



Jernbaneverket
Hovedkontoret

RINGERIKSBANEN

Bergensbanens forkortelse-

Ringeriksbanen

Konsekvensutredning fase 2

Sluttdokument med vedlegg

August 2000

Eks. 1

Ringerikesbanen

g. 625. 111 (481) 4BV 5ev

09.10.10746



Jernbaneverket Region Sør
Postboks 2540 Strømsø
3003 Drammen

Henvendelse til: Ivar Hagland
Tlf: 22 45 51 25
Faks: 22 45 51 69
E-post: hag@jbv.no

Dato: **28 AUG 2000**
Saksref.: 96/13767 I 551
Deres ref.: 97/1774 ID 552
Vedlegg: 4

Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen. Trasealternativ via Åsa og trasealternativ over Kroksund. Konsekvensutredning for fase 2 - Sluttdokument

Vi viser til konsekvensutredning fase 2 for Bergensbanens forkortelse- Ringeriksbanen for traséalternativ via Åsa og for traséalternativ over Kroksund, begge datert august 1999, med høringsfrist 22.10.99. Det ble mottatt i alt 65 uttalelser til konsekvensutredningen.

Jernbaneverket Hovedkontoret er etter forskrift om konsekvensutredninger av 21.05.99 ansvarlig myndighet for dette tiltaket. Forskriften fastsetter at ansvarlig myndighet skal utarbeide et sluttdokument når utredningsplikten er oppfylt. Dokumentet skal kort gjøre rede for tiltakets konsekvenser slik det framkommer i konsekvensutredningen og ved høringen av denne. Dokumentet skal også beskrive hva som kan gjøres for å forhindre eller avbøte skader og ulemper som tiltaket kan medføre, og sette nødvendige krav til eventuelle nærmere undersøkelser og overvåkning.

I vedlegg til sluttdokumentet presenteres konsekvensutredning fase 2 med tilhørende utredningsprogram, oppsummering av høringsuttalelsene samt tiltakshavers vurderinger og presiseringer som følge av høringsuttalelsene og referat fra møtet med Statens Helsetilsyn 10.01.2000.

Konklusjon

Ansvarlig myndighet har gjennomgått høringsuttalelsene til konsekvensutredning fase 2 for Bergensbanens forkortelse- Ringeriksbanen for traséalternativ via Åsa og for traséalternativ over Kroksund, begge datert august 1999. Med tiltakshavers presiseringer som følge av høringsuttalelsene samt korrigert temakart for friluftsliv og verdifull natur datert juli 2000, finner ansvarlig myndighet utredningsplikten som oppfylt. Det kan nå vedtas kommunedelplaner for tiltaket i berørte kommuner.

Bakgrunn og hensikt for tiltaket

Prosjektet omhandler bygging av en ny enkeltsporet bane mellom Sandvika og Hønefoss enten via Åsa eller over Kroksund. Tiltaket har til hensikt å forkorte Bergensbanen med 51-56 km og redusere reisetiden med 50-60 min.

Bakgrunnen for tiltaket er Stortingets vedtak i 1992 og 1996. I 1992 ba Stortinget Regjeringen om å forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen. Den 19 juli 1993 ble konsekvensutredning fase 1 med 4 hovedalternativer lagt frem. Etter høringsrunden ble det klart at det var behov for flere utredninger. Flere alternativ ble vurdert og det ble lagt frem en egen utredning om kulturminner. For fase 1 ble utredningsplikten funnet oppfylt av Banedirektøren i juli 1995.

Stortinget behandlet saken 1996 og vedtok at det i den videre planleggingen av Ringeriksbanen skulle tas utgangspunkt i to alternativer. Begge alternativene med avgrensning fra Drammenbanen i Sandvika. Det ene alternativet med traséføring mot Hønefoss over Kroksund i Hole kommune. Det andre alternativet med traséføring mot Hønefoss via Åsa.

Konsekvensutredning fase 2 og supplerende utredning

Forslag til utredningsprogram for de aktuelle alternativene var til høring i perioden desember 1997 til 2. februar 1998. Konsekvensutredningsprogrammene ble fastsatt av ansvarlig myndighet etter forelegg for Miljøverndepartementet 29.07.98.

I utredningsprogrammene ble det fastslått at rapportene skulle fremstilles slik at det skulle være mulig å sammenlikne traséer fra begge korridorene. Som grunnlag for Stortingets beslutning om valg av korridor skulle det presenteres en samlerapport der tiltakshavers anbefalte løsning i hver av korridorene sammenliknes.

Jernbaneverket ba høringspartene spesielt om synspunkter på:

- om konsekvensutredningen besvarer utredningsprogrammet.
- eventuelle supplerende opplysninger og vurderinger som kan ha betydning for valg av trasé.

I alt 65 merknader kom inn. De fleste høringsinstansene anser utredningsplikten som oppfylt. Det var få krav om ytterligere utredninger for å kunne fatte beslutning om trasévalg. Innvendingene er i hovedsak knyttet til at konsekvensutredningsrapportene ikke presenterte utredningene godt nok. Merknadene gjaldt temaene landbruk, areal, trafikkberegninger, massedeponi, friluftsliv og naturmiljø. Tiltakshaver har utarbeidet et notat som utdyper de ovennevnte temaene. Notat er vedlegg 2 til dette sluttokument.

Flere høringsparter pekte på forhold som var ønsket utredet i mer detalj, men som ansvarlig myndighet vurderer som ikke naturlig å utføre på dette plannivået.

På grunnlag av høringsuttalelsene, ble det etter høringsperioden foretatt kvalitetssikring av både kostnadsoverslagene og beregninger av samfunnsøkonomien. Konklusjonene fra de relevante endringene er tatt inn i vedlegg 2 til sluttokumentet. Tiltakshaver vil foreta en revidering av nytte/kostnadsanalysen som skal foreligge før saken fremmes for kommunal behandling. En fullstendig oppdatering av kostnadsoverslagene og de samfunnsøkonomiske beregninger vil bli utført i

forbindelse med sammendragsrapporten til Samferdselsdepartementet med anbefaling av trasé.

De er i alt utredet 18 mulige kombinasjoner av traseer fra Sandvika til Hønefoss via Åsa. Traséne er delt i 4 grupper:

- Utvikalinja
- Åsa direkte
- Sundvollenlinja
- Lårvikalinja

For traséene fra Sandvika til Hønefoss via Kroksund er det utredet følgende linjer:

- Skaretlinja
- Bjørumlinja
- Økrilinja
- Busundlinja
- Norderhovlinja

Konsekvenser for Bergensbanens forkortelse- Ringeriksbanen via Åsa

Generelt vil Ringeriksbanen via Åsa ha positivt virkning for miljø ved at trafikk overføres fra fly og bil til tog. De vesentligste inngrepskonsekvensene er knyttet til dagsonene langs Tyrifjorden og Steinsfjorden. Tverrslag i Marka vil særlig være problematisk i anleggsperioden. Ingen av traseene berører områder som er vernet eller foreslått vernet. Alle linjer som går via Økri og direktelinjer (Lårvika og Åsa) vil gi varige spor i sentrale deler av Marka,

På tross av relativt korte dagstrekninger, er det bygninger som må innløses. Det er relativt få konflikter med automatisk fredede kulturminner. Avbøtende tiltak kan gjøres i forbindelse med endelig linjeplassering og landskapsforming.

Alle alternativene vil gå i tunnel fra Åsa og gi totalt meget store overskudd av steinmasser. Det er søkt etter mulige deponeringssteder nær anleggstedene. Utredningene tyder på at det er mulig å finne deponeringssteder som har begrenset negativ effekt for friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og skogbruk. Ulempene knyttet til massetransport synes størst i Lommedalen og på strekningen Sundvollen- Åsa.

Tunnellengden varierer fra 8,4 km til 23,5 km. Åsalinja har den lengste tunnelen. Evakuering vil skje gjennom tverrslag for de lengste tunnelene.

Støykonsekvensene er begrenset for alle alternativene og kan i hovedsak løses med skjerming av banen. Avbøtende tiltak som beplantning av skjermende vegetasjon, planering av skjæringer og fyllinger og løsmassekulverter kan avdemppe endringer i landskapsbildet.

Samfunnsmessig vil alle alternativene via Åsa kunne være lønnsomme. Forskjellene i nytte/kostnadstall er generelt små, og gir lite grunnlag for å skille mellom alternativene.

Konsekvenser for Bergensbanens forkortelse- Ringeriksbanen over Kroksund

Generelt vil Ringeriksbanen via Kroksund ha positivt virkning for miljø ved at trafikk overføres fra fly og bil til tog. De vesentligste inngrepskonsekvensene er knyttet til

strekningen Kroksund- Hønefoss der Busundlinja i hovedsak berører naturinteresser, mens Norderhovlinja gjør størst inngrep i forhold til kulturlandskap.

Tunnellengden varierer fra 1,4 km til 17,6 km. Økrilinja har den lengste tunnelen. Busundlinja og Norderhovlinja har de korteste tunnelene.

Masseoverskuddene er store for alle alternativene, mens støykonsekvensene er begrenset og kan løses med skjerming av banen. Det er usikkerhet knyttet til konsekvensene for fuglelivet ved kryssing av Kroksund og Busund.

Samfunnsøkonomisk vil alle alternativene via Kroksund være lønnsomme. Skaretlinja har lavest investeringskostnader.

Videre planlegging

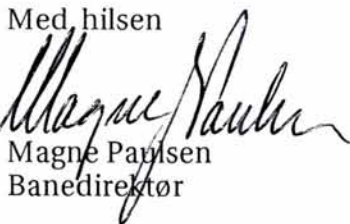
Hver av de 3 kommunene Hole, Ringerike og Bærum skal nå fatte vedtak om trasé innen hver korridor gjennom sine kommunedelplaner. På grunnlag av kommunenes arealplanvedtak fremmes saken for Stortinget som fatter vedtak om trasé blant de to aktuelle korridorene.

Etter at traséalternativ er valgt, vil Jernbaneverket utarbeide reguleringsplanforslag i nært samarbeid med den enkelte kommune. Reguleringsplanen vil bygge videre på de forutsetninger som er fastlagt gjennom godkjenning av kommunedelplanene og konsekvensutredningens sluttdokument. Kostnadene for ny bane er såpass stor at Stortinget vil måtte bevilge dette særskilt. Stortingets krav til kostnadsoverslag for detaljplan er +/- 10% før anleggsmidler stilles til disposisjon .

Oppfølging av miljø

Ansvarlig myndighet legger til grunn at tiltakshaver utarbeider et eget program for miljøoppfølging i anleggsperioden. Det forutsettes at dette vil ta for seg hvordan miljø-/helsekonsekvenser som er avdekket gjennom konsekvensutredningen skal følges opp i anleggsfasen. Praktisk håndtering av utslipp til vann og luft , støy og støv nær boliger, anleggstrafikk, skoleveger, informasjon og nabokontakt vil spesielt bli vektlagt.

Med hilsen



Magne Papisen
Banedirektør

Kopi til: Miljøverndepartementet
Samferdselsdepartementet
Jernbanetilsynet
Norsk institutt for by- og regionforskning v/ senter for konsekvensutredning
Høringsinstansene

Vedlegg

1. Ansvarlig myndighets oppsummering av KU fase 2 med sammendrag av høringsuttalelsene og tiltakshavers merknader datert august 2000.
2. Tiltakshavers suppleringer inkludert vedlegg 2a: Konsekvenser for landbruket, vedlegg 2b: Korrigert temakart for friluftsliv og vedlegg 2c: Korrigert temakart for verdifull natur.
3. Konsekvensutredning fase 2 Bergensbanens forkortelse. Sandvika- Åsa- Hønefoss, datert august 1999.
4. Konsekvensutredning fase 2 Bergensbanens forkortelse. Sandvika- Kroksund- Hønefoss, datert august 1999.

Bergensbanens forkortelse Ringeriksbanen

SAMMENDRAG AV HØRINGSUTTALELSER TIL
KONSEKVENSTREDNING FASE 2,
MED TILTAKSHAVERS KOMMENTARER OG
ANSVARLIG MYNDIGHETS VURDERING

25.08.00

INNLEDNING

Foreliggende rapport er en gjennomgang av de innkomne merknader til konsekvensutredningen, med tiltakshavers kommentarer og ansvarlig myndighets vurdering.

Merknadene er redigert i følgende rekkefølge:

- A STATLIGE ORGAN
- B FYLKESKOMMUNALE ORGAN
- C KOMMUNALE ORGAN
- D ORGANISASJONER OG FORENINGER
- E PRIVATE

Høringsuttalelsene er som helhet gjengitt i eget hefte.

INNHold

INNLEDNING	2
INNHold	3
OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	5
SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER	7
A Statlige organ	7
A1 Fylkeslegen i Buskerud	7
A2 Fylkeslegen i Akershus	7
A3 Direktoratet for sivilt beredskap	8
A4 Statens vegvesen, Vegdirektoratet	8
A5 Fylkesmannen i Buskerud, landbruksavdelingen	10
A6 Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen	11
A7 NSB BA	11
A8 Bergvesenet	12
A9 Nærings- og handelsdepartementet	13
A10 Statens helsetilsyn	14
A11 Fylkesmannen i Oppland	14
A12 Norges vassdrags- og energidirektorat	14
A13 Landbruksdepartementet	15
A14 Fylkesmannen i Oslo og Akershus	16
A15 Direktoratet for naturforvaltning	17
A16 Riksantikvaren	18
B Fylkeskommunale organ	19
B1 Buskerud fylkeskommune	19
B2 Hordaland fylkeskommune	20
B3 Akershus fylkeskommune	20
C Kommunale organ	21
C1 Modum kommune	21
C2 Vaksdal kommune	21
C3 Bergen Kommune	21
C4 Hole kommune	22
C5 Regionrådet for Hallingdalen	23
C6 Bærum kommune	25
C7 Drammen kommune	27
C8 Lier kommune	28
C9 Ringerike kommune	28
C10 Oslo kommune	29
D Organisasjoner og foreninger	29
D1 Transportbrukernes fellesorganisasjon	29
D2 Kommunenes sentralforbund (KS)	30
D3 Selskapet til Sandvikens Vel	30
D4 Ringerike næringsforum	30
D5 Asker og Bærum Historielag	30
D6 Åsa Vel	31
D7 Hole Landbrukslag	31
D8 NHO Buskerud	32
D9 Tanum vel	33
D10 Skui Vel	33
D11 Åsa-aksjonen	34
D12 Tolpinrud Vel	36
D13 Tunheimbakken borettslag	36
D14 Landsutvalget for jernbane	37
D15 Bærum Jeger- og Fiskerforening	37
D16 Norsk Ornitologisk Forening	38
D17 Buskerud Bondelag	39

D18	Forum Nye Bergensbanen FNB	39
D19	Oslo og omland friluftsråd	40
D20	Miljøet i Bygda Vår	40
D21	Skiforeningen	41
D22	Friluftslivets fellesorganisasjon	42
D23	Asker og Bærum Boligbyggelag	43
D24	Norges Naturvernforbund	44
D25	Naturvernforbundet i Buskerud	44
D26	Hole Arbeiderparti	45
E	Private	45
E1	Johan Persbråten på vegne av 6 eiendommer i Ursdalen	45
E2	Per Kvernmark	45
E3	Per Gran	46
E4	Jan Chr. Krohn	46
E5	Ulf Mørck	46
E6	Ole og Christen With	47
E7	Bjørn Bili	48
E8	Tor Hellum	48
E9	Sven Erik Lundby	49
E10	Trond Løbben	49

OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Det har kommet inn i alt 65 uttalelser, omtrent likt fordelt på offentlig og private instanser. De aller fleste anser utredningsplikten som oppfylt, og det er få krav om ytterligere utredninger for å kunne fatte beslutning om trasévalg.

En del høringsinstanser mener at fagutredningene er tilfredsstillende, men at konsekvensutredningsrapportene ikke presenterer utredningene godt nok. Disse merknadene er i hovedsak knyttet til tema landbruk, areal, trafikkberegninger, massedeponi, friluftsliv og tema naturmiljø.

Presentasjonen av landbruk er kortfattet, og kan misforstås. Tiltakshaver bes derfor utarbeide en samlet framstilling som følger som vedlegg 2 til sluttdokumentet. Her oppsummeres arealtap som følge av banen, samt arealer som anses umiddelbart utsatt for utbyggingspress rundt holdeplasser. Med dette anses innvendingene fra Landbruksavdelingen oppfylt.

