidig som vi beregner befolkningsveksten frem til 2045. Dette forklarer hvorfor våre befolkningsframskrivinger «Jernbane

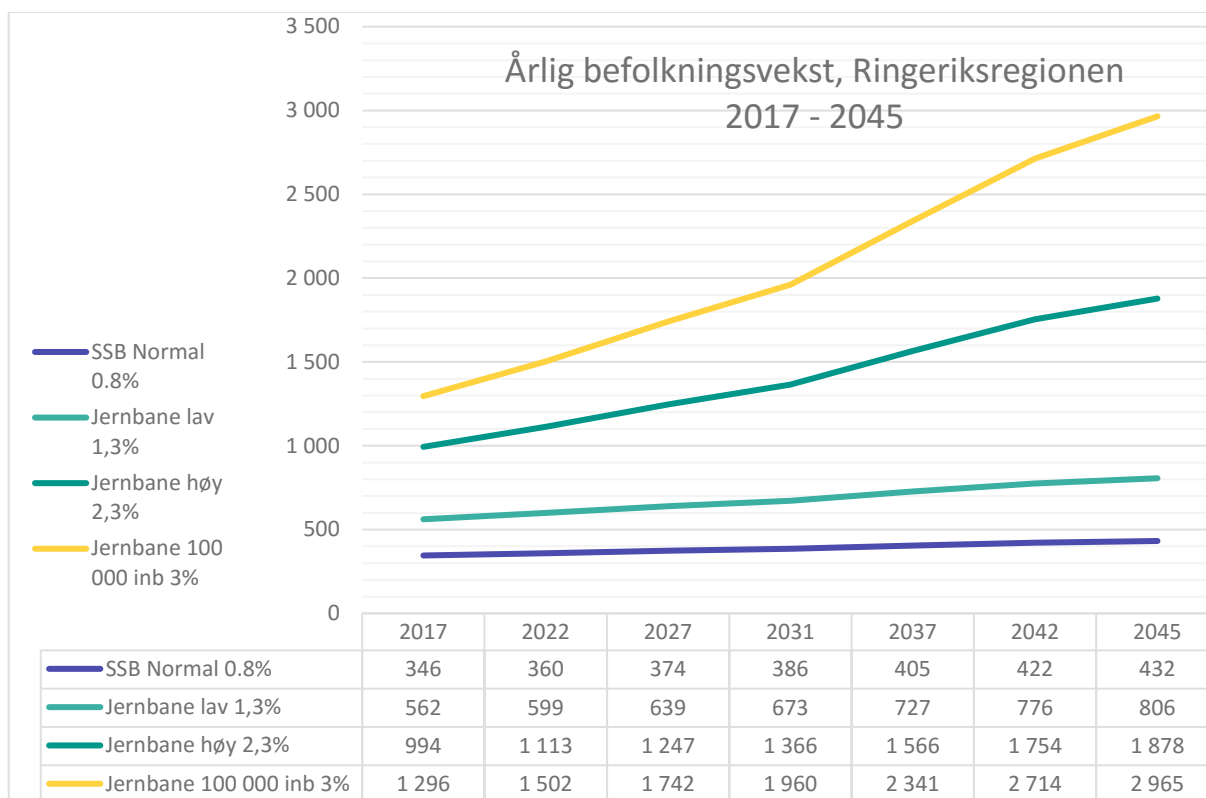
lav 1,3%» og «Jernbane høy 2,3%» gir en høyere befolkningsvekst på henholdsvis 8 389 og 29 105 personer.

Denne rapporten baseres seg på de samme befolkningsprognosene fra SSB som inngår i beslutningsgrunnlaget for bygging av Ringeriksbanen og ny E16. I juni 2016 offentligjorde SSB nye prognoser for befolkningsutviklingen i Norge. I denne prognosen har ikke SSB konkret lagt inn effekten av Ringeriksbanen og ny E16. Det vil si at deres prognose tilsvarer det vi i denne rapporten omtaler som SSB Normal 0,8%. I SSB sin nye prognose fremkommer det Ringeriksregionen frem til 2040 skal øke sin befolkning til 53 100 personer. Befolkningen vil fordeles med 35 200 innbyggere i Ringerike (29 801 i dag), 10 000 i Hole (6 767 i dag) og 7 900 i Jevnaker (6 629 i dag). Vi ser av tabellen over at i 2040 forventes en befolkning på 52 301, mens SSB i sin nye prognose forventer en befolkning på 53 100. Vi konstaterer derfor at denne justeringen av SSB sin befolkningsframskriving fortsatt ligger innenfor det forløpet denne rapporten baseres seg på.

I dag er fødselsoverskuddet for Ringeriksregionen negativt. Det betyr at når regionen likevel har befolkningsvekst er netto innflytting positiv. Kommuner med sterk vekst i befolkningen som følge av økt innflytting kjennetegnes med:

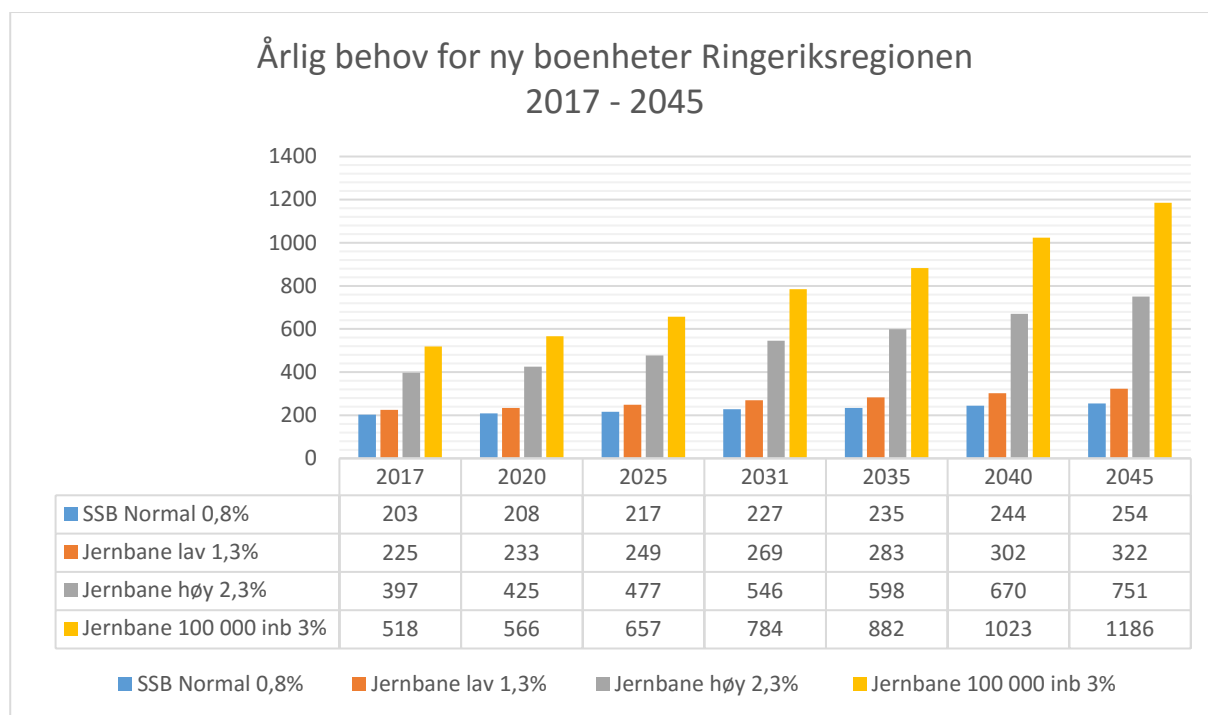
- Fallende gjennomsnittsalder
- Større fødselsoverskudd
- Økning i antall personer pr. boenhet
- Økende antall nye innbyggere pr. ny boenhet

Dette medfører at etter noen år med økt befolkningsvekst vil Ringeriksregionen oppleve at fødselsoverskuddet vil utgjøre en større andel av befolkningsveksten og at befolkningen vil øke mere pr. boenhet enn tidligere. Regionen får flere innbyggere igjen for boligbyggingen.



Tabell 8-2: Årlig befolkningsvekst i Ringeriksregionen, 2017 – 2045, ulike vekstrater. (SSB/ HSN).

Figuren viser hvor mange personer befolkningen i Ringeriksregionen vil øke med pr. år for de samme anslag for befolkningsvekst. De ulike prognosene er lagt inn med en konstant årlig befolkningsvekst. I praksis er det naturlig å tenke seg at befolkningsutviklingen vil gå i rykk og napp avhengig av boligbyggingen og tilgang til ledige boliger. Halvveis i perioden har «Jernbane høy 2,3%» alternativet en årlig befolkningsvekst på 1366 personer. Dette tilsvarer også den gjennomsnittlige befolkningsveksten, for perioden, en befolkningsvekst på 2,3% vil gi.



Tabell 8-3: Behov for boligbygging ved ulike vekstrater. (SSB/ HSN).

Figuren viser årlig behov for nye boenheter basert på årlig vekst i befolkningen. Beregningene baseres på at regionen har behov for en boenhet pr. 2,5 innbyggere. Dette er en lineær framskrivning av behovet for boliger basert på et konstant antall beboere pr. enhet og en konstant % vis andel befolkningsvekst. Det er redegjort for dette anslaget i avsnittet under. Befolkningsframskrivningen for «Jernbane 100 000 inb 3%» representerer befolkningsveksten som må til for at vi fra i dag og til 2045 skal ha 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen. I dette alternativet ser vi at, halvveis i perioden i år 2031, vil behovet for nye boliger være på 546 nye boenheter årlig. Siden ferdigstilling av nye boliger kan gå i rykk og napp viser imidlertid figuren at 546 nye boenheter vil være det gjennomsnittlig årlig behov for nye boenheter.

Hva kan tale for en befolkning på 100 000 i 2043?

I Norge har vi ingen regioner som over tid kan vise til en befolkningsvekst i den størrelsesorden vi her drøfter. Dette betyr ikke at dette er umulig. Etter at vi i forrige kapittel konkret så på hvilken årlig befolkningsvekst dette ville medføre og hvilke behov for boliger dette vil kunne utløse vil vi i dette kapittelet se på hvilke forhold som i praksis vil avgjøre realismen i en slik befolkningsvekst. For en slik utvikling vil vesentlige faktorer være bestemt utenfra, nasjonale vekstfaktorer, men samtidig er det opplagt at regionen selv har et betydelig handlingsrom og muligheter til selv å påvirke

befolkningsutviklingen gjennom regionale vekstfaktorer. Vi vil nå studere ulike forhold det vil være viktig å ha kunnskap om for, ikke minst å kunne utnytte dette strategisk.

Nasjonale vekstfaktorer:

- Fortsatt stor nasjonal befolkningsvekst
- Fortsatt stor netto innvandring
- Fortsatt stor nasjonal økonomisk vekst
- Fortsatt stor økonomisk vekst i Oslo

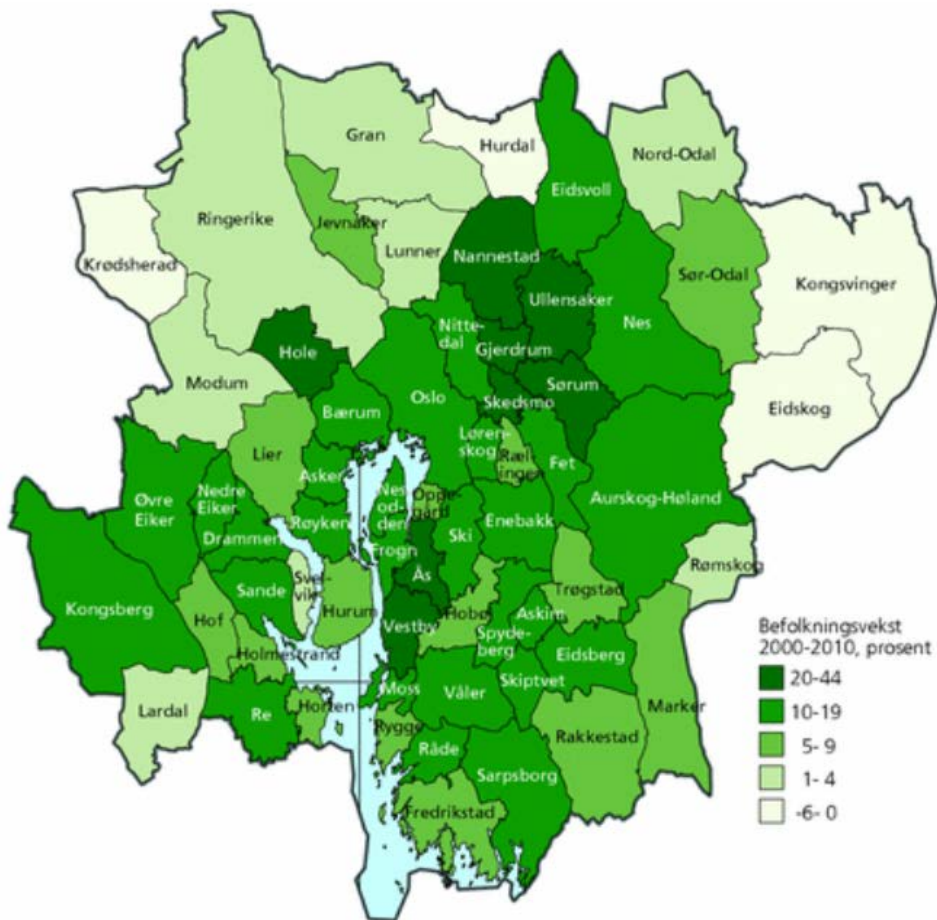
For å oppnå 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen i 2043 vil innslaget av nasjonale vekstfaktorer måtte være betydelig.

Regionale vekstfaktorer:

- Felles plankontor, større kapasitet og kompetanse:
- Ringerike Utvikling, utvider for å bistå kommunene strategisk for vekst
- Ringerike Næringsforening
- Innovasjonsløft Ringerike
- Gruppering av lokale investorer
- Ringerike kommune har stor satsing på barn og unge. Høyere voksentetthet i barnehager og store investeringer i skolebygg.
- Stemningsskifte i befolkningen, signaler om ny vei og bane gir større framtidstro.
- Utviklingen i næringsparkene særlig på Eggemoen og Helgelandsmoen, som preges av rask vekst. Treklyngen arbeider også med utvikling av betydelig industriell virksomhet på området overtatt etter Norske Skog Follum.
- En mediedekning som bygger opp under målsettingen om regional vekst

Befolkningsutviklingen på Østlandet siste 15 år

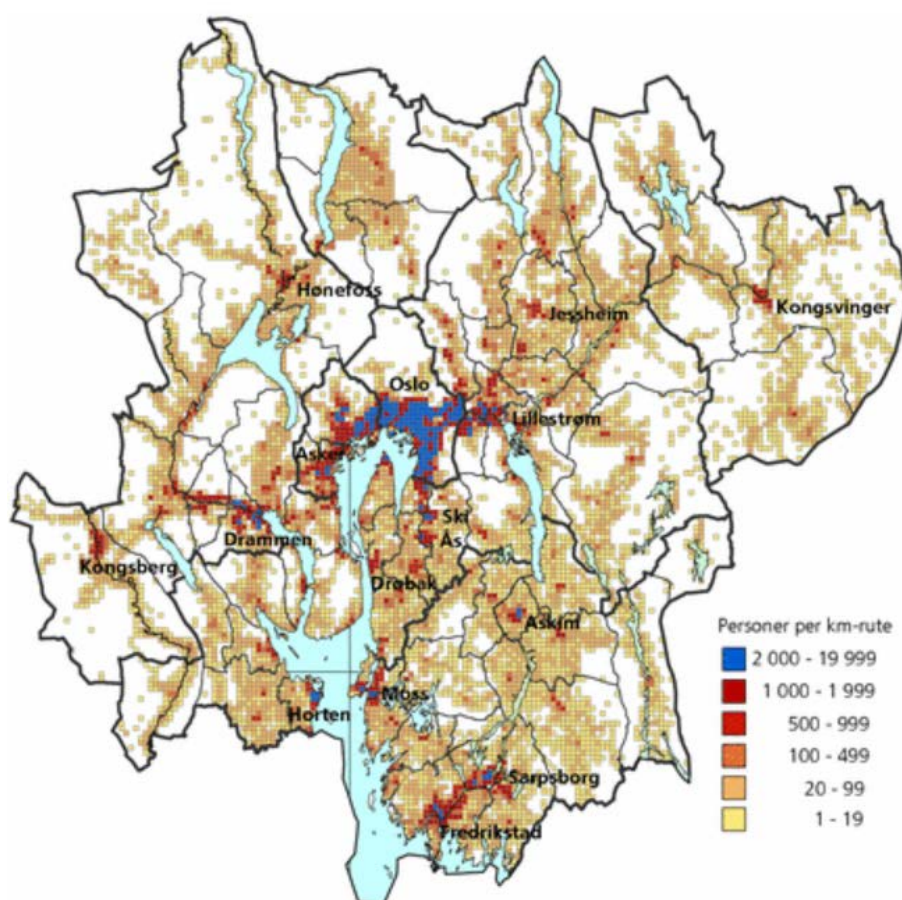
Figur 2. Befolkningsutvikling i Oslo-regionen. 2000-2010. Prosent