For friluftsliv er det påvist mangler i temakartet ved Tolpinrud og Guribysaga. Barriereeffekten for Utvikalinja ved Sundvollen er gitt en strengere vurdering, og det er angitt negativ konsekvens gjennom Vik. Derved anses Hole kommunes innvending som imøtekommet. Revidert temakart følger som vedlegg 3 i sluttdokumentet.

Miljøvern avdelingen i Buskerud, Hole kommune, og Hole landbrukslag mener at konklusjonene fra fagrapport Landskapsøkologi ikke kommer tydelig nok fram. Miljøvern avdelingen viser imidlertid til at hovedkonklusjonen for naturmiljø er svært stor konsekvens for Busundlinja og stor konsekvens for Norderhovlinja.

Hole kommune har innvendinger til tema trafikk, der det etterlyses fullstendig fagrapport. Fagrapporten er sammenstilt og oversendt til kommunene, fylkeskommunene, fylkesmennene og Statens vegvesen.

Bærum kommune mener at Jernbaneverket bør utrede en bedre betjening av Avtjerna. Jernbaneverket anser dette å ligge utenfor prosjekt Ringeriksbanen, jfr. brev av 24.11.99 fra Fylkesmannen i Akershus der det heter: "Rapporten fra Asplan Viak viser også at en tilknytning av Avtjerna til Ringeriksbanen ikke vil gi vesentlig høyere kollektivandeler enn kun bussbetjening av området, og at en slik tilknytning antakelig ikke vil være avgjørende for hvilken kollektivandel det vil være mulig å oppnå for Avtjerna."

Flere instanser peker på forhold som bør følges opp i detaljplanleggingen. Dette gjelder særlig massedeponeringen, som vil bli underkastet et eget planarbeid i forkant av reguleringsplan. Videre pekes det på forhold knyttet til tetting av tunnel/drenering av overflate, støyberegninger, drikkevannsforsyning, sikkerhetstiltak, undersøkelsesplikten etter kulturminneloven og lokale tilpasninger av traséen for å redusere konfliktnivået.

På mer overordnet nivå er det særlig merknader knyttet til utbyggingsmønster og utbyggingspress på landbruksarealer. Konsekvensene for arealbruket belyses i de aktuelle kommuneplanene.

Det er stort sprik i merknadene i forhold til vurderingen av trafikkprognoser, men flere instanser peker på at vesentlige forhold som kan trekke i gunstig retning for togtrafikken er oversett. Jernbaneverket tolker dette slik at prognosene er konservative, og at det er grunn til å tro at både fjerntrafikk og lokaltrafikk på banen kan bli vesentlig større. For fjerntrafikken i all hovedsak knyttet til en undervurdering av dagens marked og vekstpotensialet i Hallingdalsregionen. Restriksjoner på biltrafikk og manglende vegutbygging vestkorridoren og særlig i Oslo sentrum vil gi høyere lokaltrafikk.

Temaer som skal følges opp i senere planfaser:

Flere høringsparter har pekt på forhold som ønskes utredet i mer detalj, men som det ikke er naturlig å utføre på dette plannivået. Vurderinger omkring eventuelle avbøtende tiltak for inngrepene vil i den videre planleggingen. Temaer som er nevnt i høringsuttalelsene, og som ansvarlig myndighet ber tiltakshaver utrede nærmere i senere planfaser, er listet nedenfor.

- Helsemessige/ sosiale konsekvenser
- Sikkerhetsvurderinger og rømningsforhold i tunnel
- Kollektivtilbudet (reisetid, frekvens, antall stoppesteder og flatedekning)
- Konfliktpunkter mellom vei og bane
- Valg av drivemetode (TBM eller konvensjonell drift)
- Geologi
- Hydrologi, vernede vassdrag, drikkevann, grunnvannsforekomster og tetting
- Massedeponering
- Avklare evt. undersøkelsesplikt ihht. Kulturminneloven og registrering av funn
- Støy- og vibrasjonsberegninger
- Tverrslag, konsekvenser for friluftsliv
- Vilttrekk
- Arealoppstyking og arealtap

SAMMENDRAG AV INNKOMNE MERKNADER

A STATLIGE ORGAN OG STATSEIDE BEDRIFTER

A1 Fylkeslegen i Buskerud

31.8.99

- 1 Helseeffekter som støy, fare ved ulykker i lange tunneler og konsekvenser for drikkevann er tatt hensyn til, med henvisning til KU via Åsa, Sundvollenlinja.
- 2 Sundvollenlinja via Skaret vil unngå komplikasjoner for drikkevannet ved Sollihøgda og være blant alternativene med færrest støybelastede boliger. Skader som oppstår ved å røre ved grunnvannforekomstene, er en umulig oppgave å reparere, så "føre-var-prinsippet" bør gjelde.

Tiltakshavers merknader:

Usikkerhet knyttet til felles vannforsyning må elimineres eller løses ved å etablere ny og sikker vannforsyning før anleggsarbeidet igangsettes, jfr. pkt 5.7 Drikkevann.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer anses utredningsplikten som oppfylt. Fylkeslegens vurderinger angående "føre-var-prinsippet" for drikkevann tas til orientering og forutses fulgt opp i senere planfaser. Det vises for øvrig til vurderinger av merknadene til Åsa- aksjonen (D11).

A2 Fylkeslegen i Akershus

8.10.99

- 1 Det er ikke et eget kapittel om helsemessige konsekvenser og dette savnes. Særlig ønskes det belyst hva de psykososiale konsekvenser som riving og fraflytting av hus vil innebære for beboerne. Det savnes en beskrivelse av avbøtende tiltak utformet av fagfolk på området. Viser til erfaringer fra Gardermoutbyggingen: Innløsning av hus var en opprivende prosess som til dels ble håndtert på en uverdlig måte for de berørte. Særlig utsatt var eldre personer. Hus med lav standard gav lav innløsningssum og vanskeligheter med å skaffe ny bolig. Det viste seg også at eldre som hadde arvet hus ikke var vant til å opptre på boligmarkedet.

Tiltakshavers merknader:

Vesentlige forhold av helsemessig betydning er oppsummert i sammendraget: Berørte boliger, støyutsatte boliger, friluftsliv og rekreasjon samt sikkerhet. Erfaringene fra Gardermoen vil bli tatt hensyn til i grunnvervsprosessen. Antallet berørte boliger er relativt lavt for Ringeriksbanen sammenliknet med hovedflyplassen.

- 2 Helsemessige konsekvenser i anleggsperioden påaktes ofte for lite. For støy bør Oslo bys støyforskrifter suppleres med de miljøhygieniske standarder som er utarbeidet av WHO. Det bør utredes hvilken innvirkning de enkelte traseene vil få på drikkevannskvaliteten fra Holsfjorden. Vannkilden har så stor betydning for Asker og Bærum at man må være absolutt sikker på å unngå negative konsekvenser i anlegg- og driftsfasen.

Tiltakshavers merknader:

Anleggsarbeidet vil bli utført i henhold til gjeldende krav og retningslinjer på anleggstidspunktet. I tillegg vil Jernbaneverket utarbeide program for miljøoppfølging i

anleggsperioden. Hensynet til drikkevann vil bli ivaretatt. Det foreligger ingen opplysninger som tilsier at det kan oppstå problemer i forhold til Holsfjorden.

- 3 Befolkningsveksten i Bærum er stor og nye offentlige transportmuligheter må hilses velkommen. Fylkeslegen antar derfor at det burde planlegges stasjon enten ved Økri eller Bjørum, men forutsetter at planseksjonen i Bærum vurderer dette.
- 4 Konsekvensutredningene synes å besvare utredningsprogrammet. Foreliggende utkast har ikke tatt hensyn til merknader til utredningsprogrammet anført av helsemyndighetene i Bærum og Helsetilsynet der det ble påpekt at helsemessige forhold ikke er godt nok ivaretatt.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Fylkeslegen i Akershus er enig i at utredningsprogrammet er besvart.

Ansvarlig myndighet vurderer de helsemessige konsekvenser som viktige. Disse konsekvensene og mulige avbøtende tiltak kan imidlertid bedre ivaretas og synliggjøres i neste planfase. Det vises for øvrig til at det på bakgrunn av høringsuttalelser ble avholdt møte mellom Statens Helsetilsyn, Fylkeslegen i Akershus, tiltakshaver og ansvarlig myndighet hvor det ble enighet om at utredningene er tilfredsstillende på dette plannivået. Jfr. vurdering til Statens Helsetilsyn, pkt A9.

A3 Direktoratet for sivilt beredskap

14.10.99

- 1 Forhold knyttet til sikring/redning av lengre tunneler som tidligere er påpekt av direktoratet synes rimelig ivaretatt, særlig forhold knyttet til traséen mellom Sundvollen og Åsa.
- 2 Dersom traséen mellom Sundvollen og Åsa blir valgt ønsker direktoratet å komme tilbake i detaljplanfasen. En mindre traséforskyving og tunnelforlengelse vil bedre sikkerhetsforholdene betydelig.

Tiltakshavers merknader:

Dette vil kunne tas opp i detaljplanfasen dersom traséen mellom Sundvollen og Åsa blir valgt.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt. Direktoratets vurderinger i forhold til mindre traséforskyvninger og tunnelforlengelse tas til orientering. Det forutsettes at tiltakshaver i senere planfase avklarer sikkerhetsforholdene ved evt. valgte trasé med Direktoratet for sivilt beredskap.

A4 Statens vegvesen, Vegdirektoratet

18.10.99

- 1 Statens vegvesen har først og fremst merknader til den transportfaglige delen av utredningen.
- 2 Selv om noe veitrafikk vil kunne bli overført til bane gir ikke utredningen grunnlag for å konkludere med at Ringeriksbanen fører til redusert veitrafikk av betydning, og dermed påvirke behovet for veiinvesteringer i området, kanskje tvert imot. Viser til at for fjerntrafikken vil fly ta markedsandeler fra bil, i nærtrafikken vil kollektivandelen være omtrent som i dag eller øke. Ringeriksbanen fører til omfordeling fra buss til tog. Overføring av 5-6 % av nærtrafikk med bil over Sollihøgda utgjør om lag 4 års trafikkvekst.
- 3 Det bør legges mer vekt på å beskrive konsekvensene i kollektivtilbudet for bosatte Hønefoss-Sandvika. Kollektivtilbudet i form av reisetid, frekvens, antall stoppesteder, flatedekning og influensområde bør beskrives i før- og ettersituasjon. Samspill

buss/tog bør vektlegges. Dette vil gi oversikt over reelle trafikale konsekvenser/muligheter for lokalbefolkningen.

Tiltakshavers merknader:

Ansvar for kollektivtrafikken er fordelt på flere instanser, med Jernbanelinjen og Statens vegvesen som infrastrukturforvaltere. Fylkeskommunen har ansvaret for busstrafikken, mens jernbanetrafikken er statlig. Hvilket tilbud som vil bli gitt vil være avhengig av etterspørselen og myndighetenes vilje til offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester. Etterspørselen vil være svært avhengig av samferdselspolitikken, i form av veiprisering, bensinavgifter, parkeringspolitikk m.m. Det vil derfor være umulig å beskrive konsekvensene for kollektivtilbudet slik Vegdirektoratet etterspør.

Utredningen beskriver mange ulike trafikkeringsmodeller i nærtrafikken. Jernbanelinjen har lagt til grunn et busstilbud basert på mating til tog og noen få gjennomgående ekspressbuss i rushtiden. Dette vil gi et bedre tilbud for de aller fleste (80 % av busstrafikken kommer fra Hønefossområdet) og være et reelt alternativ til privatbil. Beboere på strekningen Hønefoss-Sandvika har derfor et svært godt busstilbud. Gitt at hovedtyngden av kollektivtrafikken (fra Hønefoss) overføres til lokaltog vil markedsgrunnlaget underveis ikke gjøre det miljømessig forsvarlig å opprettholde busstilbudet. Begrunnelsen for vil i såfall være sosial, at man ikke vil fjerne et tilbud som eksisterer i dag.

- 4 KU gir ikke grunnlag for å ta stilling til de enkelte konfliktpunktene mellom vei og bane i Buskerud. Det må arbeides videre med dette i kommunedelplan, sammen med de trafikale konsekvensene som tilsier fortsatt trafikkvekst på E16.

Tiltakshavers merknader:

Konfliktpunktene mellom eksisterende vei er ivaretatt i planleggingen. Eventuelle justeringer/detaljer er det fullt mulig å løse i den videre planleggingen.

- 5 Stasjon på Økri synes å ha et godt utgangspunkt i forhold til Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transport (RPR for SAT). Banen påvirker i liten grad behov for veibygging til et eventuelt nytt boligområde ved Avtjerna, og stasjon ved Bjørnum vil ikke endre noe på tidligere vurderinger med tanke på manglende samordnet areal- og transportplanlegging for denne utbyggingen.
- 6 Overføring av tog fra Gjøvik til Ringeriksbanen vil gi et dårligere togtilbud i Nittedal. Det forutsettes at Gjøvikbanens framtid behandles som egen sak.
- 7 I Hole er angitt to mulige massedeponier med inntil 1 mill m³ stein i tilknytning til fylkesvei 156. Det forutsettes at riks- og fylkesveier blir holdt åpen for alminnelig ferdsel til enhver tid i anleggsperioden. Anleggstrafikk vil kunne medføre urimelig stor slitasje på veinettet, spesielt fv 156. Det vil være aktuelt å stille krav om at Jernbanelinjen bekoster opprusting og ekstra vedlikehold, samt avbøtende støy- og støvdempende tiltak langs riks- og fylkesveinettet i anleggsperioden.

Tiltakshavers merknader:

Jernbanelinjen vil gjennomføre nødvendige tiltak for å begrense skade og ulemper for omgivelsene i tråd med lover, retningslinjer og vanlig praksis ved slik utbygging.

- 8 Vegdirektoratet er uenig i at Ringeriksbanen vil medføre redusert trafikk på E16 og dermed reduserer behovet for veiinvesteringer. Dette gjelder alle alternativene.
- 9 Vegdirektoratet vurderer utredningsplikten som oppfylt, men trafikkforutsetninger og trafikale konsekvenser må korrigeres i forbindelse med videre planlegging. Vedlegger vegkontorenes uttalelser.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt. Vegdirektoratet vurderinger i forhold til trafikkforutsetninger og de trafikale

konsekvenser tas til orientering. Denne konsekvensutredningen skal gi grunnlag for valg av trasé innen hver korridor. Etter at korridor er valgt, er det naturlig at dette tas inn i endelig hovedplan for Stortingsvedtaket om hvorvidt Ringeriksbanen skal planlegges videre. Gjøvikbanen vil bli behandlet som egen sak.

A5 Fylkesmannen i Buskerud, landbruksavdelingen

21.10.99

- 1 Grunnvannstanden har stor betydning blant annet for de betydelige arealene med skog og dyrka mark som Ringeriksbanen skal gå gjennom. Det må utføres tilstrekkelig tetting slik at grunnvannstanden endres i minst mulig grad, bl.a. av hensyn til skog og dyrka mark.
- 2 Beskrivelsen av landbruk er kort og generell. Rangeringen skiller ikke mellom enkeltalternativer, for eksempel innen Utvikalinja. Det vil være ulike konsekvenser av de enkelte alternativene innen hvert hovedalternativ da lengden på antall dagsoner varierer noe. Oversikten over berørte arealer og driftsenheter er ikke presenter riktig/på en slik måte at det er enkelt å forstå. I oversikten via Åsa er det uklart om konsekvensen gjelder hvert enkelt tettsted, eller gjennomgående alternativer. Samletabellen over Kroksund er enklere, men det framgår ikke hvilken variant som omtales via Bjørum.

Tiltakshavers merknader:

Jernbaneverket er enig i at beskrivelsen er kort og generell, men mener allikevel at den gir en god nok oversikt over de vesentligste konsekvensene for landbruket. I KU via Åsa er forklaringen til tabellen mangelfull og tabellen lite tilgjengelig. Her skulle det stått at tallene for Økri og Bjørum gjelder Bærumsiden, og kommer i tillegg til tallene for Sundvollen, Utvika, Lårvika og Åsa. Dagsonen ved Skaret er inkludert. En korrigert sammenstilling foreslås tatt inn som vedlegg til sluttdokumentet.

- 3 Det skal i følge utredningsprogrammet vurderes hvordan traséen vil berøre landbruket med hensyn på oppdeling, arrondering og drenering. Dette går ikke eksplisitt frem av utredningen.

Tiltakshavers merknader:

Det vises til oppsummeringstabellene, der antall direkte berørte eiendommer er angitt. Dette framgår også av temakartet, der det også framgår hvordan eiendommene deles.