Figur 8-1: Befolkningsutviklingen på Ringerike og utvalgte regioner, årlig vekst (15)

Figuren forteller at Ringeriksregionen ikke har vært en del av den store befolkningsveksten som har funnet sted på Østlandet siden år 2000. Hole ligger riktignok i høyeste gruppe med en samlet vekst på over 20% for perioden 2000 – 2010. Denne veksten er imidlertid ikke stor nok til å veie opp for at Ringeriksregionen samlet har hatt en svakere befolkningsvekst enn de øvrige regionene med samme reisetid til Oslo. Med utgangspunkt i Oslo er mønsteret tydelig. Stor vekst i nord øst på Romerike, stor vekst i sør øst med Ås, Vestby og Moss, stor vekst i sør vest med Bærum, Asker, Røyken, Drammen og Nedre Eiker. I sør øst er veksten i prosent noe mindre enn for Øst av Oslo, men så er også kommunene større slik at den samlede veksten ikke blir så ulik.

Figur 1. Befolkningstetthet i Oslo-regionen. 1. januar 2010



Figur 8-2: Befolkningstetthet i Oslo-regionen

Over tid har utviklingen gitt en befolkningstetthet som vist i figuren over som igjen viser at det er stor befolkningstetthet i tre av de nevnte regionene. For Ringeriksregionens del er befolkningstettheten lavere med et tilhørende større potensial for befolkningsvekst.

I samme periode har Ringeriksregionen i løpet av de siste 16 årene mistet et stort antall arbeidsplasser innen industri og forsvar uten at disse i synlig grad er blitt erstattet. Nærheten Ringerike har til arbeidsmarkedet i Oslo, Asker og Bærum er helt klart en forklaring på hvorfor befolknings- og sysselsettingsutviklingen ikke har vært enda svakere.

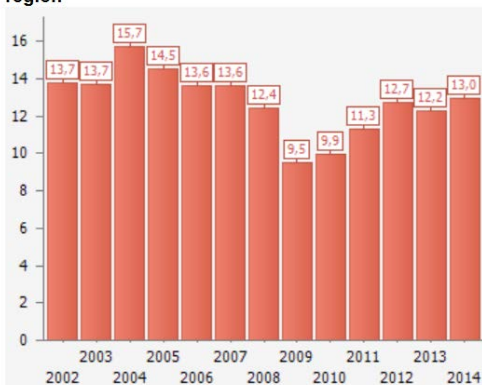
Samlet forklarer dette hvorfor Ringeriksregionen, i motsetning til de øvrige tre regionene, ikke har erfart noe press for bolig og næringsetablering siste 20 år. Ny veg og bane vil imidlertid gi grunnlag for økt vekst isolert sett, og samtidig avta mye av presset i områdene og mellom Oslo og Drammen.

Nyetableringer

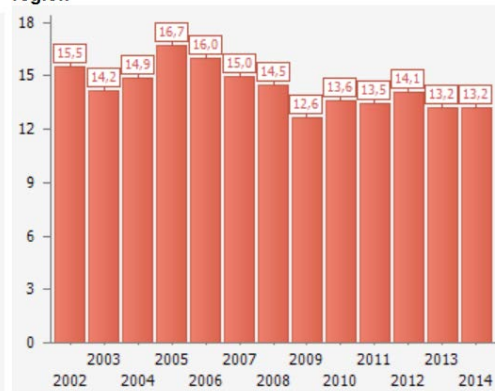
Følgende fire figurer viser antall nye foretak etablert pr. 100 eksisterende foretak.

Her ser vi at Ringerike har et lavere antall nye foretak enn hva vi finner i Drammen, Ullensaker/Eidsvoll og Ski. Her ser vi da at i kommuner som også har en betydelig befolkningsvekst også har en høy etablering av nye foretak.

Antall nye foretak per 100 eksisterende foretak i valgt region



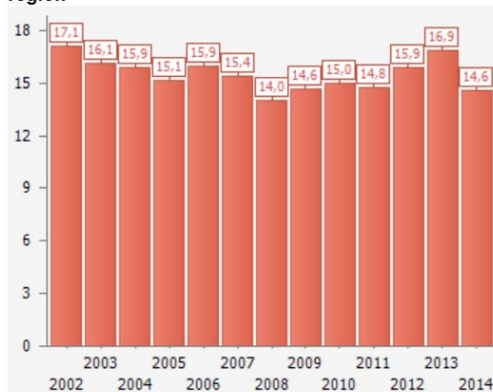
Antall nye foretak per 100 eksisterende foretak i valgt region



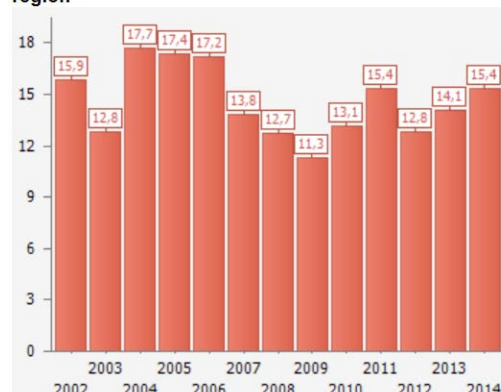
Hønefoss regionen

Drammen

Antall nye foretak per 100 eksisterende foretak i valgt region



Antall nye foretak per 100 eksisterende foretak i valgt region



Ullensaker / Eidsvoll

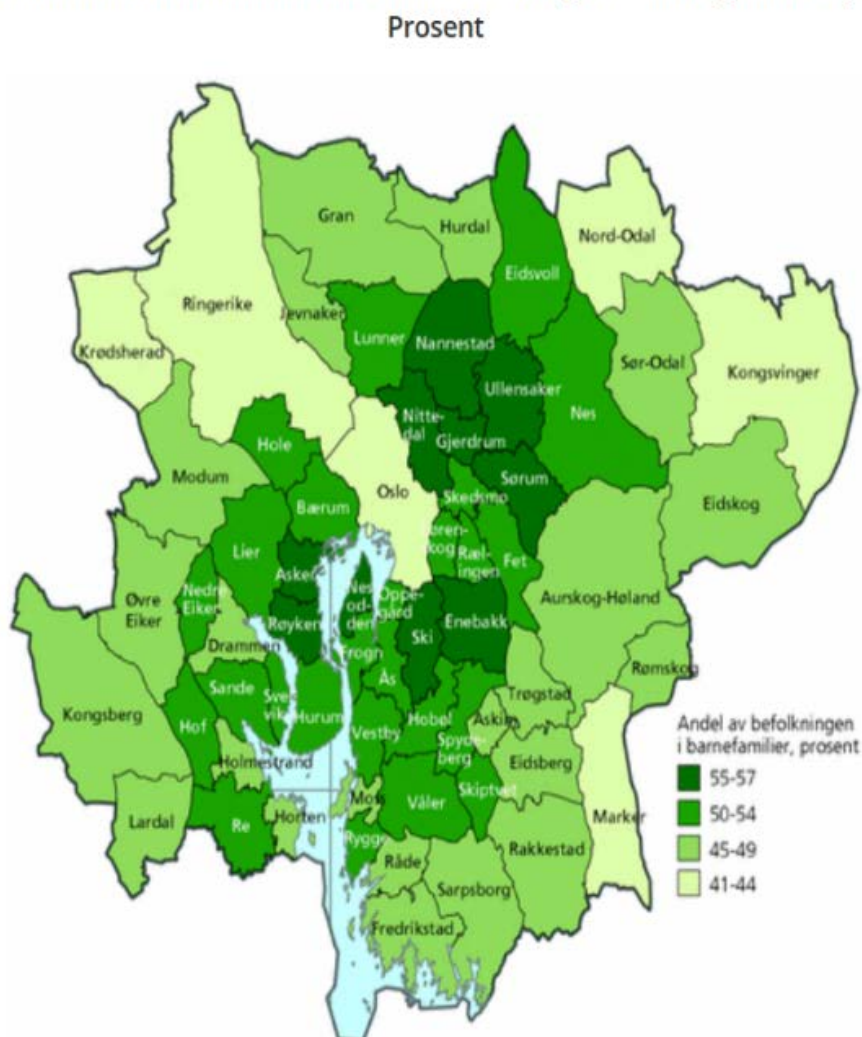
Ski

Figur 8-3: Antall nye foretak pr. 100 eksisterende foretak, Hønefoss, Drammen, Ullensaker og Ski