- 4 Det er ingen merknader til de utredningene som er gjort innen andre fagtemaer som har nær sammenheng med landbruk (kulturminner og kulturmiljø, areal, og samfunn, friluft).
- 5 Utredningsplikten anses ikke som oppfylt da det er svært vanskelig å få en god oversikt over de landbruksmessige konsekvensene. Dersom fagrapport landbruk oppsummeres på en god måte og tas inn i KU-dokumentet bør utredningsplikten kunne betraktes som oppfylt. På dette stadiet er det særlig arealbeslag fordelt på dyrka mark, skog og beite, og klassifisering av dette arealet etter JAV.

Tiltakshavers merknader:

Slik vi oppfatter landbruksavdelingen er temaet landbruk utredet godt nok, men ikke presentert på en god nok måte i KU-rapporten. Med vedlagt forklaring bør samletabellene gi tilstrekkelig oversikt over arealbeslag og fordeling etter JAV.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt dersom fagrapport landbruk oppsummeres på en god måte og tas inn i utredningen.

Merknaden tas til etterretning og tiltakshaver bes utarbeide en korrigert sammenstilling av konsekvensene for landbruk som vedlegg til sluttdokumentet.

Merknaden om tetting (pkt 1) forutsettes fulgt opp i henhold til klassifisering i senere planfase.

A6 Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen

21.10.99

- 1 Utredningene har besvart kravene som ble stilt i utredningsprogrammet. Hovedrapportene legger fram svært omfattende og vanskelig tilgjengelig informasjon på en grundig bearbeidet måte, med svært gode og pedagogiske temakart.
- 2 NINAs fagrapport er grundig og omfattende. Miljøvernavdelingen registrerer at alle konklusjonene ikke omtales like grundig i hovedrapporten, men aksepterer dette, i og med at hovedkonklusjonen for naturmiljø er svært stor konsekvens for Busundlinja og stor for Norderhovlinja.
- 3 Ved støyberegningene mangler tall for godstrafikken som overføres fra Randsfjorbanen. Iht. fagutredningen er bare ekvivalent støynivå beregnet. Miljøvernavdelingen anser at maksimalnivåberegninger burde vært utført. Konsekvensene av støy knyttet til jernbanetraffic om natten burde vært mer omtalt.

Tiltakshavers merknader:

Støyberegningene er konservative og inkluderer overført godstrafikk fra Randsfjordbanen og Roalinja, selv om det antas at godstrafikken ikke overføres. Spørsmålet om maksimalnivåberegninger ble tatt opp i forbindelse med utredningsprogrammet. I senere planfaser vil det bli utført støyberegninger for hver enkelt støyutsatt bolig for å fastsette nødvendige støyskjermende tiltak. Det vil bli utført nye beregninger i detaljplan- og byggeplanfasen for å fastsette avbøtende tiltak.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsprogrammet som besvart. Det forutsettes at maksimalnivåberegninger og konsekvensene av støy knyttet til jernbanetraffic om natten kartlegges og ivaretas i neste planfase.

A7 NSB BA

22.10.99

- 1 NSB er opptatt av at det legges til rette for miljøvennlig kollektivtransport. Ringeriksbanen vil styrke togets konkurransekraft betydelig mellom Østlandet og Vestlandet, men også knytte Hallingdalen, Ringerike og Hole nærmere hovedstaden. NSBs krengetogsatsning forsterker dette. NSB er opptatt av at Ringeriksbanen realiseres.
- 2 NSB tilpasser ruteopplegget kontinuerlig til endringene i transportmarkedene. Radikalt bedre tilbud har vist seg å gi større etterspørselsvekst enn forventet.

Tiltakshavers merknader:

Slike erfaringer er i liten grad tatt hensyn til i de trafikkberegninger som er gjennomført, noe som kan tale for at beregningene er konservative, særlig for fjerntrafikken. NSB understreker at utbyggingen ikke må være tilpasset et bestemt rutemønster, men bygges ut med tilstrekkelig fleksibilitet, jfr. den påpekte usikkerheten knyttet til fjerntrafikkprognosen. Kryssingssporene bør fordeles jevnt, med avstand tilpasset forventet trafikk, hastighet og krav til punktlighet.

Tiltakshavers merknader:

Kryssingssporene ligger tett og jevnt fordelt med 6-8 km avstand. Kapasiteten er 8 tog/time og har rom for vesentlig vekst ut over angitt rutemodell.

- 3 Bergensbanen har i dag også en viktig funksjon som turistbane, og utsikt er derfor av en viss betydning i tillegg til faktorer som reisetid og frekvens.

- 4 NSB forutsetter at det legges tilstrekkelig vekt på tettstedsutvikling rundt nye holdeplasser.

Tiltakshavers merknader:

Mulighet for tettstedsutvikling og tilknytning til eksisterende bebyggelse er hovedkriterium for plassering av nye holdeplasser.

- 5 Jernbanen er i utgangspunktet det sikreste transportmiddelet, og NSB legger vekt på å styrke dette. Utredningen viser at de lengste tunnelalternativene gir høyere risiko enn buss. NSB legger til grunn at Jernbaneverket gjennomføre nødvendige tiltak for at jernbanens høye sikkerhetsnivå opprettholdes minst på samme nivå som i dag og like sikkert som alternativ transport uansett trasévalg. Kostnader til ekstra tiltak for å oppnå dette må inkluderes.

Tiltakshavers merknader:

Tunneler over 5-6 km vil i følge det tallmaterialet som var tilgjengelig på utredningstidspunktet medføre en viss risikoøkning i forhold til daglinje. Inkluderte tiltak på Ringeriksbanen vil innebære en forbedring i forhold til dagens bane. Uansett vil togreiser være mye sikrere enn bussreiser, som innebærer 10-20 ganger høyere skaderisiko enn tog.

- 6 Underlagsdokumenter har anbefalinger vedr. trafiksikkerhet som det ikke konkluderes på i utredningen. Det er uvisst om det vil settes restriksjoner på kjøring av godstrafikk mellom annen trafikk, transport av farlig gods eller bruk av eldre materiell. Slike forhold vil kunne endre forutsetningene i beregningene og må synliggjøres.

7 Tiltakshavers merknader:

I konsekvensutredningen er bare 2 godstogpar lagt inn i de samfunnsøkonomiske og trafikkmessige beregningene. Eventuelle restriksjoner vil derfor i liten grad påvirke beregningene i negativ retning. NSB finner at utredningsprogrammet er oppfylt når ovenstående tilleggsvurderinger er gjennomført.

Tiltakshavers merknader:

NSB BA anser utredningsprogrammet som bare delvis besvart og savner dokumentasjon for at sikkerheten blir minst like bra som ved å kjøre tog som alternativt kollektivtransport på strekningen. Høringsinstansen påpeker videre at eventuelle ekstratiltak og kostnadene knyttes til dette må beskrives og synliggjøres i konsekvensutredningen. I forhold til utredningsprogrammet anses sikkerhetsvurderingen som tilstrekkelig besvart gjennom tabell 26 samt med beskrivelsen av ulykkesrisiko i tunnel. Det vises for øvrig til brev fra tiltakshaver til NSB BA av 23.02.00. (vedlagt sluttdokumentet)

Ansvarlig myndighet viser til at det i henhold til Jernbaneloven av 11.06.1993 og tilhørende forskrifter vil det måtte søkes Statens Jernbanetilsyn om godkjenning av ny kjøreveg hvor det forutsettes nødvendig sikkerhetsdokumentasjon. Ansvarlig myndighet forutsetter at disse forholdene avklares i senere planfase.

A8 Bergvesenet

25.10.99

- 1 Bergvesenet savnet enkelte viktige geologisk data og har fått tilsendt tilleggsmateriale. Som statens fagmyndighet for utnyttelse av mineralske ressurser er Bergvesenet spesielt opptatt av tunnelmasseproblematikken. Etatens kompetanse gjør det også naturlig å gå inn på de geofaglige undersøkelsene, særlig anleggsfasen.
- 2 Med henvisning til Romeriksporten vurderes det hvordan sammenfatning av geologiske data og behandlingen av disse er kvalitetssikrere i forhold til beslutningsprosessen. Hvordan kan politiske myndigheter og Stortinget vurdere de anbefalinger som foreligger? Det foreligger utførlig dokumentasjon. Sprekkeproblemer synes hensynstatt ved å trekke den anbefalte traséen langt vest, men dette diskuteres ikke i utredningen. Det må framgå av utredningen hvilken sammenfatning som er gjort av de

ulike alternativene, samt konklusjoner for det anbefalte alternativet. Det bør også framgå hvem som har trukket konklusjonene.

Tiltakshavers merknader:

Jernbaneverket har knyttet til seg de rådgivere som anses å ha den beste kunnskapen om geologi og ingeniørgeologi i området. Konklusjoner fra dette framgår av hovedplanens tekniske rapport. Uansett hvilken konklusjon som trekkes og hvem som trekker den er det Jernbaneverket som er tiltakshaver og må stå til ansvar for de konklusjoner som trekkes.

Planlegging og utredning har skjedd i samme periode som problemene i Romeriksporten oppstod. Dette har i stor grad påvirket traséføring og omfang av tetttiltak. Evalueringen av Romeriksporten (NOU 1999:28) viser for øvrig at kritikkverdige forhold oppstod først og fremst i gjennomføringsfasen.

Bergvesenet savner referanse til erfaringer og registreringer fra TBM-boret vanntunnel mellom Bærum og Holsfjorden.

Tiltakshavers merknader:

Erfaringer fra vanntunnelen inngår i utredningsgrunnlaget. (Ref.: Asker og Bærum vannverk, Vedlikeholdsinspeksjon av tunnel Toverudseter – Kattås, 15.mai 1992)

- 3 Det framgår ikke om vedlikeholdskostnadene inngår når fullprofilboring vurderes som lite aktuelt. Viser til underlagsrapport om fullprofilboring og sikkerhet. Teknisk/økonomisk vurdering av fullprofilboring versus konvensjonell drift for anleggs og driftsperiode bør tas med blant referansene.

Tiltakshavers merknader:

Slike forskjeller i vedlikeholdskostnader fanges ikke opp på hovedplannivå. Etter tetting og sikring vil det neppe være noen målbar forskjell på vedlikeholdskostnadene. Fullprofilboring er utredet av institutt for bygg- og anleggsteknikk ved NTNU, juni 1998.

Det er stor forskjell i overskuddsmasser mellom korridorene når det gjelder bergarternes brukbarhet og deponeringssteder. I følge utredningen vil fullprofilboring minske deponeringsbehovet. Bergvesenet ser dette som lite avgjørende, og viser til at spørsmålet vil bli utredet i den videre prosessen med valg av endelig trasé.

- 4 Bergvesenet oppfatter de anførte manglene i konsekvensutredningene som vesentlige, og at så vel de faglige vurderingene som presentasjonen bør gjennomgås. Bergvesenet anser likevel de foreliggende utredningene med de tillegg vi etterlyser som en solid og betryggende dokumentasjon av forholdene vedrørende trasévalget.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer anses utredningsplikten som delvis oppfylt. Ansvarlig myndighet vurderer tiltakshavers merknader som klargjørende i forhold til de temaene som Bergvesenet etterspør, og det ses ikke behov for tilleggsutredninger.

Det konstateres at høringsinstansen har fått tilsendt tilleggsmateriale .

Valg av drivemetode, TBM eller konvensjonell drift, foretas i detaljplan/byggeplanfasen, evt også etter anbudsrunder.

A9 Nærings- og handelsdepartementet

26.10.99

- 1 Ingen merknader til konsekvensutredningen.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen ikke har merknader til konsekvensutredningen.

A10 Statens helsetilsyn

29.10.99

- 1 Refererer uttalelse til utredningsprogrammet og saksbehandlingen rundt dette, og at merknadene fra helsetilsynet ikke ble tatt inn i programmet. Helsetilsynet finner det påfallende at Jernbaneverket i så liten grad har ønsket å utrede konsekvenser for bomiljø, oppvekstmiljø og andre sosiale faktorer, samtidig som samme etat utreder disse forholdene i Gamlebyen i Oslo. Det forhold at helsemessige og sosiale konsekvenser i så liten grad er utredet bidrar til å svekke utredningen som beslutningsgrunnlag ved utbygging av Ringeriksbanen. Minner om at kommunestyret gjennom kommunehelsetjenestelovens § 4a-5 kan pålegge den ansvarlige for et forhold ved eiendom eller virksomhet for egen regning å utrede mulige helsemessige konsekvenser av forholdet.

Tiltakshavers merknader:

Melding med forslag til utredningsprogram peker på at støy, antall innløste boliger, friluftsliv og sikkerhet er de vesentligste helsemessige konsekvensene. Planlegging og utredning har skjedd i samarbeid med de berørte kommunene. Forslag til utredningsprogram ble justert etter møte med kommunehelsetjensten før oversendelse til ansvarlig myndighet. Kommunene har ikke kommet med vesentlige innvendinger til de utredninger av helsemessig betydning som er presentert.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Som følge av merknad ang. de helsemessige og sosiale konsekvensene ble det avholdt et møte med tiltakshaver, ansvarlig myndighet og faginstansen Helsetilsynet og Fylkeslegen for Akerhus og Buskerud den 10.01.00. Det ble enighet om at konsekvensene for bomiljø, oppvekstmiljø og andre sosiale faktorer er viktige, men at konsekvensene og mulige avbøtende tiltak bedre kan ivaretas og synliggjøres i senere planfaser.

A11 Fylkesmannen i Oppland

1.11.99

- 1 Siterer uttalelse fra Jevnaker kommune. Kommunen uttrykker at det vesentligste er å få en bedre samferdselsforbindelse til Oslo/Sandvika så fort som mulig. Kommunen finner at utredningsplikten er oppfylt.
- 2 Fylkesmannen slutter seg til kommunens uttalelse.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

A12 Norges vassdrags- og energidirektorat

1.11.99

- 1 Uttaler seg i forhold til statens politikk når det gjelder vassdragsvern, vassdragsforvaltning og energiforsyning. Ved uttalelse til utredningsprogram ble det påpekt nødvendighet av grundig vurdering av fare for tunnellekasje og tettingstiltak.
- 2 Det utført relativt grundige geologiske undersøkelser, herunder hydrogeologiske vurderinger, analyse av sårbare naturtyper og nedbørfelt i forhold til tunnellekasje. Etter valg av trasé vil mer detaljerte undersøkelser gi grunnlag for å sette tetthetskrav. NVE vil kunne bidra med kompetanse på tetting og tetthetskrav når mer detaljerte undersøkelser foreligger.
- 3 Minner om at det må tas særlig hensyn til verna vassdrag i den videre planleggingen.
- 4 Deponering av sprengt stein i vassdrag kan forurense og påvirke det biologiske mangfold på deponisted og nedstrøms, jfr. NVE rapport 29/98 "Massedeponering av sprengstein i vassdrag – forurensingsvirkninger". Dette må vurderes ved kryssing av

bekk/elv og midlertidig eller permanent deponering. Evt. utfylling i eller nær vassdrag må utredes nærmere. NVE kan i en senere fase bidra med kunnskap om landskapsmessig plassering og utforming av deponier.

- 5 Ut fra hensyn til vassdrag, og særlig verna vassdrag, vil en tunneltrasé være minst konfliktfyllt.
- 6 Ved nærføring og kryssing av vassdrag er det viktig at det i planlegging og utførelse tas høyde for flomfare og vanskelig grunnforhold. Dette gjelder særlig Busundlinja kryssing ved Busund som berører Nordre Tyrifjorden våtmarksområde og flere andre verdifulle lokaliteter. Ved siden av natur/friluftsverdiene vil en kryssing her måtte medføre store inngrep på grunn av flomfare, vanskelige grunnforhold og fare for utrasing i vassdraget som en følge av erosjon.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det registreres at høringsinstansen ikke har innvendinger mot konsekvensutredningen, og at utredningsprogrammet ansees å være besvart. NVE's vurderinger angående geologi, hydrologi, vernet vassdrag, massedeponering, valg av traséalternativ, flom og grunnforhold tas til orientering og forutsettes fulgt opp i senere planfase. Det vises for øvrig til vurderinger av merknadene til Åsa- aksjonen (D11).