Bosetting for barnefamilier

Som følge av at Ringeriksregionen har hatt lav befolkningsvekst og lav innflytting gir det også at andelen av befolkningen som bor i barnefamilier er lav. Dette er også en del av det samme bildet med en aldrende befolkning og en større andel av befolkningen som bor alene. De fleste som flytter er unge som enten har barn eller vil få det ikke mange år etter at de har flyttet. Figuren nedenunder viser at barnefamilier da velger å bo i Oslo sin ytterkant og som figuren viser i kommuner som har rask og forutsigbar kommunikasjon med Oslo. Ringeriksbanen med rask og forutsigbar kommunikasjon til Oslo gir muligheter for at begge foreldre kan ha sin arbeidsplass i Oslo. Gjennom økt innflytting vil vi da over tid forvente at Ringeriksregionen vil få en andel barnefamilier tilsvarende de øvrige regionene med samme reisetid til Oslo.

Personer i barnefamilier som andel av befolkningen i Oslo-regionen. 1. januar 2010.



Figur 8-4: Andel av befolkningen i barnefamilier, Østlandet (SSB)

Befolknings- og boligutvikling på Romerike og Ringerike

Skedsmo kommune med Lillestrøm som kommunesenteret hadde i år 2000 en befolkning på 38 701 innbyggere. Nå i 2016 er befolkning på 52 522. I gjennomsnitt har befolkningsveksten fra året før vært på 1,93 % som har gitt en samlet vekst i befolkningen på 13 821 på 15 år.

Ringeriksregionen med Hønefoss som kommunesenter har i dag 43 197 innbyggere. Uten veg og bane har SSB gjennom sitt middelalternativ fremskrevet befolkningen i Ringeriksregionen i 2043 til å bli på 54 000 innbyggere.

I år 2000 hadde Skedsmo kommune og Ringeriksregionen samme antall innbyggere, henholdsvis 38 701 og 38 889. I perioden har Skedsmo gjennom Oslo Lufthavn Gardermoen og Gardermobanen fått nye arbeidsplasser i sin nærhet og kortere reisevei til Oslo har. Ringerike på sin side har opplevd et stort tap av arbeidsplasser og i praksis lengre reisetid til Oslo som følge av større trafikkbelastning og lengre køer.

Ved å se på befolkningsutvikling og boligbygging samlet for Skedsmo og Ringeriksregionen, for denne perioden, får vi et perspektiv på hva som vil kreves.

Skedsmo hadde i perioden en årlig befolkningsvekst på 1,98% som ligger tett opp vekstprognosen «Jernbane høy» som tilsvarer 2% befolkningsvekst i Ringeriksregionen, som tilsvarer en befolkning på 75 000 i 2045.

	1990-2000	2000-14	Folketal 2014
Ringeriksregionen	0,3 %	0,7 %	42 700
Ringerike	0,2 %	0,4 %	29 600
Hole	1,0 %	2,0 %	6 600
Jevnaker	0,3 %	0,6 %	6 500
Andre regioner:			
Asker og Bærum	1,4 %	1,1 %	176 900
Follo	1,3 %	1,4 %	134 300
Nedre Romerike	1,0 %	1,6 %	168 500
Øvre Romerike	0,8 %	2,3 %	96 000
Kongsvingerregionen	-0,1 %	0,2 %	30 800
Drammensregionen	0,8 %	1,3 %	163 100
Kystnære nordre Vestfold	0,7 %	1,1 %	87 800
Mosseregionen	0,8 %	1,1 %	53 500
Hallingdalsregionen	0,2 %	0,1 %	20 600
Oslo	1,0 %	1,6 %	634 500
Norge	0,6 %	0,9 %	5 109 100

Tabell 8-4: Befolkningsutvikling ulike regioner 1990 - 2014

Tabellen viser befolkningsutviklingen på Østlandet i to perioder fra 1990 til 2000 og fra 2000 til 2014. Vi ser at kun to regioner Øvre og Nedre Romerike som i tillegg til Oslo og Hole har hatt en befolkningsvekst for perioden 2000 – 2014 på over 1,5%.

Øvre Romerike med Jessheim som regionsenter beskrives som de nordlige kommunene i regionen Romerike i Akershus fylke. Kommunene som danner regionen er Eidsvoll, Gjerdrum, Hurdal, Nannestad, Nes og Ullensaker. Regionen huser 96 000 innbyggere.

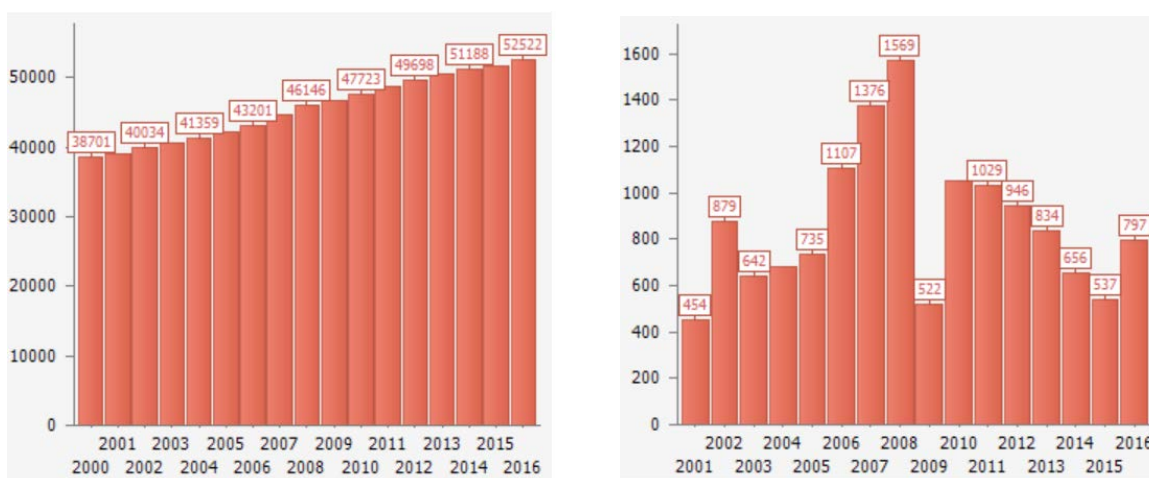
Nedre Romerike med Lillestrøm som regionsenter beskrives som de sydligste kommunene på Romerike i Akershus fylke. Nedre Romerike består av kommunene: Aurskog-Høland, Enebakk, Fet, Lørenskog, Nittedal

Befolkningsveksten på Romerike er utvilsomt drevet av utbyggingen av Oslo lufthavn Gardermoen med tilhørende bygging av Gardermobanen. Her representerer Oslo lufthavn Gardermoen flere arbeidsplasser mens høyhastighetstog på Gardermobanen med utbygging av Lillestrøm stasjon åpnet for raskere reisevei til Oslo for personer bosatt i regionen med arbeidsplass i Oslo. Stortinget vedtok byggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen i august 1992, byggingen tok til to år senere før flyplassen sto ferdig i 1998. Vi ser imidlertid av figuren over at det var først i etterkant av at flyplassen sto ferdig at befolkningsveksten skjøt fart. Øvre Romerike som vertsregion for flyplassen hadde en

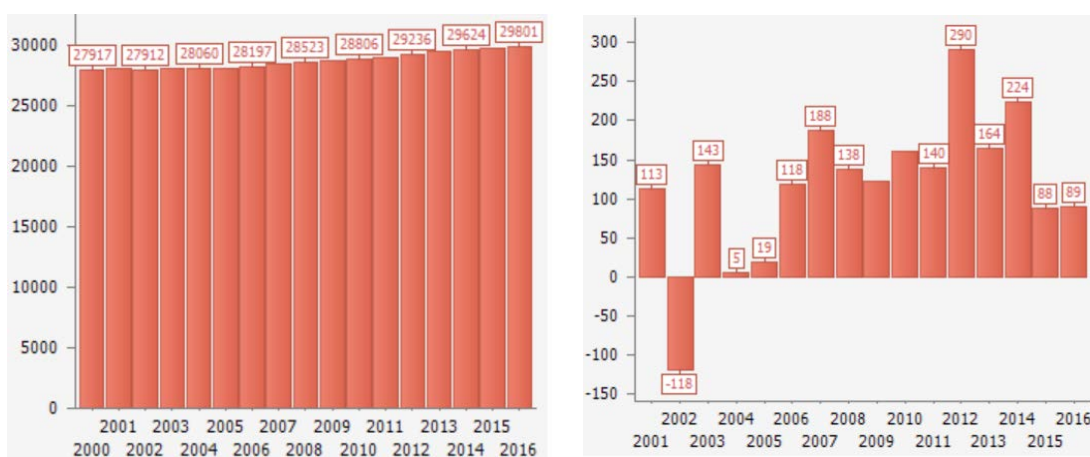
årlig befolkningsvekst for perioden 1990 til 2000 på 0,8% som da økte til 2,3% for perioden 2000 – 2015.

Ullensaker kommune med Jessheim som kommunesenter er blant de kommunene i Norge med høyeste % vise befolkningsvekst for perioden 2000 – 2016. Kommunen hadde i år 2 000 en befolkning på 20 160. I 2016 bor det 34 839 innbyggere i kommunen noe som tilsvarer en vekst i perioden på hele 70%. I gjennomsnitt har befolkningsveksten fra året før vært på 3,36 % som har gitt en samlet vekst i befolkningen på 14 679.

Befolknings og boligutvikling i Skedsmo og Ringeriksregionen



Figur 8-5: Befolkningsutvikling Skedsmo kommune. Samlet befolkning og årlig vekst. (SSB)

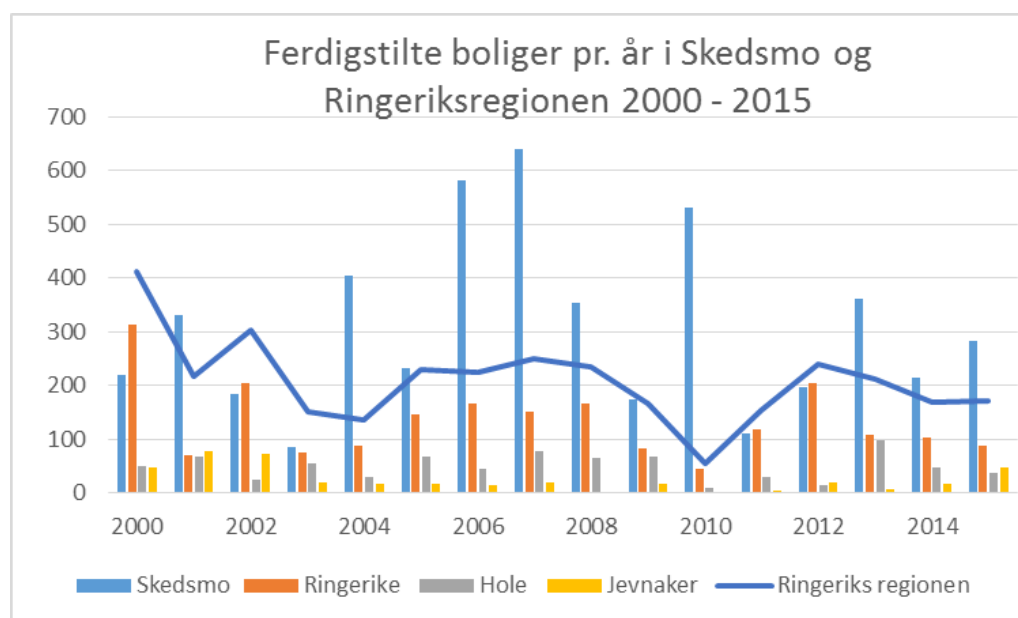


Figur 8-6: Befolkningsutvikling Ringerike kommune. Samlet befolkning og årlig vekst. (SSB)

Som figuren viser har Skedsmo for perioden 2000 til 2016 hatt en årlig vekst i befolkningen fra året på 1,93 %. Samlet har dette i løpet av 15 år gitt en vekst i befolkningen på 13 821 personer. Dette tilsvarer en befolkningsvekst på 35% i løpet av 15 år.

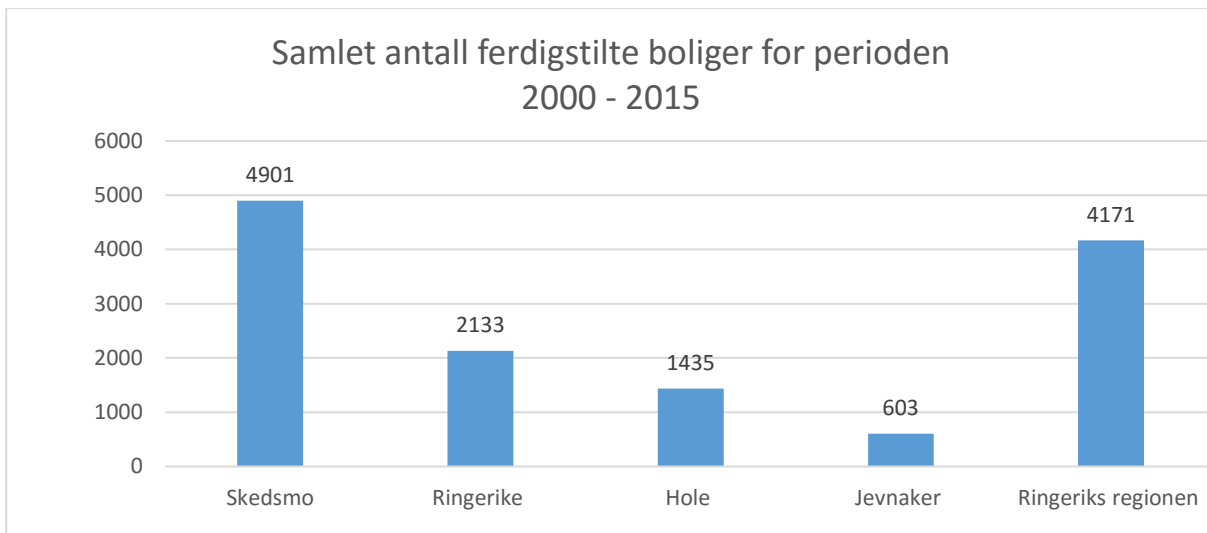
For samme periode er det i kommunen ferdigstilt 4901 boliger som tilsvarer 2,82 nye innbyggere pr. nye bolig.

Ringerike har for samme periode hatt en befolkningsvekst på 1 884 personer som tilsvarer en befolkningsvekst for hele perioden på 6,7%. Det har blitt bygget 2 133 boliger som da tilsier at Ringerike kommune for samme tidsrom har fått 0,88 nye innbyggere pr. nye bolig. Dette kjennetegner da kommuner med lav befolkningsvekst at nybygde hus ikke fylles opp av nye innbyggere i kommunen.