A13 Landbruksdepartementet

3.11.99

- 1 De fleste problemstillinger om jord- og skogbruk er behandlet i tråd med kravene i utredningsprogrammet.
- 2 Det er gjort en prinsipielt uakseptabel avgrensning av mandatet for utredningen ved at de indirekte konsekvensene ikke er medregnet på en dekkende måte. Arealforbruk grunnet endret utbyggingsmønster er den viktigste konsekvensen for landbruket. Ulike vekstprognoser burde vært utredet. Departementet forstår RPR for SATP slik at beslutninger om utbygging av infrastruktur gjøres ut fra hva som over tid er tjenlig arealbruk. Konklusjonen fanger ikke opp at en jernbanekonsentrert utbygging kan berøre relativt store landbruksarealer. Sammenstilling av konsekvensene av de ulike traséene gir ikke tilfredsstillende oversikt over verdien av de arealene som berøres.

Tiltakshavers merknader:

Utbyggingspolitikken fastlegges gjennom kommuneplanens arealdel. Utviklingen er ikke avhengig av banen, men tiltaket vil kunne påvirke takten. Dersom departementet mener at veksten må begrenses i Ringerike og Hole kommuner bør dette fremmes som en uttalelse eller innsigelse til kommuneplanens arealdel.

Ringeriksbanen vil kunne gi økt utbyggingspress, men det er ikke mulig å gi en presis beskrivelse av størrelsen på utbyggingspresset. Hole kommune har i dag et utbyggingspress, og en boligstyrt vekst. Generelle utviklingstrekk i form av planlagte og vedtatte utbedringer av E16 og generell økonomisk vekst vil sannsynligvis forsterke utflyttingen fra Oslo. Grensen for akseptabel dagpendling vil da flyttes i retning Ringerike kommune. Ringeriksbanen vil innebære en rask og direkte forbindelse til Hønefoss, og vil kunne kanalisere utbyggingspresset til bynære områder framfor en konsentrisk vekst rundt Oslo.

Dersom det legges opp til en jernbanetilpasset utbygging vil landbruksarealer kunne bli berørt, men det er stor forskjell på hvor store arealer som kan forventes nedbygd. Under tema arealbruk er det sett på mulige utbyggingsarealer innenfor 1 km radius fra holdeplassene. Vi viser for øvrig til oppsummering vedlagt sluttdokumentet.

- 3 Befolkningsvekst er lagt inn i henhold til kommuneplanene. Dette er mangelfullt fordi kommuneplanene er utarbeidet uten Ringeriksbanen og gir et relativt statisk og kortsiktig perspektiv.

Tiltakshavers merknader:

Hole kommune har i dag en boligstyrt vekst, og søker gjennom sin arealpolitikk å begrense veksten til 1%. Ringeriksbanen er ikke avgjørende for veksten i kommunen. Kommunen ønsker å satse på kommunesenteret Vik, som er omgitt av landbruksarealer. En holdeplass her vil styrke tettstedet og derved være i tråd med RPR for SATP.

Ringerike kommune ønsker en høyere vekst enn foregående år, og har i vedtatt kommuneplan lagt opp til å satse på Hønefoss by. Ringeriksbanen vil kunne bygge opp under kommunens planer som er relativt ekspansive. Kommuneplanens arealdel og tema Arealbruk viser for øvrig store utbyggingsreserver i og nær Hønefoss uten å ta i bruk A-områder fra JAV.

- 4 Utredningen er mangelfull, men Busundlinja og Norderhovlinja antas å være til langt større ulempe for landbruket enn alternativene via Åsa. Med mindre det dokumenteres konfliktfrie utbyggingsområder for framtidig vekst er Kroksundkorridoren uakseptabel.

Tiltakshavers merknader:

Konsekvensutredningsrapportene behandler virkninger for landbruk, natur og kulturlandskap innenfor korridorene. De overordnede vurderingene, dvs. sammenlikning av korridorene og utbyggingsvedtak er knyttet til Stortingets vedtak.

Slik tiltaket er beskrevet i kommunedelplanene gjennom Hole og Ringerike vil det kun bli bygd ut holdeplasser ved Vik/Sundvollen og Hønefoss. Dette vil være i tråd med kommunenes arealpolitikk og RPR for SATP. Ut over det som er nevnt ovenfor vil utbygging kunne skje på konfliktfrie arealer.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer anses utredningsplikten som oppfylt dersom følgende forhold blir supplert:

Tiltakshaver bes utarbeide en ny sammenstilling som presenterer verdien av de landbruksarealene som berøres for sluttokumentet. I tillegg bes tiltakshaver om å beskrive de indirekte arealkonsekvensene på de foreslåtte nye stasjonsområdene.

Ansvarlig myndighet mener at konsekvensene av ulike vekstprognoser for arealbruken i de enkelte kommunene belyses i de aktuelle kommuneplanene.

A14 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

10.11.99

- 1 Helhetsinntrykket av utredningen er godt, med lett tilgjengelig presentasjon uten at det i vesentlig grad har gått på bekostning av det faglige innholdet. Merknader fra fagavdelingene forutsettes fulgt opp i senere planfaser. Utredningen synes tilfredsstillende som grunnlag for trasévalg gjennom Bærum.
- 2 Miljøvernavdelingen vurderer utredningen tilfredsstillende for naturmiljø, friluftsliv og forurensing for å velge trasé i Bærum.
- 3 Jernbanelinjen har gjort en skjønnsmessig vurdering av hvorvidt utbyggingsområdet på Avtjerna kan betjenes av holdeplass ved Bjørum, men dette er ikke beregnet. Det er primært Bærum kommunes oppgave å dokumentere mulighetene for en tilfredsstillende kollektivbetjening av Avtjerna. Asplan Viak AS har utredet dette for kommunen i forbindelse med behandling av fylkesmannens innsigelse mot Avtjernautbyggingen. Denne utredningen bekrefter at banen alene ikke vil gi noen tilfredsstillende kollektivdekning av Avtjerna, samt at Ringeriksbanen ikke vil gi vesentlig høyere kollektivandel enn bussbetjening av området. Konsekvensutredningen synes derfor grovt å synliggjøre muligheter og begrensninger.
- 4 Positivt at det er laget forslag til deponier i tidlig planfase. Forutsetter at deponiplan i forbindelse med reguleringsplan sendes på høring. Ved endelig vurdering bør faren for forurensing, fare for utrasing og anleggsulemper inngå. Godkjente deponisteder bør

representere en overkapasitet på mer enn 20%. I Bærum er det særlig viktig at deponiplanen ses i sammenheng med andre prosjekter med store masseoverskudd.

- 5 Landbruksavdelingen påpeker at samlekategoriene skog/beite i liten grad synliggjør arealenes produksjonsevne i form av dyrkbarhet eller bonitet. Manglende data om kvalitet kan gi et skjevt inntrykk av konsekvensgraden for landbruk, noe som synes å være tilfelle i vurderingen mellom Busundlinja og Norderhovlinja.
- 6 For å vurdere eiendomsinngrep, drivverdighet på restarealer og mulighet for arealbytte/makeskifte, og bør mer detaljerte kart utarbeides før linjevalg. Det er også ønskelig med vurderinger rundt utbyggingsmønster og arealbruk.

Tiltakshavers merknader:

Eiendomsinngrep, arrondering av restarealer framgår av temakart landbruk. Originalmålestokk for kartene er 1:5000.

- 7 Beredskapsavdelingen finner hensyn til beredskap og ulykkesrisiko tilfredsstillende utredet. Ut fra beredskapshensyn er Norderhovlinja og Busundlinja via Skaret best. Økrilinja og Bjørumlina er dårligst. Forutsetter at risikoreduserende tiltak iverksettes i henhold til DNV rapport 98-3190. Forventer at Jernbaneverket til enhver tid har oversikt over hvilke typer gods som transporteres på nettet.

Tiltakshavers merknader:

Det bekreftes at anbefalingene fra DNV-rapporten er lagt til grunn.

- 8 Fylkesmannen anbefaler at KU suppleres med strategi for framtidig utvikling av Vest- og Ringeriksregionen basert på bl.a. variable vekstprognoser. Valg av trasé må primært skje ut fra jernbanetekniske hensyn og fra hensyn til jordvern, skogvern og miljøvern, men for at prosjektet skal kunne forsvares må også andre samfunnshensyn vektlegges. En slik studie bør i så fall utarbeides i samarbeid med lokal og regionale myndigheter. Uavhengig av Ringeriksbanen er det på lang sikt naturlig å tenke seg at Ringerike og Hadeland blir stadig sterkere integrert i hovedstadsområdet, med forsterket arealpress. Hvis man gjennom planleggingen av Ringeriksbanen kan motvirke en slik negativ utvikling bør det skje i forkant, ved et bevisst valg av trasé og holdeplasser tilpasset forutsetningene i RPR for SATP.

Tiltakshavers merknader:

Tiltakshaver er enig i at en slik regional analyse hadde vært interessant, og mener at dette bør gjennomføres etter at Ringeriksbanen er vedtatt, men før den åpner. For øvrig anser tiltakshaver at dette ligger utenfor Jernbaneverkets primære ansvarsområde og det mandat som Jernbaneverket er gitt gjennom Stortingets vedtak om Ringeriksbanen. Dersom dette tas opp i en regional plansammenheng vil det være naturlig at Jernbaneverket deltar på linje med andre lokale og regionale myndigheter og sektorer.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer, anses utredningsplikten som oppfylt, men påpeker at Fylkesmannens faglige merknadene må følges opp i de senere planfase.

Ansvarlig myndighet er enig i høringsinstansens merknader som er knyttet til trafikkgrunnlaget rundt stasjoner langs banen samt til temaet naturmiljø, friluftsliv og masseuttak-/deponi. Ansvarlig myndighet forutsetter at dette ivaretas i neste planfase. Det vises for øvrig til vurderinger av merknadene til Åsa- aksjonen (D11).

A15 Direktoratet for naturforvaltning

16.11.99

- 1 Direktoratet har gått gjennom hovedrapporter og fagrapporter innen sitt område og har ikke innvendinger til utredningene for naturmiljø og landskap.
- 2 Viktige premisser for vurderingene er konvensjonen om biologisk mangfold, samordnet areal- og transportplanlegging samt friluftshensyn.

- 3 Konklusjonene for friluftsliv for to traséer via Åsa kan misforstås og bør rettes i sluttdokumentet. Det må påpekes at stor negativ konsekvens for friluftsliv gjelder en delstrekning mellom Elvika og Åsa, og ikke hele Sundvollenlinja.

Tiltakshavers merknader:

I følge temakart Friluftsliv er stor negativ konsekvens knyttet til områdene ved Åsatangen. Middels konsekvens gjelder dagstrekning Lårvika. Oppsummeringen presenterer en samlet rangering innen korridoren.

- 4 DN har ikke innvendinger mot Jernbaneverkets anbefalinger for trasévalg, men konkluderer med at kryssing av Kroksund bør unngås pga. store negative konsekvenser for viktige naturverdier. Skaretlinja og Bjørum via Skaret synes ikke å berøre viktige naturverdier og unngår tverrslag/massedeponi inne i Marka. DN viser til at naturmiljøet i Busundlinja har en langt høyere verdiklassifisering enn landskap/kulturmiljø i Norderhovlinja. Busundlinja påvirker verneområder og Ramsarområdet vil bli sterkt negativt påvirket. En ødeleggelse eller forringelse av området vil være et brudd på Ramsarkonvensjonen. Fagrapporten oppsummerer at både Norderhovlinja og Busundlinja gir stor negativ konsekvens for Viksåsen, Storelva og Kroksund. DN fraråder på det sterkeste videre planlegging etter Busundlinja.

Tiltakshavers merknader:

Høy verdi betyr at konsekvensen er vurdert som stor for enkeltlokaliteter. Avbøtende tiltak vil redusere konsekvensen. Det samme gjelder Viksåsen. Det er ikke påvist konflikt mellom en tunnel og verneverdiene knyttet til den tørre kalkfurskogen.

- 5 Ingen korridor eller traséalternativ skiller seg ut som klart best i forhold til areal- og transportplanlegging. En bane over Kroksund er antakelig litt bedre enn via Åsa, men ikke så vesentlig at det berettiger forringelse eller ødeleggelse av store miljøverdier som Kroksundkorridoren vil føre med seg.
- 6 Det må tas spesielle hensyn ved plassering og utforming av massedeponi, tverrslag og veier inn til disse, slik at de gir minst mulig skade for friluftsliv og natur.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansens kommentarer anses utredningsplikten som oppfylt. Høringsinstansens kommentarer om de enkelte konsekvensene tas til orientering. Lokalisering av massedepoier inngår i senere planfaser.

A16 Riksantikvaren

16.11.99

- 1 Delanalysene om kulturminner, kulturmiljøer og landskap oppfyller utredningsprogrammet, og utredningsplikten etter PBL §33-2 er oppfylt. Det går klart fram at enkelte traséer medfører betydelige negative konsekvenser.
- 2 Undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9 er ikke oppfylt.
- 3 De to konsekvensutredningene er ikke direkte sammenliknbare i sammenstilling og anbefaling. Det er uheldig at det ikke gjøres en samlet vurdering av Sandvika-Kroksund-Hønefoss, men bare for delstrekningene før og etter Kroksund.

Tiltakshavers merknader:

Utredningene skal være beslutningsgrunnlag for valg av alternativ innenfor korridorene, og trasévalg før og etter Kroksund vil kunne skje fritt.

- 4 Via Åsa er Utvikalinja mest konfliktfylt. Alternativene gjennom Steinseter og Åsa er konfliktfylt, og detaljplanlegging vil være avgjørende for om resultatet kan bli akseptabelt.
- 5 Norderhovlinja er vurdert som god totalt av Jernbaneverket, og med middels konsekvenser for fornminner. RA er ikke enig i dette da utredningen viser stor konflikt

med kulturminneinteressene over store deler av strekningen, med stort potensiale for funn av fornminner i et svært viktig kulturhistorisk miljø. Utredningen synes ikke å være i samsvar med fagutredningen.

Tiltakshavers merknader:

Formuleringen "god" gjelder en sammenstilling av alle de konsekvensene av jernbanetiltaket som er utredet. Det framgår klart at valg av løsning er en avveining av ulike verneinteresser, og at Jernbaneverket vil komme med sin anbefaling etter høring. Tiltakshaver er enig i at middels konflikt med fornminner slik det framstilles i tabell 34 ikke er i samsvar med fagutredningen, men vil vise til at tabell 8 klart angir at Norderhovlinja er verst for kulturmiljø. Det samme framgår også av den verbale sammenstillingen på side 77 og sammendraget på side 6, der for øvrig fornminnene ved Hverven og Hvervenmoen er spesielt nevnt.

- 6 Kroksundbrua er problematisk da den vil dominere landskapsbildet. Dessuten stort potensiale for steinalderfunn på begge sider av fjorden. Kulturlandskapet på Røysehalvøya har ikke bare stor regional verdi, men det har også nasjonal og delvis internasjonal verdi. Norderhovlinja vil være spesielt synlig, og viktige landskapstrekk og kulturmiljøer er svært sårbar for nye tiltak.
- 7 Konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø er så store at både Norderhovlinja og Busundlinja vil kunne utløse innsigelse til plan. Det er uheldig at Jernbaneverket i sine vurderinger karakteriserer disse linjene som gode, da utredningen tydelig viser klart størst negative miljøkonsekvenser.
- 8 Trasé via Økri frarådes av hensyn til landskap og kulturmiljø.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt. Det forutsettes at Riksantikvaren faglige vurderinger og undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9 følges opp i senere planfase.

B FYLKESKOMMUNALE ORGAN

B1 Buskerud fylkeskommune

22.10.99

- 1 Fylkesutvalget mener utredningsplikten i forbindelse med konsekvensutredningen for Ringeriksbanen fase 2 er oppfylt.
- 2 Fylkeskommunens kulturavdeling bekrefter at utredningsplikten er oppfylt for kulturminner slik det framkommer av kulturminnelovens § 9 om undersøkelsesplikt ved planlegging av større tiltak.
- 3 Fylkesrådmannen mener at utredningsplikten er oppfylt i forhold til friluftsliv, men viser til merknaden fra plan- og ressursstyret i Hole.
- 4 Fylkesrådmannen vurderer utredningsplikten til å være oppfylt når det gjelder konsekvenser for nåværende Randsfjordbane, men savner en presisering av at dagens Bergensbane stopper i Vikersund og Hokksund. Det burde vært med en opplisting av hvor mange passasjerer som benytter denne muligheten.

Tiltakshavers merknader:

I dag er det kun dagtoget og nattoget som stopper her. Ingen ekspressstog stopper mellom Drammen og Hønefoss. Antall reisende er lavt.