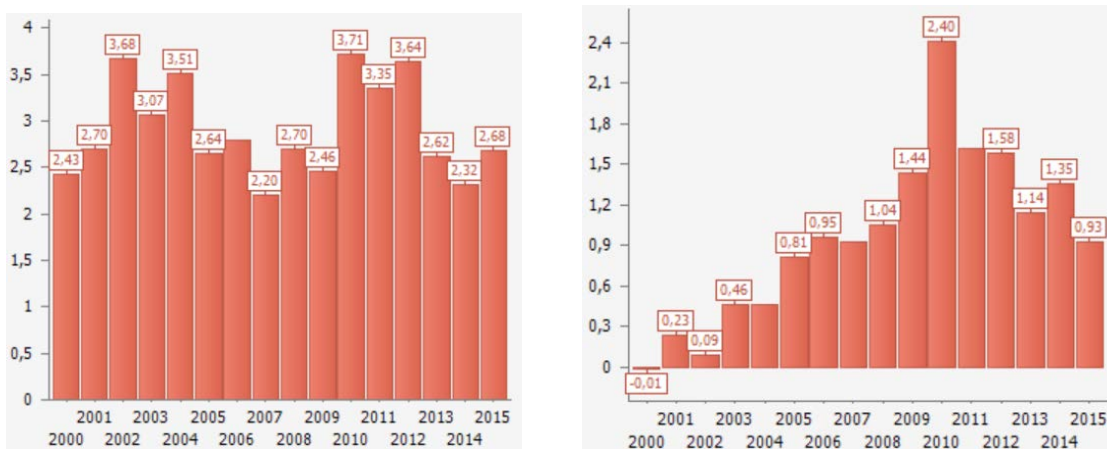
Figur 8-7: Ferdigstilte boliger pr. år i Skedsmo og i Ringeriksregionen (SSB/HSN)

Vi ser et mønster for perioden ved at boligbyggingen i Skedsmo var høy midt i perioden, samtidig som boligbyggingen i Skedsmo og Ringeriksregionen har vært omtrent like stor i begynnelsen og slutten av perioden. Dette betyr at store utbyggingsprosjekter ble ferdigstilt midt i perioden. I denne perioden ble det i Ringeriksregionen ferdigstilt noe over 200 boenheter årlig, mens i Skedsmo ble nær 500 boenheter ferdigstilt årlig.



Figur 8-8: Samlet antall ferdigstilte boliger i Skedsmo og Ringeriksregionen (SSB/HSN)

Figuren viser at det i Skedsmo samlet for perioden 2000 til 2015 ble ferdigstilt 4901 boliger, mens det tilsvarende antall ferdigstilte boliger i Ringeriksregionen var på 4171. Befolkningsveksten i Skedsmo var i perioden på 13 821, mens den samlet for Ringeriksregionen var på 4 120.



Figur 8-9: Nye innbyggere pr. nye bolig Skedsmo kommune og Ringerike kommune

Figurene viser at i perioder med høy befolkningsvekst og boligbygging vil befolkningsveksten pr. nye bolig også bli høy. Skedsmo kommune hadde i perioden 2000 til 2015 en befolkningsvekst på mellom 2,2 og 3,71 personer pr. nye bolig. Tilsvarende tall for Ringerike kommune var på mellom 0 og 2,4. Gjennomsnittet for Ringerike i perioden var på 0,88. Det vil si at for hver nye bolig som ble bygget i Ringerike kommune for perioden 2000 til 2015, økte befolkningen med mindre enn en person pr. bolig.

Eksempel på en strategi for boligbygging, Nannestad.

Nannestad kommune har i dag 12.267 innbyggere. I strategien fremkommer blant annet følgende. For perioden 2010 – 2025 legger kommunen til grunn en årlig befolkningsvekst på 2,5% som tilsvarer en samlet befolkningsvekst i perioden på 5.200 personer. Med 2,2 personer pr. bolig og en årlig boligbygging på mellom 200 og 220 vil dette samlet kunne gi 2.400 nye boliger for perioden. 12.267

I oversikten nedenfor fremkommer hvordan kommunen har gjort avtaler og lagt til rette for en boligutbygging som vil gjøre det mulig å bygge 2.400 boliger og øke befolkningen i kommunen med 5.200 personer innen 2025.

Per oktober 2012 har Nannestad kommune inngått utbyggingsavtaler som omfatter inntil 1.504 boenheter. I hvor stor grad disse avtaler resulterer i nye boliger, og hvor fort utbyggingen faktisk skjer, vil i avhenge av markedets respons på de ulike boligprosjektene (26).

- *I Nannestad sentrum er det inngått utbyggingsavtaler som kan gi grunnlag for 512 nye boenheter, tilsvarende en årlig boligbygging rundt 65 boenheter fram mot 2018. Dette tilsvarer 34% av det samlede antall boenheter som er forankret i inngåtte utbyggingsavtaler.*

I tillegg er det utarbeidet et planprogram for utbygging av ca. 800 boliger Engelsrudhagan.

- *I Maura er det inngått utbyggingsavtaler som kan gi grunnlag for 399 nye boenheter, tilsvarende en årlig boligbygging rundt 50 boenheter fram mot 2018. Dette tilsvarer 27% av det samlede antall boenheter som er forankret i inngåtte utbyggingsavtaler.*
- *På Eltonåsen er det inngått utbyggingsavtaler som kan gi grunnlag for 190 nye boenheter, tilsvarende en årlig boligbygging rundt 24 boenheter fram mot 2018. Dette tilsvarer 13% av det samlede antall boenheter som er forankret i inngåtte utbyggingsavtaler.*
- *I Åsgreina er det inngått utbyggingsavtaler som kan gi grunnlag for 403 nye boenheter, tilsvarende en årlig boligbygging rundt 50 boenheter fram mot 2018. Dette tilsvarer 27% av det samlede antall boenheter som er forankret i inngåtte utbyggingsavtaler.*

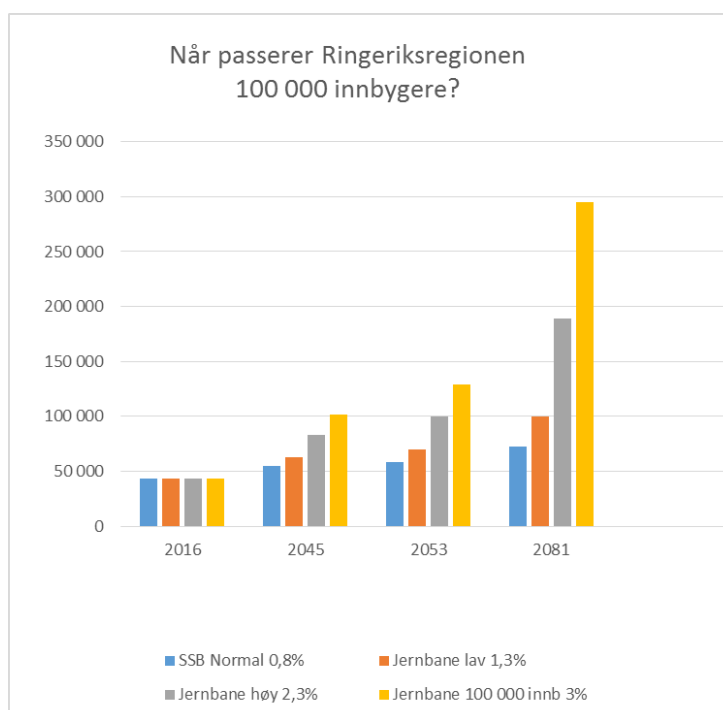
Befolkningsveksten i Oslo regionen vil fordele seg på kommunene i randsonen av Oslo. Nannestad vil således være en av kommunene som Ringeriksregionen vil «konkurrere med» om å få en del av befolkningsveksten i Oslo regionen. I tillegg til da å representere en godt forankret og tydelig strategi for bolig og befolkningsvekst viser dette også at Ringerikes «konkurrenter» også har ambisjoner om befolkningsvekst og jobber målrettet mot dette.

Når kan vi forvente 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen?

Med en årlig befolkningsvekst på 2,3 % vil Ringeriksregionen, fra dagens befolkning på 43 000 innbyggere, passere 100 000 innbyggere i 2053.

I denne rapporten har vi trukket frem og drøftet om ulike betingelser for vekst i Ringeriksregionen er tilstede. Vi har konkludert med at vesentlige faktorer for vekst i befolkning, sysselsetting og verdiskaping er tilstede og at regionen later til å ha valgt en aktiv og offensiv strategi for å utnytte de muligheter vei og bane gir for vekst. Med dette som bakgrunn mener vi det er realistisk å kunne forvente en årlig befolkningsvekst opp mot 2,3 %. Som figuren nedenfor viser vil det bety at regionen vil kunne oppleve å passere 100 000 innbyggere i 2053, dvs 29 år etter at Ringeriksbanen står ferdig i 2024. Dersom man legger til grunn en årlig befolkningsvekst på 3 % vil det bety at i 2045, 21 år etter at Ringeriksbanen står ferdig i 2024 vil det være 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen. Vi finner imidlertid ikke eksempler på at noen region i Norge har opplevd en så sterk befolkningsvekst over et så langt tidsrom.