- 5 Fylkesrådmannen vurderer utredningsplikten til å være oppfylt når det gjelder konsekvenser for landbruk, økologiske systemer og vassdrag medregnet Steinsfjorden. Det samme gjelder øvrige tema i utredningsprogrammet.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

B2 Hordaland fylkeskommune

26.10.99

- 1 Fylkesutvalget vil understreke at bygging av Ringeriksbanen som en del av utviklinga av Bergensbana, er av nasjonal betydning og at dette sammen med innføring av krengetog frå sommeren 2000, vil gjøre Bergensbanen til et miljøvennlig og konkurrerende alternativ for både gods- og passasjer trafikken mellom aust og vest. Innkorting av Bergensbana er et viktig bidrag for å opprettholde og auke verdiskapningen både i regional og nasjonal sammenheng.
- 2 Fylkesutvalget tek konsekvensutredningen for Ringeriksbanen til orientering og er nøgd med at Jernbaneverket har følgd opp de utredningene som de ble pålagt gjennom konsekvensprogrammet.
- 3 Fylkesrådmannen mener at Jernbaneverket har fulgt opp utredningsprogrammet som fylkesutvalget vurderte som tilfredsstillende. Bygging av Ringeriksbanen er en alt for viktig sak til å ende opp som en lokal interessekonflikt i Hønefoss- Osloområdet. Viser til at N/K- forholdene for alternativ i begge korridorer viser at innkorting av Bergensbanen er et godt prosjekt.
- 4 For Hordaland er en innkorting av transportida for gods svært viktig. Svært mye av verdiskapning skjer innen bransjer som allerede i dag bruker jernbanen, eller kan bruke jernbanen ved redusert framføringstid. En stor del av produksjonen er konkurranseutsatt og eksportretta, der raskere og billigere transport er helt sentralt. Redusert transporttid og et trygt fremkomstmiddel som toget er, vil være med på å styrke en allerede viktig transportkorridor, og medvirke til å opprettholde og øke verdiskapningen regionalt og nasjonalt.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer, anses utredningsplikten er oppfylt.

B3 Akershus fylkeskommune

07.12.99

- 1 Fylkesutvalget anser utredningsplikten oppfylt med noen merknader: Konsekvensene av masseoverskuddet for de forskjellige alternativene synliggjøres bedre. Under-søkelseplikten etter kulturminneloven er ikke oppfylt, men antas oppfylt senere, fortrinnsvis ved høring av reguleringsplan.

Tiltakshavers merknader:

Det er liten forskjell på mengde overskuddsstein mellom alternativene. Den viktigste forskjellen når det gjelder masseoverskudd er etter tiltakshaver hvor masseoverskuddet oppstår, dvs. hvor tunnelåpninger og tverrslag er plassert i forhold til hovedvegssystem og mulige avsetningssteder. Dette er presentert i kapittel 5.12, med oversikt over mengde og mulige steder å transportere steinen.

I Akershus har alle alternativer uttak ved Tanumveien. Økrilinja gir masseoverskudd i Lommedalen. Fra øvrige alternativer tas steinen ut i nærheten av E16. Det skal utarbeides deponeringsplan før reguleringsplan fremmes.

- 2 Kommunedelplanen i Bærum er et godt grunnlag for videre arbeid. Bjørumlinja eller Bjørum via Skaret er mest realistisk.
- 3 Fylkesutvalget uttrykker skepsis til Ringeriksbanen. Dersom prosjektet skal gjennomføres må det ikke gå på bekostning av dobbeltsporene Asker-Skøyen og Ski-OsloS.

- 4 Fylkesrådmannen anser Skaretlinja som uproblematisk, men uten positive effekter. Etter en isolert vurdering av SATP ville fylkesrådmannen anbefalt Økrilinja, men forholdet til jordvern og kulturlandskap gjør alternativet for konfliktfylt i dag. Holdeplass ved Bjørum anses ikke ha vesentlig betydning for betjening av eksisterende og framtidig bosetting, og vil antakelig ikke forsvares samfunnsøkonomisk, men Fylkesrådmannen kan vanskelig gå mot alternativ som gir mulighet for holdeplass. Det presiseres at dette ikke betyr at vei- og kollektivbetjening av Avtjerna er tilstrekkelig utredet.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt dersom masseoverskuddet for de forskjellige alternativene synliggjøres bedre.

Tiltakshaver bes utarbeide en ny sammenstilling av masseoverskuddet som tas inn som vedlegg til sluttdokumentet.

Undersøkellesplikten etter kulturminneloven §9 følges opp i senere planfase. Det vises for øvrig til ansvarlig myndighets vurdering til Bærum kommune (C6).

C KOMMUNALE ORGAN

C1 Modum kommune

14.09.99

- 1 Oppdatering og eventuelt nybygging/ombygging av nåværende trasé for Bergensbanen med Randsfjordbanen som en del er en bedre løsning for forkortelse av reisetiden mellom Oslo/Bergen enn det som ligger i å bygge en Ringeriksbane. Modum kommune anmoder om at dette tas hensyn til i det videre planarbeidet.
- 2 Rådmannen anfører i sitt saksframlegg at utredningene synes å besvare oppgavene og programmene på en tilfredsstillende måte.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

C2 Vaksdal kommune

22.09.99

- 1 Ingen merknader

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen ikke har merknader og dermed at utredningsplikten er oppfylt.

C3 Bergen Kommune

20.10.99

- 1 Næringsstyret understreker at Ringeriksbanen vil ha meget stor betydning for Bergensbanens konkurransekraft og næringslivet i regionen som benytter NSBs transporttilbud.
- 2 Næringsstyret har forventninger til framdrift og bygging av Ringeriksbanen. Begge korridorene er i utgangspunktet tilfredsstillende.
- 3 Næringsstyret anbefaler Stortinget å velge en løsning over Kroksund fordi denne korridoren gir den kortest framføringen og er i tråd med tidligere vurderinger fra Jernbaneverket.

- 4 Næringsstyret påpeker at det er viktig å få utvidet tunnelprofilen på hele Bergensbanen til vanlig europeisk standard.
- 5 Rådmannen viser til næringsstyrets innspill til NTP 2002-2011. Her vises det til integrasjon mellom jernbane og sjøvei, der Bergen havn kan gi en alternativ transportkorridor til England og kontinentet. For at tog skal bli et reelt alternativ til fly mellom Bergen og Oslo kreves investering til krengetog og Ringeriksbanen. Det siste punktet kan bli en regionalpolitisk utfordring å få gjennomslag for med stramme budsjetter og krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen anser utredningsplikten oppfylt. Kommentarene tas til orientering.

C4 Hole kommune

28.10.99

- 1 Kommunestyret finner utredningsplikten oppfylt for følgende tema uten vesentlige merknader: Kulturmiljø, landskap med justering (direkte landskapsmessig effekt av Kroksundkryssingen, fisk og storvilt, støy og vibrasjon med kommentar (subjektiv støy bør nevnes). Forutsetter at ny bebyggelse i Vik sentrum og Solbakkenfeltet er med i beregningene. Støy i anleggsperioden, særlig i stasjonsområdene kommer dårlig fram), friluftsliv og lek (unntatt barrierevirkning), landbruk med merknad (det bør komme klarere fram at noe av landets beste jordbruksområder går tapt), geologi, arealbruk og trafikk, samt massedeponi med merknad (motstridende interesser mellom Marka og bebygde områder kommer ikke fram, uklart hvor mye hvert sted kan ta imot).
- 2 Kommunestyret finner utredningsplikten ikke oppfylt for landskapsøkologi. De alvorlige konsekvensene for naturmiljø i fagrapporten fra NINA vedr. Kroksund-alternativene synes ikke å være fulgt opp i konklusjonene i konsekvensutredningen.

Tiltakshavers merknader:

Fagrapporten omhandler planområdet, uavhengig av korridor. I konsekvensutredningsrapporten er beskrivelse og sammenlikning gjort innenfor Kroksund-korridoren. Bru over Kroksund er felles for begge traséer, det samme gjelder inngrep i Viksåsen. Vurderingsskalaen søker å få fram beslutningsrelevante forskjeller, og for naturmiljø er Busundlinja vurdert som mer konfliktfylt enn Norderhovlinja. Dette er i samsvar med fagrapporten. For øvrig legges til grunn at vern etter naturvernloven innebærer at et område er vurdert som viktige i nasjonal sammenheng, uten at begrepet nasjonalt viktig er brukt i konsekvensutredningsrapporten.

Konsekvensgraden er knyttet til verdivurdering av området vurdert opp mot forventede virkninger. Høy verdi (nasjonal/internasjonalt verdi) gjør at konfliktgraden kan vurderes som stor selv om virkningene isolert sett ikke er store. I konsekvensutredningsrapporten søkes det å beskrive virkninger og forskjeller mellom alternativene innen korridoren, mens fagrapporten også gjør en sammenlikning på tvers av korridorene. Dette vil bli fulgt opp i den videre planbehandlingen.

- 3 Kommunestyret finner utredningsplikten ikke oppfylt for vann og vassdrag. De konkrete effektene for økosystemene som følge av avrenning av nitrogen fra rester av sprengstoff kan være betydelige, men dette er noe vagt beskrevet. Uklart om virkningene kun gjelder anleggsperioden. Avrenning fra bl.a. massedeponier er ikke vurdert med mulige konsekvenser for jordsmonn, bekker og sjøer.

Tiltakshavers merknader:

En jernbane i drift vil ha svært liten påvirkning av vann og vassdrag, og omtalte effekter gjelder anleggsperioden. Det er forutsatt satt inn tiltak for å begrense avrenning til vann og vassdrag. I følge fagrapport vassdrag kan noe nitrogen forefinnes som giftig ammoniakk i nærheten av utslippene. Utredningen er ikke ment å være fyllestgjørende

når det gjelder massedeponier, og det vil være naturlig å ta opp avrenningsforholdene i forbindelse med massedeponeringsplanen som skal lages etter at alternativ er valgt.

- 4 Kommunestyret finner utredningsplikten ikke oppfylt for lek og friluftsliv, der barriereeffekten synes undervurdert for Sundvollen (Utvikalinja) og ved Vik.

Tiltakshavers merknader:

Vurdering av størrelse på barriereeffekter er basert på faglig skjønn, og er bare et av kriteriene for konsekvensvurderingen innen tema friluftsliv og lek. Tiltakshaver tar kommunens merknad til etterretning, jfr vedlagt temakart.

- 5 Kommunestyret finner utredningsplikten ikke oppfylt for trafikk. Gode trafikkprognoser er viktig for prosjektets økonomi. Det foreligger ingen fullført fagrapport på temaet. Det forutsettes at dette forhold rettes opp straks av hensyn til den videre prosess. Videre savnes en vurdering av konsekvensene for overføring av trafikk mellom buss og bane i forhold til varslede endringer for kollektivtraséene for buss i Oslo.

Tiltakshavers merknader:

Konsekvensutredningen er basert på prognoser utarbeidet av Asplan Viak, samt kvalitetssikring av TØI. Sluttrapport fra Asplan Viak er oversendt kommunene. I prognosene er det ikke lagt inn restriksjoner på verken busstrafikk eller biltrafikk inn mot Oslo. Dette er forhold som vil trekke i retning av høyere togtrafikk, men dette er ikke kvantifisert.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer, anses utredningsplikten bare delvis besvart.

Hole kommunes merknadene til fagområdene; landskapsøkologi og lek- og friluftsliv tas til etterretning. Tiltakshaver bes innarbeide de landskapsøkologiske konsekvensene for Kroksund- alternativet og barriereeffekten for lek- og friluft i temakartenene for sluttdokumentet.

Ansvarlig myndighet vurderer også konsekvensene for vann – og vassdrag i forbindelse med anleggsperioden som viktig, men mener disse forholdene bedre kan ivaretas gjennom en egen massedeponeringsplan og i miljøoppfølgingsprogrammet for anleggsperioden. Det vises for øvrig til vurderinger av merknadene til Åsa- aksjonen (D11).

Ansvarlig myndighet beklager at Hole kommune ikke fikk tilsendt sluttrapporten for trafikk før høringsfristen utløp. Kvalitetssikringen som er utført av TØI ansees å gi tilstrekkelig grunnlag for valg av trasé innen hver korridor. Kfr. for øvrig kommentar til Vegdirektoratets uttalelse (A4). Med de supplerende vurderingene i sluttrapporten, anser ansvarlig myndig trafikkberegningene som utfyllende for dette plannivået.

C5 Regionrådet for Hallingdalen

25.10.99

Regionrådet representerer kommunene Hol, Ål, Gol, Hemsedal, Nes og Flå.

- 1 Trasévalg er i første rekke valg som Ringerike, Hole og Bærum bør ta ut fra lokale hensyn. Regionrådet har ikke merknader til Jernbaneverkets anbefaling av trasévalg.
- 2 Beregningene av trafikkvekst er mangelfulle og for lave, særlig for fjerntrafikk, og begrunner det med følgende:
 - Prognosene er i stor grad en framskriving av dagens togreiser og tar lite hensyn til forskjeller i markedet mellom Oslo og Bergen. At 50% av dagens trafikk har utgangspunkt i Hallingdal, en av landets største reiselivsregioner med stort vekstpotensiale er i liten/ingen grad vurdert.

- Vekst på grunn av krengetog er beregnet til 6%, men i følge NSBs vurderinger i forslag til NTP regnes det med 15-20% vekst. Med vekst på 15 % vil gi nærmere 100 000 flere reisende forbi Hønefoss.
- God kapasitet og økt konkurranse med fly og ny helårsvei via Lærdal er lagt inn som bidrag til svekket konkurransekraft for banen. Regionrådet minner om suksessen med flytoget og økning på langdistansetog etter åpning av Gardermoen. Med reduksjon av reisetiden til 4:50 vil toget bli en reell konkurrent til fly Oslo-Bergen. TØI-rapport 1113/1998 viser at trafikkstrømmen på fjellovergangene ikke vil endre seg som følge av ny helårsvei via Lærdal.
- Nytt og moderne togmateriell kan føre til flere reiser. Dette er ikke tatt med i beregningene. I følge undersøkelser som Regionrådet har utført i 1998 er reisekomfort et av de viktigste fortrinn med toget.
- Regionrådet gjennomførte i desember 1998 spørreundersøkelse om krengetog og Ringeriksbanen. Den viser at pris, reisekomfort og reisetid er mest avgjørende for å velge tog framfor andre transportmiddel. 50% svarte at de ville bruke toget oftere etter innføring av krengetog, og 72% med Ringeriksbanen. Undersøkelsen viser et formidabelt potensiale for trafikkvekst.
- Kartlegging blant 10 av de største hotellbedriftene viser også et stort potensiale for økt togtrafikk. Bedriftene representerer 600 000 gjestedøgn, hvorav ca 75 000 benytter tog. Ringeriksbanen er beregnet å gi 45 000 nye gjestedøgn. I tillegg mener hotella at ca 25% av kursgjestene som i dag ikke tar toget vil benytte det nye tilbudet. For ferie/fritid ca 15%. Tallene vil kunne bli betydelig større dersom hele reiselivet tas med. Selv om beregningene er usikre viser de et potensiale som ikke er tatt hensyn til. En reisetid på ca to timer til Oslo/Gardermoen blir oppfattet som en revolusjon i reiselivssammenheng, og vil kunne åpne for kurs/konferanse og dagsturisme til bl.a. skiheisene.
- Det er i liten grad vurdert hva Ringeriksbanen kan bety for godstrafikken, selv med innkorting på 30 km via Roa og 60 km via Drammen. Potensialet for økt godstrafikk vil gi bedre trafikkgrunnlag enn det som framgår av konsekvensutredningen.

Tiltakshavers merknader:

Prognosene er ikke basert på markedsvurderinger vest for Hønefoss, men kun en framskrivning av dagens togtrafikk gitt redusert reisetid og redusert reisekostnad. Det vil uansett hefte stor usikkerhet til prognoser til radikale endringer i transporttilbudet. Usikkerheten er delvis fanget opp i de samfunnsøkonomiske beregningene, og de forhold som regionrådet påpeker vil entydig trekke i retning av bedre samfunnsøkonomi.

Erfaringene fra etter åpning av Gardermoen trekker i gunstig retning for trafikken på Bergensbanen. Dette er ikke fanget opp i prognosene. Det vises også til uttalelse fra NSB BA (A7).