Hva om Ringeriksbanen ikke kommer og Ringeriksregionen må legge til grunn en fremtidig befolkningsvekst på linje med hva som har vært tilfelle de siste årene? En befolkning på 100 000 personer i regionen vil da først inntreffe i 2122, som gjør framskrivningen lite relevant.



Figur 8-10: 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen, ulike anslag av befolkningsvekst. (SSB/HSN)

9. Behov for ytterligere utvikling, utredning og forskning

HSN, Campus Ringerike ønsker å bidra til å fremskaffe relevant kunnskap, utredning og videre forskning for å gi offentlige og private beslutningstakere et bedre kunnskapsgrunnlag knyttet til regionale vekst. I dialog med sentrale aktører i regionen ønsker HSN å prioritere aktiviteter som vil kunne fremskaffe etterspurt og anvendbar faktakunnskap knyttet til de utfordringer regionen står overfor. Nedenunder gis det et kort innspill til aktuelle tema.

Vekstbarometer for Ringeriksregionen

Rapportens formål er blant annet å øke regionens bevissthet rundt både målsettingene, mekanismene som spiller inn og ikke minst handlingsrommet. HSN ønsker å gå videre med denne modellen for å estimere styrken på de mekanismene som spiller inn, men også gjennom etablering av et «Vekstbarometer for Ringeriksregionen». Her ser vi for oss at vi gjennom et hensiktsmessig grensesnitt på en webside kan presentere sentral statistikk i pedagogiske og informative formater som kvartalsvis kan «måle temperaturen» på den regionale veksten. F.eks ser vi for oss at vi ved å velge ut en del sentrale indikatorer fra ulike kilder kan vi også fange hvilke områder som krever større regional innsats for å opprettholde den bane for vekst regionen legger opp til.

IT seksjonen ved Campus Ringerike er positive til å bidra i utviklingen av et slikt «Vekstbarometer for Ringeriksregionen». De ser også for seg at et slikt «vekstbarometer» kan videreutvikles over tid.

Mulige tema for videre faglig samarbeid kan være:

- Behov for en mer detaljert gjennomgang av hva som vil måtte kreves av kommunal infrastruktur investering for å håndtere en befolkningsvekst på 100 000 personer frem mot 2043.
- TØI omtaler i en av sine rapporter behovet for en erfaringsdatabase fra kommuner som har gjennomgått en større infrastrukturinvestering. Dette ville vært en nyttig kilde for Ringeriksregionen.
- Hvilken befolknings- og næringsmessig vekst har de ulike Romerikskommunene opplevd i ettertid av etableringen av Oslo Lufthavn Gardermoen? I hvilken grad har kommunal tilrettelegging, avstand til Oslo Lufthavn Gardermoen og Oslo samt

attraktivitetsvurderinger hatt betydning for befolkningsutvikling og næringsutvikling?

Relevans for Ringeriksregionen er hvilken vekst er oppnådd i de ulike kommunene og hva har kommunene gjort og ikke gjort som kan ha vært av betydning for utviklingen.

- Hva kjennetegner kommuner som lykkes med å håndtere en stor befolkningsvekst?

Referanser

1. *The World Bank (June 25, 2014). Regional Economic Impact Analysis of High Speed Rail in China. Report No: ACS9734.*
2. *Jernbaneverket (2015). Om nytteverdier og netto nåverdi for Ringeriksbanen/E 16 Skaret-Hønefoss.*
3. *Jernbaneverket og Statens vegvesen (2014). Notat: Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss. Korridorvalg.*
4. *Jernbaneverket og Statens vegvesen (2014). Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss. Muligheter for felles korridor for jernbane og veg.*
5. *Jernbaneverket og Statens vegvesen (2015). Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss. Silingsrapport. Januar 2015.*
6. *Metier AS (2014). Usikkerhetsanalyse av prosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss.*
7. *Metier AS (2015). Notat – Kostnader og usikkerhet. Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss. Trase Kd-Helgelandsmoen.*
8. *Norconsult (2014). Utredning Ringeriksbanen. Arealrealterte konsekvenser for felles trasé og splittet løsning via Åsa.*
9. *Norconsult (2015). Regionale virkninger av Ringeriksbanen og ny E16 Skaret-Hønefoss. Vedlegg til Silingsrapport. Norconsult 30.01.2015.*
10. *Dovre Group og Transportøkonomisk institutt. (Ringeriksbanen – supplerende analyse av beslutningsgrunnlag).*
11. *Norconsult (2015). Østlandet. Ringeriksbanen. Analyse av marked og transport av Ringeriksbanen og ny E16 Skaret-Hønefoss. Vedlegg til Silingsrapport.*
12. *Sasson, A., Ramsøy, O.J. og Reve, T. (2015). Ringeriksbanen. BI Norwegian Business School. Notat datert 26.05.2015.*
13. *Vista Analyse AS (2014). Samfunnsøkonomisk analyse av Ringeriksbanen og E16 Skaret-Hønefoss. Rapport nr. 2014/39.*
14. *Statens vegvesen (2012) E16 Skaret – Hønefoss Konsekvensutredning med forslag til konsekvensutredning*
15. *Oslo Economics (2015) Netto ringvirkninger av Ringeriksbanen og E16 Sandvika-Hønefoss*

16. *Transportøkonomisk institutt, TØI (rapport 989/2008). Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer – en litteraturstudie.*
 17. *Cowi (2013). Mernytte av Ringeriksbanen*
 18. *BI, Norwegian Business School (2015) Ringeriksbanen, Amir Sasson, Ole Jakob Ramsøy og Torger Reve*
 19. *Transportøkonomisk institutt, TØI (2016) Beregninger av netto ringvirkninger på utvalgte prosjekter NTP 2018 – 2029*
 20. *SNF prosjekt nr. 2498. Ringvirkninger fra samferdselsinvesteringer. SNF, NHH og Møreforskning.*
 21. *Nasjonal transportplan 2018 – 2029.*
 22. *Agenda Kaupang. Kommunaløkonomiske konsekvenser av ulike utbyggingsmønstre i Oslo og Akershus*
 23. *Jevnaker kommune. KONSEKVENSTREDNING AV ENKELTINNSPILL*
- Rullering av kommuneplanens arealdel 2015*
24. *Fakta om transport, næring og pendling i Buskerud. TØI 2015*
 25. *Oxford Research (2016) Evaluering av omstillingsprogrammet i Ringeriksregionen*
 26. *Nannestad kommune Skolekapasitet og skolestruktur (2012)*
 27. *Rambøll (2015) Fortettingsanalyser for Hønefoss, Nesbakken og Vik*
 28. *Telemarksforskning (2015) Regional analyse for Vestfold, TF – notat nr. 75/2015*
 29. *Agenda Kaupang (2014) Ringeriksvirkninger Utviklingsanalyse for Ringeriksregionen*
 30. *Telemarksforskning (2015) Regional analyse for Buskerud 2015, TF-notat nr. 72/2015*
 31. *Ringerike kommune (2016) Ringvirkninger, mars 2016*
 32. *Felles Plansamarbeid/plankontor i Ringeriksregionen, Gro R. Solberg BFK 01.06.16*
 33. *NOU Norges offentlige utredninger 2012: 16 Departementenes servicesenter Informasjonsforvaltning Oslo 2012. Samfunnsøkonomiske analyser*
 34. *Transportøkonomisk institutt (TØI): Oslo lufthavn Gardermoen - trafikk og betydning for regional utvikling. TØI rapport nr 1133/2011.*
 35. *Oslo Economics: Oslo Lufthavns betydning for sysselsetting og næringsutvikling.*

36. Transportøkonomisk institutt (TØI): *Regionforstørring: Lokale virkninger av transportinvesteringer. TØI-rapport nr 1057/2010.*
37. Victor D. Norman: *Ferjefri E39 – Mye mer enn en tidsbesparelse.*
38. SNF/NHH (Heum, Norman, Norman og Orvedal): *Tørrskodd Vestland – Arbeidsmarkedsvirkninger av ferjefritt samband Bergen – Stavanger.*
39. Bergen kommune: *Byutvikling langs bybanens første byggetrinn: Bergen sentrum – Nesstun, en kartlegging per 2012/2013.*
40. Transportøkonomisk institutt (TØI): *Ringvirkninger av store vegprosjekter i Norge. TØI-rapport nr 1065/2010.*
41. Telemarksforskning (TF-notat 2014). *Hva betyr en bro.*
42. Ringerike kommune: *Fremtidsbilder for Hønefoss. 2016*
43. Prognosesenteret for Eiendomsmegler1: [Boliqmeteret \(2015\)](#)
44. Kommune Profilen: [Regionale analyser - Benchmarking og nøkkeltall](#)
45. Dagsavisen 29.10.14: *Rigger for 100.000 innbyggere i Ringeriksregionen*
46. Ringerike utgave 2 – 2016
47. Ringerike kommune: *Vi bygger, Handlingsprogram 2016-2019*
48. NIFU, Rapport 40/2014; *Høgskolenes rolle i regional utvikling, innovasjon og kommersialisering*
En undersøkelse av de statlige høgskolene