- 3 Gode samferdselsløsninger er en forutsetning for å utvikle robuste regioner og for å kunne opprettholde bosetningsmønsteret i regioner som Hallingdal. For næringslivet, og spesielt deler av reiselivet er samferdsel en av de viktigste rammefaktorene. Det er få eller ingen regioner der reiselivet betyr så mye som for Hallingdal, i dag rekna som landets største innen ferie/fritid, med 3 kommuner blant de 10 største reiselivskommunene i Norge. Rask kommunikasjon vil være avgjørende for at Hallingdal skal kunne opprettholde sin posisjon. Gardermoen fører til at Hallingdal og Ringerike blir liggende mindre sentralt. Ringeriksbanen vil forbedre forholdene radikalt. Hallingdal har stagnert/gått litt tilbake innen ferie/fritid. Kurs/konferanseovernattinger er redusert med 25% de siste 10 år. I følge reiselivsplanen for Buskerud er det 3,2 mill. overnattinger per år i Hallingdal. Dette tilsvarer 40% av folketallet. Sysselsetting innen reiseliv og varehandel utgjør ca 25% (2000 årsverk). Hallingdal er sterkt dominert av primærnæring, og mange har viktig biinntekt fra reiselivet. Relativt høy andel kvinner i reiselivsnæringa er viktig for et balansert

arbeidsmarked. Det er et stort potensiale for hyttebygging, og høy bruksfrekvens gjør reisetid viktigere i konkurransen, der helgetrafikk har en smertegrense på 2,5 – 3 timer. Reisetiden mellom eksempelvis Geilo og Oslo på 2 timer og 11 minutter med Ringeriksbanen vil føre til at Hallingdal vil være på den "rette siden". Banen vil åpne Gøteborg- og Sjællandsmarkedet, og også Holland og Nord-Tyskland via Øresundsambandet. Redusert reisetid vil gi mulighet for dagpendling til Oslo og et viktig bidrag til bosetting.

Tiltakshavers merknader:

Tiltakshaver merker seg uttalelsen, og vil ta dette med i den videre planbehandlingen.

- 4 Regionrådet peker på at det er tatt høyde for økte krav til tetting av tunneler. Det som gikk galt med Romeriksporten må ikke benyttes som argument mot Ringeriksbanen, men bidra til at kostnadsrammene for prosjektet vil holde eller bli lavere en beregnet.
- 5 Ringeriksbanen vil føre til at markedsandelen for togtrafikk vil kunne holde seg på 20 % og at tiltaket vil kunne redusere biltrafikken og gi muligheter for å dempe veksten i flytrafikken.
- 6 Jernbaneverket synes å ha vært nøkterne og forsiktige ved beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Fjerntrafikken er relativt avgjørende for lønnsomheten. I følge TØI-rapport 1109/98 utgjør 10% vekst i trafikkinntekter 22 mill.kr per år. Underskuddet i lokaltrafikken er beregnet til 30-40 mill.kr per år. En vekst på 20% i fjerntrafikkinntekter vil gi en Ringeriksbane i balanse. Dette må være rimelig å forvente med de lave trafikktallene som er lagt til grunn i konsekvensutredningen. Det er heller ikke tatt hensyn til økt omsetning i reiselivet. Dette viser at Ringeriksbanen er samfunnsøkonomisk lønnsom. Det er trolig få eller ingen jernbaneutbygginger på fjern- eller mellomdistanse som kan vise til tilsvarende lønnsomhet.
- 7 Hovedmålet med Ringeriksbanen er å få en helt nødvendig modernisering av Bergensbanen, på lang sikt med reisetid fra Oslo til Bergen på 4:20, til Gol 1:30 og til Hønefoss 0:30. Tiltaket vil bety en ny tidsalder for innbyggere i Hallingdal. Reiseliv og annet næringsliv vil opprettholde og utvikle sine markedsandeler. Regionrådet presiserer at Ringeriksbanen er viktig for hele nedslagsfeltet til Bergensbanen, både som lokal- og fjerntrafikkbane og som øst/vestforbindelse, og bety en ny æra for jernbanen og Bergensbanen spesielt.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer, anses utredningsplikten er oppfylt hvis det i beregningene av trafikken tas med potensialet for økt togtrafikk, spesielt for fjerntogtrafikken. Høringsinstansen merknader til trafikk tas til orientering.

Ansvarlig myndighet anser trafikkberegningene som dekkende for dette plannivået, hvor primærhensikten er å gi grunnlag for valg av trasé innen hver korridor.

C6 Bærum kommune

31.10.99

- 1 Viser til tidligere politiske behandlinger, med vedtak om Bjørumlinja. Kommunen har de siste 10 årene ikke forandret arealbruksstrategi av betydning for trasévalget.
- 2 Kommunestyrets uttalelse til utredningsprogrammet gjengis: Bærum kommune er positiv til tiltaket. Fastholder Bjørum og motsetter seg Isi/Skui og Økri. Avtjerna er vedtatt som framtidig utbyggingsområde og ber om at det utredes hvordan Ringeriksbanen best mulig kan bygge opp under dette som et gunstig utbyggingsområde. Faglige merknader fra Rådmannen bes innarbeidet i programmet. Det må utredes tiltak for å bevare grunnvann og vannstand, særlig reservevannkilden Ståvivann. Tiltak mot risting i boliger der banen i ligger i kulvert må utredes. Ønskelig å se framdrift i sammenheng med dobbeltspor Skøyen-Asker. Ber om utredning av dobbeltspor der banen går i tunnel.

- 3 Vedtatt kommuneplan 98-2015 opprettholder Avtjerna som utbyggingsretning sammen med Fornebu. Fylkesmannen har innsigelse mot utbyggingen inntil det fremmes dokumentasjon på effektiv kollektiv trafikkavvikling. Frogner/Tandbergjordene er vist som jordbruksområder.
- 4 Økrilinja er i sterk konflikt med kommunens tidligere vedtak om arealdisponering og strategi for utbyggingsretning. Forutsetningen for at Økrilinja skal gi samfunnsøkonomi omtrent som de andre alternativene er at Frogner/Tandbergjordene bygges ut. Stasjon på Økri og medfølgende utbyggingspress er i sterk konflikt med landbruk, landskap og kulturmiljø. Rådmannen er kritisk til at Jernbaneverket kun fokuserer på lokalisering av stasjon på Økri etter de sterke signaler kommunen har gitt om dette alternativet.
- 5 Viser til at kommunen ba Jernbaneverket utrede hvordan Ringeriksbanen kan underbygge Avtjerna som utbyggingsområde. Utredningen viser kun at det er mulig å anlegge en stasjon på Bjørum, men tar ikke stasjonen med i beregninger og kostnadsoverslag. Rådmannen beklager at Jernbaneverket ikke har fulgt kommunens anmodning om å vurdere Ringeriksbanen i forhold til Avtjerna.

Tiltakshavers merknader:

Utredningen legger vedtatt arealplan til grunn. Eventuell utbygging er forutsatt etter 2010, dvs. etter basisåret for trafikkprognosene. Jernbaneverket har ikke funnet det riktig å ta med holdeplass i investeringskostnadene fordi det ikke er trafikkgrunnlag i forutsatt åpningsår. Det er imidlertid lagt til rette for holdeplass som kan etableres etter at området eventuelt er bygd ut.

- 6 Faglige merknader fra rådmannen vedrørende næring/sysselsetting, helse og massedeponier er ikke innarbeidet i utredningsprogrammet. Forholdene vurderes ikke som avgjørende for å velge trasé, men kan vurderes nærmere i neste planfase. Øvrige forhold i merknaden synes tilstrekkelig utredet for å kunne velge trasé.
- 7 Bærum kan ikke se at kommuneplanen er blitt betraktet som viktig grunnlag slik det beskrives under arealbruk, jfr. merknader om strategier og arealbruk.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til pkt 5. Utredningen har lagt kommuneplanen til grunn, og alle konsekvenser er vurdert i forhold til vedtatt arealbruk. I tillegg er det gjort vurderinger av om Ringeriksbanen kan aktualisere andre strategier enn de vedtatte, og om eventuelt slike strategier ville være mer i samsvar med nasjonal politikk (RPR for SATP).

- 8 Jernbaneverket har ikke vurdert tilskudd av passasjerer ved en stasjon som kan betjene Avtjerna, men fokusert på potensialet ved Økri. Utredningen viser til at Avtjerna ikke vil være utbygd før langt ut i analyseperioden. Det er ikke bevilget penger til utbygging av Ringeriksbanen. Det er ikke usannsynlig at Avtjerna vil være utbygget før banen, og burde derfor være tatt med i trafikkberegningene.

Tiltakshavers merknader:

Nærtrafikkprognosen er basert på tellinger ved Sollihøgda, og fanger i liten grad opp Bjørum og Økri. Når det gjelder utbyggingstidspunkt forholder Jernbaneverket seg til at Stortinget har ønsket en snarlig utbygging av banen og at Bærum kommune vil bygge ut Avtjerna etter at Fornebu er utbygd.

- 9 Rådmannen finner det kritikkverdig og svært lite tilfredsstillende at Jernbaneverket i KU nærmest har ignorert Bærums vedtatte strategi for arealbruk. Påpeker at det er lagt opp til stasjon på Økri, men ikke Bjørum slik Bærum ønsker

Tiltakshavers merknader:

Dagens arealbruk gir ikke grunnlag for holdeplass ved Bjørum, mens derimot Økri kan forsvare en holdeplass uten endring av arealbruken..

- 10 Dersom Jernbaneverket dokumenterer mulighetene for stasjon mer sentralt i forhold til Avtjerna anser rådmannen utredningsplikten som oppfylt. Ved vurdering av stasjon i området Rustad – Skoglund bes Jernbaneverket se på hvilke maksimale stigningsforhold som kan aksepteres for å få en mer sentral stasjon. Framtidig stasjon, ved Bjørum sag eller mer sentralt, bør innarbeides ved beregning av kostnader, passasjergrunnlag og samfunnsøkonomi.

Tiltakshavers merknader:

Ringeriksbanen vil ikke være avgjørende for vurderingen av om utbyggingsretningen er i samsvar med RPR for SATP. En holdeplass ved Avtjerna vil kunne være et supplement til annen kollektivbetjening, og eventuell trafikk fra Avtjerna vil komme som et positivt tilskudd til de prognoser som er lagt til grunn for konsekvensutredningene.

Kollektivbetjening av Avtjerna bør utredes på fritt grunnlag, og Jernbaneverket vil her kunne vurdere om en mer sentral plassering av holdeplass vil være optimalt.

- 11 Rådmannen konstaterer at Jernbaneverkets foreløpige anbefaling er forenlig med Bærum's ønsker om valg av Bjørumlinja.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer, anses utredningsplikten er oppfylt hvis det dokumenteres muligheter for lokalisering av stasjon mer sentralt i forhold til Avtjerna og at trafikkprognoser med stasjon langs Bjørumlinja tas med ved beregning av samfunnsøkonomien.

Høringsinstansens merknader tas til etterretning. Tiltakshaver bes illustrere mulighetene for en lokalisering av stasjon i området Rustad- Skoglund og stasjon ved Bjørum sag (eller mer sentralt). Eventuelle endring av trafikkprognosene og samfunnsøkonomien som følge av dette bør korrigeres for sluttdokumentet.

C7 Drammen kommune

3.11.99

- 1 Drammen kommune beklager at utredningsprogrammet ikke har vært sendt kommunen på høring. Utredningen synes for øvrig å oppfylle utredningsprogrammet når det gjelder forhold av interesse for Drammen.
- 2 Eventuelle konsekvenser for de næringsmessige eller regionale forhold for Drammensområdet er lite omtalt i utredningen.
- 3 Utredningen synliggjør ikke godt nok ulempene av Ringeriksbanen for reisende fra Drammensområdet til Hønefoss, Hallingdal og Bergen.
- 4 Ringeriksbanen må ikke svekke kollektivtilbudet mellom øvre og nedre del av Buskerud. Drammen må få opprettholdt samme togtilbud på Randsfjordbanen som i dag. Korrespondansen mellom togene fra/til Drammen og Ringeriksbanen må være god.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Ansvarlig myndighet beklager at utredningsprogrammet ikke har vært sendt Drammen kommune på høring. Det konstateres imidlertid at høringsinstansen ikke etterlyser vurderinger av Ringeriksbanen på dagens influensområde for Bergensbanen. De næringsmessige eller regionale konsekvensene for Drammensområdet og eventuelle ulemper Ringeriksbanen vil få for reisende fra Drammensområdet til Hønefoss, Hallingdal og Bergen vil være en del av den framtidige trafikkpolitikken, og dette ligger utenfor Jernbaneverkets ansvarsområde .

C8 Lier kommune

9.11.99

- 1 Utredningsprogrammet synes i hovedsak besvart for berørte områder i Lier.
- 2 Konsekvenser av en videre utbygging til dobbelspor på dagstrekningen ved Skaret må utredes nærmere. Spesielt gjelder det konsekvensen for landskapet ved for eksempel mulig senket grunnvannstand i områder med tunnelarbeider, samt de følge øket behov for massedeponering vil gi.

Tiltakshavers merknader:

Dette vil være naturlig å komme tilbake til i detaljplanfasen.

- 3 Lier kommune vil som et utgangspunkt ikke motsette seg en utbygging som berører Lier, hvis de andre kommunene og Stortinget finner at dette er det beste totalt sett, men vi ønsker primært et trasévalg som ikke berører Lier.
- 4 Skulle det komme fram opplysninger som endrer vårt syn på saken vil vi forbeholde oss retten til å komme tilbake senere i prosessen.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I følge høringsinstansen kommentarer anses utredningsplikten som oppfylt. Ansvarlig myndighet vil påpeke at forhold Lier kommune påpeker, bedre vil kunne belyses og ivaretas i detalj- og reguleringsplanfasen.

C9 Ringerike kommune

11.11.99

- 1 Ringerike kommune ser konsekvensutredningene som et godt grunnlag for videre beslutning i saken og mener utredningsplikten er oppfylt.
- 2 På enkelte punkter er konsekvensene mangelfullt utredet, men det forutsettes at disse forholdene ivaretas i detaljplanlegging og gjennom avbøtende tiltak. Dette gjelder følgende punkter:
- 3 Tyruhjellen vannverk i Åsa og brønner i Åsa inngår ikke i utredningen. Dersom baneutbyggingen kan påvirke vannforsyningen må det sikres erstatninger med tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i henhold til gjeldende regelverk.
- 4 Tunnelen fra Åsa til Randselva vil gå gjennom berggrunn med alunskifer. Ved detaljplanlegging av en tunnel i dette området må tiltak i forhold til avrenning vurderes særlig grundig, slik at det ikke oppstår skader for livet i nærliggende vassdrag.
- 5 Det antydes i utredningen et rutemønster med lokaltog som pendler mot Jevnaker/Heradsbygda, men dette er ikke utredet. Dersom et slikt rutemønster velges må det sikres støyskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer også for bebyggelsen etter Hønefoss stasjon.

Tiltakshavers merknader:

I trafikkprognosen er det forutsatt at lokaltoget pendler forbi Hønefoss stasjon. For traséer over Kroksund vender toget på Jevnaker, for traséer via Åsa vender toget i Heradsbygda. Den økte trafikken på disse strekningene vil utelukkende bestå av korte og støysvake togsett. Det vil bli utført mer detaljerte støyberegninger i senere planfaser.

- 6 Forslag til trasé presentert av Åsa Vel vil bli vurdert ved utarbeidelse av kommunedelplan.

Tiltakshavers merknader:

Se vår merknad til Åsa Vel (D6).

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt. Åsa Vels forslag til trasé tas til orientering.

C10 Oslo kommune

19.11.99

- 1 Utredningsplikten anses oppfylt.
- 2 Veinettet i Oslo er belastet og kommunen ønsker å få redusert transportbehovet i forbindelse med arbeidsreiser, sekundært få overført flest mulig regionale reiser fra bil (og buss) til bane. Både for det nasjonale jernbanenettet og kollektivtilbudet i Osloområdet må nytt dobbeltspor Asker-Skøyen og Oslo-Ski gis langt høyere prioritet enn Ringeriksbanen.
- 3 Ved alternativvalg er det av stor betydning hvilke langsiktige utbyggingsstrategier de berørte kommuner har. Det bør legges til rette for en eller flere stasjoner mellom Sandvika og Hønefoss i tilknytning til nye utbyggingsområder med tilstrekkelig trafikkgrunnlag. Behovet for supplerende (ekspres-)busser til Oslo kan da minimeres.
- 4 Oslo kommune utreder innhenting av vann fra Holsfjorden. Flere inntakssteder og tunneltraséer utredes, og tunnelen vil trolig krysse under Ringeriksbanen. Det forutsettes at det ved utbygging og drift av Ringeriksbanen er tilstrekkelig sikkerhet mot framtidig forurensing av Holsfjorden og overføringstunnelen. Planarbeidet må koordineres og inneholde tilstrekkelige avbøtende tiltak for Ringeriksbanen.