Figuroversikt:

Figur 2-1: Modell for vekst i Ringeriksregionen	8
Figur 3-1: Eksempel på en formel for nytteberegning	12
Figur 3-2: Kart over Ringeriksbanen og E16	14
Figur 3-3: Kart over Svealandsbanen	16
Figur 3-4: Hønefoss som en del av Intercity nettet rundt Oslo.	17
Figur 5-1: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, årlig endring (2001 - 2016) SSB/HSN	35
Figur 5-2: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, årlig endring i %, (2001 - 2016) SSB/HSN	36
Figur 5-3: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, gjennomsnitt i % pr. år (2001 - 2016) SSB/HSN	37
Figur 5-4: Befolkningsendring i Ringeriksregion, trend i % (2001 - 2016) SSB/HSN	37
Figur 5-5: Nettoinnflytting til utvalgte regioner i % (2000 - 2014) (30)	38
Figur 5-6: Verdiskapning i regnskapspliktige bedrifter i utvalgte regioner (30)	39
Figur 5-7: Verdiskapning, utvikling i Ringeriksregionen og utvalgte regionen (2002 - 2011), (30)	40
Figur 5-8: Endring i antall private arbeidsplasser i % for utvalgte regioner (2009 - 2014), (28)	43
Figur 6-1: Godkjenning av nye boenheter, Ringerike kommune 2015 (31)	48
Figur 6-2: Plansamarbeid i Ringeriksregionen (32)	50
Figur 6-3: Bybrua slik Asplan Viak ser for seg Hønefoss i fremtiden	53
Figur 6-4: Prosjektert barneskole på Benterud, Ringerike kommune	54
Figure 6-5: Hvor lenge holder boligreservene for ulike prognoser for befolkningsvekst? (HSN)	57
Figur 6-6: Potensial for boligbygging og befolkningsvekst, Rambøll (27)	58
Figur 6-7: Kvadratmeterpris enebolig utvalgte kommuner (2006 - 2013)	67
Figur 6-8: Pris pr. solgte bolig i Ringerike for perioden 2000 – 2015. 1000 kr.(44)	68
Figur 6-9: Pris pr. solgte bolig i Norge for perioden 2000 – 2015. 1000 kr.(44)	68
Figur 6-10: Pris pr. solgte bolig i Jevnaker for perioden 2000 – 2015. 1000 kr. (44)	68
Figur 6-11: Pris pr. solgte bolig i Hole for perioden 2000 – 2015. 1000 kr. (44)	68
Figur 6-12: Forventet kjøpspris neste bolig utvalgte kommuner (43)	69

Figur 6-13: Forventet boligprisendring i ditt distrikt. (43)	70
Figur 6-14: Boligprospekter på Ringerike	71
Figur 6-15: Gjennomsnittlig pris pr. solgte bolig i Ringeriksregionen 2015, tall i 1.000 (44)	72
Figur 6-16: Totalt antall nye boliger for salg i Ringeriksregionen 11.05.16, Finn.no	72
Figur 6-17: Totalt antall boliger for salg i Ringeriksregionen 11.05.16, Finn.no	73
Figur 6-18: Potensial for næringsareal Hønefoss, Vik og Nesbakken (Rambøll 2015)	75
Figur 6-19: Illustrasjon på hvordan Tronrud Engineering kan tenke seg å utvikle Eggemoen	79
Figur 6-20: Hønefoss Arena	80
Figur 7-1: Samlet behov for nye boenheter 2014 – 2045. (SSB/HSN)	84
Figur 7-2: Nye innbyggere pr. ny boenhet. (SSB/HSN)	85
Figur 7-3: Samlet investering i bolig Ringeriksregionen 2017 – 2045, 27 år. (HSN)	87
Figur 8-1: Befolkningsutviklingen på Ringerike og utvalgte regioner, årlig vekst (15)	96
Figur 8-2: Befolkningstetthet i Oslo-regionen	97
Figur 8-3: Antall nye foretak pr. 100 eksisterende foretak, Hønefoss, Drammen, Ullensaker og Ski	98
Figur 8-4: Andel av befolkningen i barnefamilier, Østlandet (SSB)	99
Figur 8-5: Befolkningsutvikling Skedsmo kommune. Samlet befolkning og årlig vekst. (SSB)	102
Figur 8-6: Befolkningsutvikling Ringerike kommune. Samlet befolkning og årlig vekst. (SSB)	102
Figur 8-7: Ferdigstilte boliger pr. år i Skedsmo og i Ringeriksregionen (SSB/HSN)	103
Figur 8-8: Samlet antall ferdigstilte boliger i Skedsmo og Ringeriksregionen (SSB/HSN)	104
Figur 8-9: Nye innbyggere pr. nye bolig Skedsmo kommune og Ringerike kommune	104
Figur 8-10: 100 000 innbyggere i Ringeriksregionen, ulike anslag av befolkningsvekst. (SSB/HSN)	107

Tabelloversikt:

Tabell 3-1: Pendling til Oslo fra utvalgte kommuner med stoppested for IC-tog (9)	20
Tabell 3-2: Befolkningsvekst i Ringeriksregionen, ulike anslag (2020 - 2043) (9)	21
Tabell 4-1: Mernyttevirksomheter for utvalgte prosjekter	29
Tabell 5-1: Befolkningsutvikling i Ringeriksregionen (2000 - 2016) SSB/HSN	34
Tabell 5-2: Sysselsettingsutvikling Ringerike, Jevnaker og Hole (2005 - 2015) SSB/HSN	43
Tabell 5-3: Gjennomsnittsalder for Ringeriksregionen m. fl. framskrivning (2020 - 2040), SSB/HSN	44
Tabell 6-1: Planlagte boligenheter i Ringeriksregionen pr. 12.05.16	56
Tabell 6-2: Hvilke boligtype foretrekkes ved neste boligkjøp, utvalgte regioner (43)	60
Tabell 6-3: Kommunale boligreserver i Hole kommune, (Hole kommune)	61
Tabell 6-4: Kommunale boligreserver i Jevnaker kommune (Jevnaker kommune)	63
Tabell 6-5: Folketall og kommunale boligreserver i Ringerike kommune (Ringerike kommune)	64
Tabell 6-6: Kommunale boligreserver Ringerike 1 (Ringerike kommune)	65
Tabell 6-7: Kommunale boligreserver Ringerike 2 samt boligreserver Ringerike 1 og 2	66
Tabell 6-8: Disponible næringsarealer i Ringerike	74
Tabell 6-9: Disponible næringsarealer i Jevnaker	74
Tabell 6-10: Disponible næringsarealer i Hole	75
Tabell 7-1: Årlig behov for nye boenheter i Ringeriksregionen. Kilde SSB/HSN	83
Tabell 7-2: Årlig investering i bolig for ulike anslag på befolkningsvekst. (SSB/HSN)	86
Tabell 7-3: Årlig investering i bolig, ulike anslag for befolkningsvekst utover SSB Normal. (HSN)	88
Tabell 8-1: Befolkningsutvikling Ringeriksregionen, 2016 – 2045, ulike vekstrater. (SSB/HSN)	91
Tabell 8-2: Årlig befolkningsvekst i Ringeriksregionen, 2017 – 2045, ulike vekstrater. (SSB/ HSN).	93
Tabell 8-3: Behov for boligbygging ved ulike vekstrater. (SSB/ HSN).	94
Tabell 8-4: Befolkningsutvikling ulike regioner 1990 - 2014	101

Skriftserien Nr 5
2016

Ringeriksregionen rigget for vekst
Regionale investeringer, Ringeriksbanen og ny E16

Steinar Aasnæss
Bjørn Ove Grønseth
Kjetil Gjerdalen

ISBN 978-82-7206-415-9
ISSN 2464-3505

usn.no