Tiltakshavers merknader:

Det er opprettet kontakt mellom prosjektene. Det synes per i dag ikke å foreligge vesentlige konflikter mellom de to prosjektene, men dette vil bli fulgt opp i den videre planleggingen.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

D ORGANISASJONER OG FORENINGER

D1 Transportbrukernes fellesorganisasjon

19.08.99

- 1 Kravene til konsekvensutredning anses oppfylt. Det er tydeliggjort at alle alternativer framstår med så store samfunnsøkonomisk nettotap (1,1 – 2 mrd. kr) at det ikke vil være aktuelt å realisere prosjektene innen overskuelig framtid.
- 2 Kan være aktuelt med supplerende analyse av prosjektene sett i sammenheng med utbedring av E16 Hønefoss-Sandvika, jfr. NTPs vektlegging av samordnet planlegging. Herunder analyse av hvilken transportløsning som totalt sett er best samfunnsmessig, både hva angår prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Tiltakshavers merknader:

Oppgradering av E16 til stamveistandard vil skje uavhengig av Ringeriksbanen.

- 3 KU peker på behov for firefelts E16 i deler av Bærum uavhengig av Ringeriksbanen. Det er også på det rene at E16 må utbedres over Sollihøgda. Dette antas å ville dekke transportbehovet og skyve behovet for jernbaneutbygging langt fram i tid.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

D2 Kommunenes sentralforbund (KS)

01.09.99

- 1 Saken gir ikke grunnlag for noen uttalelse fra KS. Det vises for øvrig til høringsuttalelsene fra berørte kommuner og fylkeskommuner.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen ikke gir uttalelse til saken, men viser til høringsuttalelser fra kommuner og fylkeskommuner.

D3 Selskapet til Sandvikens Vel

14.09.99

- 1 Gitt at Ringeriksbanen tar av fra nytt dobbeltspor utenfor velets område ser man ingen problem med linjeføring eller gjennomføring.
- 2 Savner dokumentasjon av trafikkendringer over Sandvika stasjon, og om dette får konsekvenser for biltrafikk i området. Nytt dobbeltspor og andre tiltak dokumenterer at hvert enkelt prosjekt har marginal betydning, men ingen tar ansvar for summen.

Tiltakshavers merknader:

Etter Stortingets vedtak 4.11.96 er Sandvika stasjon et fastpunkt i utredningen av Ringeriksbanen. Dette vil kunne gi noe mer lokal biltrafikk, men vil totalt sett avlaste veinettet i området ved at toget blir et mer konkurransedyktig. Detaljerte løsninger rundt stasjonen kan tas opp i detaljplanfasen.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen savner dokumentasjon for trafikkendringer over Sandvika stasjon.

Uttalelsen tas ikke til etterretning da ansvarlig myndighet vurderer forholdet som relativt likt for alle alternativene.

D4 Ringerike næringsforum

15.09.99

- 1 Utredningen er imponerende balansert og faglig solid, og tilfredsstillende fullt ut utredningsprogrammet.
- 2 Næringsforumet gir sin uforbeholdne støtte til prosjektet, med et samlet regionalt næringsliv bak seg. Hønefoss er eneste by på Østlandet uten skinnegående kollektivtilbud mot Oslo. En dårlig kollektivforbindelse mot Drammen vil bli betydelig bedre med en Ringeriksbanen via Sandvika. For næringsliv og region er det viktigst at banen realiseres, og mer sekundært hvilken korridor som velges.
- 3 Nytteberegningene karakteriseres som unødvendig forsiktig. Konstaterer at Ringeriksbanen er et godt prosjekt som det er fullt forsvarlig å realisere.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansens mener utredningsplikten er oppfylt.

D5 Asker og Bærum Historielag

12.10.99

- 1 Vedr. tunnelinnslaget under Tanumåsen gjør laget oppmerksom på at sentrumsgården Øvre Aas (gnr.55) i Vestre Bærum fra eldre jernalder er av spesiell interesse for den tidligste bosetting i Bærum. Det er bl.a. gjort funn fra jernalder og steinalder. Før inngrep bør Oldsakssamlingen undersøke gården nærmere.

Tiltakshavers merknader:

Undersøkelseplikten etter kulturminneloven vil bli fulgt opp i detaljplanleggingen.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Uttalelsen gir ikke utrykk for mangler ved konsekvensutredningen, og utredningsplikten anses som oppfylt. Det forutsettes at innspillet følges opp i neste planfase.

D6 Åsa Vel

12.10.99

- 1 Utredningsplikten anses ikke oppfylt, da traséalternativet "Sammenhengende tunnel Steinseter – Fleskerud" ikke er med i utredningen. Velet har ved flere anledninger fremmet forslaget for Jernbaneverket. Ønsket er delvis imøtekommet med tunnel fra Elvika. Jernbaneverket viser til hensynet til turistene og utsyn mot Steinsfjorden, samt at det vil koste vesentlig mer (antydnet 30 mill).

Tiltakshavers merknader:

Alternativet vil kombinere kort dagsone Lårvika - Steinseter med lang tunnel til Fleskerud. Alle daglinjene er utredet, og forskjellene i forhold til utredete alternativer er knyttet til lengde på dagstrekning/tunnel og investeringskostnader. Alternativet inngår i kommunedelplan i Ringerike og behandles der på linje med øvrige alternativer.

- 2 Det er utarbeidet oppstilling som viser forskjellen mellom alternativene. Jernbanelinja Steinseter – Elvika vil avskjære alle stikkveiene, og må forbindes med 1000m ny vei og to overganger. Tunnelpåhugg i Elvika vil ligge ca 100 m fra strandkanten, med fare for forurensing av Steinsfjorden. Utsynet mot åpent vann er beregnet redusert fra 40 til 25 sekunder med forlenget tunnel, og kan ikke sies å være vesentlig.
- 3 Tunnelalternativet blir ikke dyrere totalt sett. Kostnader til overganger, nye veier, bekkepassering, grunnverv, ulempeserstatning, villaer og hytter, miljøulemper og rigger ikke spesifisert, men vil overstige 15,5 mill, (kostnadsforskjellen til jernbanetrasé).

Tiltakshavers merknader:

Etter Jernbaneverkets beregninger vil kostnadsøkningen bli på 34 mill kr i forhold til Elvikavarianten (som igjen er 33 mill kr dyrere enn Åsavarianten). Kostnader til erstatninger, veiomlegginger m.m. er inkludert.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen anser ikke utredningsplikten som oppfylt da traséalternativet "Sammenhengende tunnel Steinseter – Fleskerud" ikke er vurdert. Ansvarlig myndighet mener at de mulige alternativene er tilstrekkelig utredet på dette plannivået, og at utredningen kan gi grunnlag for valg av trasé.

Ansvarlig myndighet viser til vurdering av merknadene fra Ringerike kommune.

D7 Hole Landbrukslag

15.10.99

- 1 Landbrukslaget ser seg ikke tilfreds med konsekvensvurderingene i forhold til spørsmål tatt opp i høringsuttalelse 12.01.98. Virkningene av en eventuell bane vil være svært store for de fleste av utredningstemaene, uansett trasévalg. En alvorlig mangel er savnet av en overordnet vurdering av konsekvensene for landbruk, natur og kulturlandskap gjennom Hole, et nasjonalt viktig kulturlandskap.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til A 13.4.

- 2 Laget er svært skeptisk til at Ringerike blir en del av Stor-Oslo, med de følgene et økt utbyggingspress har for landbruk, kulturlandskap og infrastruktur. Utredningene gir ikke et fullt ut tilfredsstillende svar på hvilket utbyggingspress kommunene vil kunne bli utsatt for.

Tiltakshavers merknader:

Se merknader til A 13.2.

- 3 Landbruksarealene er blant landets beste, men forbruket av dyrka mark og mulighetene for fortsatt rasjonell drift kommer ikke klart nok fram.

Tiltakshavers merknader:

Temakart landbruk viser hvordan eiendommene vil bli delt. Muligheter for fortsatt rasjonell drift inngår i totalvurderingen av landbruksmessige konsekvenser for de ulike alternativene.

- 4 Busundlinja gis en overraskende positiv vurdering i oppsummering landskap. De uheldige miljømessige virkningene av Kroksundkryssingen synes å ha blitt borte, og burde har vært gitt en separat vurdering.

Tiltakshavers merknader:

I oppsummeringen søkes det å få fram forskjeller mellom alternativene. Kroksundkryssingen er felles for Busundlinja og Norderhovlinja, og konsekvensen her påvirker ikke sammenstillingen.

- 5 Konsekvensene av Utvikalinja med bl.a. 40 m fylling ved Sønsterud burde vært grundigere analysert. Barriereeffekten både ved Sundvollen og Vik er tillagt for liten vekt.
- 6 Den landskapsøkologiske analysen fra NINA viser at banen vil føre med seg store negative miljøkonsekvenser for Hole, uansett trasévalg. Konsekvensene som er påpekt i rapporten synes betydelig nedtonet i KU, bl.a. i forhold til våtmarkssystem og naturreservat.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til C4.2

- 7 Vurderingen av mulig forurensing av vann, særlig i anleggsfasen, er vagt formulert, også når det gjelder Steinsfjorden. Ønskelig at det antydes klarere hvor lenge konsekvensene vil være merkbare.

Tiltakshavers merknader:

I følge fagrappport vassdrag er mulige negative konsekvenser for Steinsfjorden knyttet til utslipp av nitrogen og partikler i anleggsfasen. Dette vil kunne påvirke begroing, bunndyr og fisk, men bare lokalt rundt utslippspunkt/bekkeutløp i anleggsfasen.

- 8 Signaliserer at verken Norderhovlinja eller Busundlinja er akseptable. Åsa-alternativet er minst skadelig.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen ikke anser utredningsplikten som oppfylt da det savnes en overordnet vurdering av konsekvensene for landbruk, natur og kulturlandskap gjennom Hole.

Ansvarlig myndighet tar merknadene i forhold til landbruk, kulturlandskap og natur til etterretning og viser vurderingene av merknaden fra Norges vassdrag- og energidirektorat (A12), Landbruksdepartementet(A13), Fylkesmannen i Oslo og Akershus (A14) og Hole kommune(C4). Når det gjelder eventuell avrenning vises det vurderinger av merknadene til Åsa- aksjonen (D11).

D8 NHO Buskerud

20.10.99

- 1 Avstår fra å gi høringsuttalelse.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at NHO Buskerud ikke gir høringsuttalelse.

D9 Tanum vel

20.10.9

- 1 Opptatt av at risiko for støy, vibrasjoner, strukturlyd og grunnvannsenking ivaretas på en akseptabel måte i velets område, både i anleggs- og driftsfase.
- 2 I anleggsfasen er risikoen for støy/vibrasjoner særlig knyttet til liten fjelloverdekning ved avgrensning fra dobbeltsporet. Uttransport av masser vil medføre miljøbelastning og trafikksikkerhetsproblem. G/s-veiene har betydelig skolebarntrafikk til Bjørnegård og Tanum. Velet vil følge opp dette i senere planfaser.
- 3 I driftsfasen må strukturlyd og vibrasjoner til overliggende bebyggelse unngås der det er liten overdekning. Dette vil bli tatt opp i forbindelse med planleggingen av dobbeltsporet. Risiko for trykkstøt ved små tverrsnittendringer fra betongkulvert til fjelltunnel og omvent er ikke omtalt i KU.

Tiltakshavers merknader:

Dette er et teknisk problem som ikke skiller mellom alternativene, og som vil være naturlig å ta opp i detaljplanlegging av tunnel/kulvert.

- 4 Tanumplatået er registrert som nasjonalt verneverdig kulturlandskap med betydelige landbruksarealer. Det er en mangel ved KU at dette ikke er inntegnet på temakartene kulturmiljø, landbruk og arealbruk. Vedlegger utdrag fra rapport om verdifulle kulturlandskap. Uønsket grunnvannsenking må unngås. Eldre bebyggelse og gårder har vannforsyning fra brønn. Registrerer at det er satt strenge tetthetskrav til tunneler i området. Viser til at Jernbaneverkets rådgivere anbefaler mer geologiske undersøkelser før endelig valg av trasé, og vil følge opp dette i senere planfaser.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen ikke anser utredningsplikten som oppfylt da Tanumplatået som er registret som nasjonalt verneverdig kulturlandskap med landbruksareal ikke er inntegnet på temakartene kulturmiljø, landbruk og arealbruk.

Merknaden tas til etterretning og tiltakshaver bes å tegne inn Tanumplatået på temakartet "Verdifull natur" for sluttokumentet.

D10 Skui Vel

20.10.99

- 1 Viser til befaringsmedarbeider Johannes Dons som uttrykker bekymring knyttet til Skaretlinja og Bjørumlinjas kryssing av to 45 grader langsgående forkastninger på hver side av dalen mellom Ringi og Ramsåsen mot Ursdalen (Persbråten). Velet frykter vanskelige utfordringer og konsekvenser som for Romeriksporten. Den naturskjønne Ursdalen må ikke utsettes for tverrslag og massedeponi. Massetransport kan rasere fredet middelaldervei langs Jaren til Tanum kirke.
- 2 Bekymring for Økrilinjens påvirkning av vannbalanse og grunnvannstand relatert til Stovivannet, tidligere vannreservoar og resevevannkilde. Flere gårder tar drikkevann derfra, mens andre har borebrønner. Grunnvannsbalansen er avhengig av små marginer.

Tiltakshavers merknader:

Det er lagt inn betydelig tetting i Sandvikaområdet. Dette vil bli fulgt opp i den videre planleggingen.

- 3 Bærum kommune har besluttet at kulturlandskapet Frogner-Tandberg i overskuelig framtid skal bevares som 1 av 5 prioriterte jordbrukslandskap. En 700 meter lang jernbanebru er i konflikt med overordnede planer og de særlig miljøhensyn som nå vektlegges for den nye firefelts veitrase til Bergen. Økrilinja vil åpne for en utviklingsretning i strid med Bærum vedtatte strategi. Lokalbefolkningen er svært mot

Økrilinja som vil bety en miljømessig katastrofe for hele Skuidalen. Stasjon på Økri er uønsket av lokalbefolkningen på Rykkinn og Skui.

- 4 En stasjon på Bjørum vil ha en viss betydning i forhold til kommunes vedtatte utbygging på Avtjerna, men vil ikke gi noen fullgod løsning pga. høydeforskjell og avstand. Traséen bør forskyves 3-400 meter vestover og krysse under E16, men over Rustadelta. Her er det rom for en meget kort dagløsning som bedre kunne betjene Avtjerna. Innslag for stasjon og tverrslag tilpasses fjellryggen nord for E16 og syd for Avtjerna. Dette vil neppe bety særlig mye for banens marginale stigningsforhold. Geologisk kan en slik linjeføring tolkes som gunstig.
- 5 To linjer peker seg ut: Sandvika-Skaret og Sandvika-Bjørum-Skaret. Økrilinja forkastes.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Uttalelsen gir ikke uttrykk for faglige mangler ved konsekvensutredningen

D11 Åsa-aksjonen

20.10.99

- 1 Stiller krav om ytterligere utredninger knyttet til Steinsfjorden, drikkevannskilder i Åsa, friluftsliv og lek i Åsa og Hønefoss, avrenning fra deponier ved Steinsfjorden, anleggsarbeidets påvirkning på lokalmiljø i Åsa, konsekvenser av dobbeltspor gjennom Hønefoss. Utredningen inneholder ikke den mengde og detaljeringsgrad av informasjon som er nødvendig for at beslutningstakere skal forstå riktigheten av konsekvensbeskrivelsen.

Tiltakshavers merknader:

Det vises til uttalelse fra Ringerike kommune, C9.2. Disse forholdene skiller ikke alternativene i Åsakorridoren. Jernbaneverket vil følge opp dette ved detaljplanlegging.

- 2 Konsekvensene av bane nær Steinsfjordens strandsone er tynt beskrevet, bl.a. forholdet til allerede anstrengt miljøsituasjon. Betydelige mengder nitrogen fra tunnelvann og massedeponier. Deler av dette vil omdannes til ammoniakk, som har vist negativ effekt fra 25 µg/l, og dødelig effekt fra 0,1-0,2 mg/l. I følge Seniorforsker Skuldberg ved NIVA er det klart at nitrogentilførsel også er en viktig faktor for igjengroing av fjorden og må tas langt mer alvorlig enn tidligere antatt. Dette er stikk i strid med slutningene i KU. Bruk av tettemasser som kan avgi giftige stoffer er heller ikke berørt. Sprekkerikt berg gir stort tettebehov og fare for avrenning til Steinsfjorden. Anlegg av bane kommer i konflikt med arbeidet med å redde Steinsfjorden, bl.a. med reduksjon av næringstilførsel fra landbruk og avløp.

Tiltakshavers merknader:

Det vises til merknad til D7.7. Det vil bli satt inn nødvendige tiltak i anleggsfasen, tilpasset resipientens sårbarhet for de aktuelle utslipp.

- 3 Det framgår ikke om godstrafikk inngår i grunnlaget for støyberegningene. Overføring av gods gir best N/K og bør derfor legges til grunn for KU.

Tiltakshavers merknader:

Det vises til merknad til A6.3.

- 4 Hvorfor benyttes 55 dBA som grenseverdi når statens ansvar går ved 42 dBA, med referanse til artikkel i Ringerikes Blad? Hvem tar ansvar for ytterligere støyskjerming?

Tiltakshavers merknader:

Grenseverdien 55 dBA gjelder utendørs ved fasade og er knyttet til ny veilbane. Verdien 42 dBA gjelder eksisterende vei og jernbane, målt innendørs. Med normal fasadedemping tilsvarer dette 67 dBA utendørs ved fasade.

- 5 Det er vanskelig å forstå at konsekvensene for utmarksområder der banen går i tunnel anses mer kritisk enn dagstrekninger i Åsa. Kriteriene som Jernbaneverket har lagt til grunn for utredning av konsekvenser for friluftsliv anses som ikke gyldige.

Tiltakshavers merknader:

Utmarksområdene som er markert på temakart friluftsliv er knyttet til tverrslagsområder i Marka. Konsekvensen er her vurdert som stor fordi det berører sentrale deler av Krokskogen som er mye benyttet, men lite berørt av tunge tekniske inngrep, og hvor dette er en vesentlig kvalitet av stor betydning for brukerne.

- 6 Drikkevann i Åsa er ikke omtalt. Mer enn 100 brønner i området Elvika – Fleskerud. Dessuten et vannverk med 22 boliger+Vegård skole og et vannverk med 8 husstander, begge basert på oppkomme fra fjell. Mange hytter har sommervann. Tunneler, dype skjæringer og fyllinger innebærer stor risiko for endring i grunnvann og overflatevann, samt fare for kortslutning mellom drikkevann og avløp (infiltrasjonsanlegg). Sprengstoffrester og tettemidler kan forurense drikkevann.

Tiltakshavers merknader:

Dersom tiltaket berører drikkevannforsyningen vil Jernbaneverket sørge for ny vannforsyning, enten fra fellesanlegg eller ny brønn.

- 7 En forskjell i kjøretid på 5 minutter burde ha større effekt på antall reisende enn det Jernbaneverket legger til grunn.
- 8 Stein fra tunnelen Åsa-Thoen vil inneholde alunskifer, men håndtering av dette forurensingsproblemet omtales ikke. Kjemiske prosesser kan utløse tungmetaller og være en trussel mot den skjøre miljøbalansen i Steinsfjorden. Hvordan skal disse deponiene sikres, og hva vil det koste? Det må prøvebores og tas prøver av boremassen mot vann for å beregne innholdet av giftstoffer og tungmetaller.

Tiltakshavers merknader:

Forholdet skiller ikke mellom alternativene. Dette vil bli fulgt opp i detaljplanleggingen.

- 9 I følge tabell 30 skal det gå 170000 billass til deponi ved Steinsfjorden, totalt enorme 1,7 mill m³. En trafikk tetthet på 18 lastebillass/time tilsvarer 576 passeringer/døgn i 3-5 år. I Åsa må transporten gå på smale gårdsveier og fylkesveier. Trafikkveksten vil være betydelig og påføre bygda varige forandringer. Vei til skole, barnepark og barnehjem samt en rekke turveier vil bli sterkt berørt. Støy fra transport, vifter og maskiner vil gi store problemer for fastboende, hyttefolk og beboere på andre siden av fjorden.

Tiltakshavers merknader:

Anleggsarbeidet vil kunne være en stor belastning for lokalsamfunnet. I følge tabell 28 vil inntil 1 mill m³ stein bli tatt ut på strekningen Sundvollen-Åsa, og ikke 1,7 mill m³ slik tabell 30 kan forstås.

- 10 Beregning av ett innløst hus i Hønefoss baserer seg på enkeltspor. Dobbeltspor må legges til grunn for KU. En framtidsrettet bane for krengetog vil i tillegg kreve en annen radius inn til Hønefoss stasjon. Nye løsninger vil tvinge seg fram og i prinsippet eksisterer det ikke noen KU for nordsiden av byen. Med dobbeltspor og støyskjerm på 2 meter vil framtidens bane skille seg vesentlig ut fra dagens bane.

Tiltakshavers merknader:

Konsekvensene gjelder dobbeltspor på alle dagstrekninger.

- 11 I Hønefoss bør dobbeltsporet Ringeriksbane settes opp mot ingen jernbane. Hvis banen legges utenom byen vil store arealer frigjøres for byutvikling.

Tiltakshavers merknader:

Jernbaneverket ønsker uansett å opprettholde Randsfjordbanen og Roalinja av hensyn til godstrafikk, lokaltrafikk og beredskap. Frigjøring av arealer er derfor lite aktuelt.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen anser ikke utredningsplikten som oppfylt.

Merknadene knyttet til Steinsfjorden og drikkevannskilder i Åsa forutsettes ivaretatt i massedeponeringsplan og miljøoppfølgingsprogram i senere faser.

Tiltakshaver bes angi i vedlegg til sluttokumentet om deponier av alunskifer gir spesielle forhold for deponering av masser samt fremtidig drift og vedlikehold av banen.

D12 Tolpinrud Vel

20.10.99

- 1 Bekymret over at konsekvensene er mangelfullt utredet for Tolpinrud nærområde og forventer at dette utredes og tas hensyn til. Utredningen forteller svært lite om at eksisterende bebyggelse nær dagens jernbane vil bli sterkt berørt. Norderhovlinja er mest dramatisk.

Tiltakshavers merknader:

Det framgår av figur 18 at Norderhovlinja vil kunne berøre flest hus.

- 2 Konsekvenser av holdeplass på Tolpinrud for eksisterende bebyggelse er ikke behandlet. Har ingen forståelse for holdeplassen. Evt. bør holdeplassen legges i tilknytning til Rv7, med god tilgjengelighet fra Ask, Tyrstrand og Heradsbygda.
- 3 Det er ikke nevnt at Norderhovlinja vil krysse nyanlagt fotballbane. Linja vil medføre store skjemmende skjæringer i jordbrukslandskapet og berøve nærområdet for et praktfullt naturområde.

Tiltakshavers merknader:

Uttalelsen tas til etterretning, jfr revidert temakart. Dersom fotballbanen blir berørt vil Jernbaneverket i samarbeid med velet og kommunen søke å innpasse en ny fotballbane i reguleringsplanarbeidet.

- 4 Støy er i dag et alvorlig problem pga. togenes sirener, og vil bli et enda sterkere problem i området, men omfanget er umulig å lese ut av KU.

Tiltakshavers merknader:

Nedlegging av planoverganger vil eliminere behovet for bruk av sirener. Den nye banen vil bli støyskjernet. Antallet støyutsatte vil derfor gå kraftig ned.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsuttalelsen gir ikke grunnlag for ytterligere utredninger. Revidert temakart tas inn i sluttokumentet.

D13 Tunheimbakken borettslag

21.10.99

- 1 En 700 m lang bru ved Økri kvalifiserer til termen "visuell miljøforurensing" og virke sterkt skjemmende på nærmiljøet.
- 2 I følge KU vil Økrilinja ikke medføre støy over 55 dBA. Ut fra kartskisser og lokal-kjennskap påstås det at 3 dimensjonaliteten ikke er tilstrekkelig vurdert. Lider allerede av støy fra E16. Med et tillegg på 8 tog/t mindre enn 100 m fra husveggen synes det for enkelt å konkludere med at ingen vil bli støyutsatt. Særlig utsatt er 2.etg i Tunheimbakken 13, og borettslaget stiller spørsmål ved beregningsmåten.

Tiltakshavers merknader:

Støyberegningene er utført i henhold til nordisk beregningmetode for jernbanestøy. I denne planfasen gir beregningene ikke grunnlag for å vurdere enkelthus. Fagrapportens støykotekart viser at Tunheimbakken ligger utenfor støygrensen etter skjerming.

- 3 Motsetter seg daglagring av sprengmasser i sine fremste utfartsområder.

- 4 Går sterkt mot Økrilinja. Bjørumlinja vil være mye bedre.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Kommentarene tas til orientering. Høringsuttalelsen gir ikke grunnlag for supplerende utredninger.

D14 Landsutvalget for jernbane

21.10.99

- 1 Banen vil ha lang levetid og må kunne fange opp endringsbehov som er vanskelig å forutsi. Ønskelig med mange dagsoner på minst 1 km for å kunne bygge flere kryssingsspor i framtiden.
- 2 Kort byggetid gir bedre lønnsomhet og lettere å få oppslutning om prosjektet. Prøvetiden bør reduseres fra 6 til maksimum 2 måneder.
- 3 Kjøretidsforskjellene har mindre betydning for fjerntog enn lokaltog. I forhold til dagens strekning via Drammen spares det ca 35 minutter, dvs at anleggskostnaden er omtrent 85 mkr pr spart strekningsminutt
- 4 Usikkerheten knyttet til et anslag kan være like viktig som selve anslaget. Foreslår at det angis hva de 5% mest negative utfallene ville innebære.

Tiltakshavers merknader:

Jernbaneverket gjennomfører en usikkerhets/risikoanalyse før saken fremmes til bevilgning.

- 5 Glad for at virkningen av mva illustreres. Hvordan blir resultatet hvis mva utelates? Mange hevder at 7% internrente er for høyt for langsiktige miljøinvesteringer.
- 6 Antar at fjerntrafikken blir høyere enn det som vises i N/K-tallene, særlig på grunn av jevn frekvens over dagen.
- 7 Sluttes seg til Jernbaneverket anbefalte rangering av alternativene. En fordel ved Kroksundkorridoren er store dagsoner inn mot Hønefoss. For å fange opp punktlighetsvariasjoner for østgående ekspressvogner må det legges inn buffertid. Dagsonen mot Hønefoss gjør det enklere å øke tettheten av kryssingsspor, og reduserer buffertiden som lett kan bli på flere minutter. En bane over Kroksund vil også bli en god løsning for Jevnaker. For å redusere miljøkonsekvensene ved Norderhovlinja bør det vurderes å renonsere ytterligere på kravene til horisontal og vertikal kurvatur, helst ved Hvervenmoen holdeplass.

Tiltakshavers merknader:

Dersom Norderhovlinja blir valgt vil det være mulig å se på en optimalisering av geometrien i forhold til omgivelsene.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Uttalelsen betinger ingen supplerende utredninger. Forholdene omkring merverdiavgift og kalkulasjonsrente for nytte-/kostnadsberegningene er generelle og fastlegges etter nasjonale styringsparametre.

D15 Bærum Jeger- og Fiskerforening

22.10.99

- 1 Har forståelse for og ser nødvendigheten av en forkortelse av Bergensbanen. I Bærum er Skaretlinja er den mest skånsomme. Fra Sundvollen bør banen gå om Åsa av hensyn til det verdifulle kulturlandskapet rundt Steinsletta. Valget er foretatt ut fra naturgrunnlaget og det biologiske mangfoldet.

- 2 At tunnelene går dypt reduserer risiko for forstyrrelser i vannbalansen. Etter at endelig trasé er valgt ber foreningen om en detaljert beskrivelse av hvordan vannbalansen sikres, hvor mange m³ som skal transporteres/deponeres og hvordan anleggs-konsekvensene skal avbøtes.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Forholdene som påpekes i pkt 2 vil ivaretas i senere planlegging og miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen.

D16 Norsk Ornitologisk Forening

22.10.99

- 1 Delrapport landskapsøkologi fra NINA tar for seg Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem og Ramsarkonvensjonen grundig og profesjonelt. Beklagelig at mange av viktige og adekvate opplysninger med direkte konsekvenser for bl.a. fuglelivet i dette våtmarkssystemet ikke er kommet med i KU (ref. Oppdragsmelding 606 side 3, 17, 21, 24, 28, 29, 31 og 37). Jernbaneverket utelatelse av viktige opplysninger i tilknytning til dette svekker tilliten til etatens utredningsarbeid, og gir KU en vesentlig slagside.

Tiltakshavers merknader:

Hensyn til fuglelivet er et av mange hensyn i planlegging og konsekvensutredning av Ringeriksbanen, og ønsket om en tilgjengelig og relativt kortfattet rapport har gjort det nødvendig å ikke referere alt som anses relevant sett fra den enkelte høringsparts ståsted. Vi viser i den sammenheng til uttalelsen fra miljøvernavdelingen i Buskerud (A6).

- 2 Som en oppfølging av at Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ble innlemmet i Ramsarkonvensjonen gav NOF i 1996 sin støtte til nye reservatforslag og fremmet forslag om fuglefredningsområder for å binde eksisterende og foreslåtte reservater sammen til to større sammenhengende verneområder. Opplysningene om dette er utelatt i KU, selv om forslaget er fremmet av landets ledende ornitologiske forening og inkludert i miljømyndighetenes NATURBASE. Temakartene viser arealene som "våtmarksområde/fugl" uten henvisning til NOFs forslag.

Tiltakshavers merknader:

Temakart "Verdifull natur" er basert på Naturbasen, og presentasjonen er gjort i samråd med miljøvernavdelingen som har stilt data til disposisjon.

- 3 KU tier i hjel et helt sentralt moment i saken: Ramsarkonvensjonens sekretariat har bedt norske myndigheter følge opp verneforslagene fra NOF. KU omtaler heller ikke at Ramsarkonvensjonens representant under besøket i 1997 ba norske myndigheter droppe planene om Ringeriksbanen gjennom Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem dersom man var i tvil om konsekvensene for våtmarkene og deres betydning for fuglelivet.
- 4 Betegnelsen våtmarkssystem er helt sentral i vernearbeidet i Nordre Tyrifjorden. I KU bruker Jernbaneverket med ett unntak betegnelsen våtmarksområde. At Jernbaneverket erstatter dette nøkkelordet system med område må ha andre årsaker enn de rent faglige, og representerer en forvirring for leseren.

Tiltakshavers merknader:

Det ligger fra tiltakshavers side ikke noen nedtoning i språkbruken. Det vises for øvrig til at både direktoratet for naturforvaltning og miljøvernavdelingen bruker "våtmarksområde" i sin korrespondanse.

- 5 En rekke andre feil og mangler demonstrerer hvilket rotete og uoversiktlig fundament utredningsarbeidet hviler på. Teksten henviser til Ree 1995, men denne referansen finnes ikke i litteraturlista. Begrepene Ramsarområdet og Ramsarområdene brukes om hverandre. Jernbaneverket har ikke utredet de juridiske sider av brudd på Ramsarkonvensjonen slik NOF ba om i høringsuttalelse til melding.

- 6 KU er mangelfull og rotete vedrørende landskapsøkologiske forhold. Alle traséer, både over Kroksund og via Åsa vil berøre et av landets mest kjente kultur- og naturlandskap. Det er helt uakseptabelt at det planlegges jernbane gjennom området. En bane vil åpne for en storstilt utbygging av den nordvestlige Stor-Oslo. Planlegging av jernbane gjennom denne delen av Buskerud kunne ikke berørt flere lokale, regionale, nasjonale og internasjonale verdier enn nettopp her. Utrederne burde innsett dette og tatt initiativ over for Samferdselsdept. for å legge bort planene for godt. Oppgradering av banen via Drammen for krengetog ville også gitt 1 time kortere reisetid.

Tiltakshavers merknader:

Oppgradering av Bergensbanen for krengetog Oslo-Hokksund og Hønefoss-Bergen inngår i referansealternativet og vil korte inn reisetiden med ca 1 time Oslo-Bergen. En opprusting av strekningen Hokksund-Hønefoss er beregnet å kunne gi ytterligere ca 4 minutter innsparing.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen mener det er en rekke feil og mangler ved KU-dokumentet, og at det er uakseptabelt å planlegge jernbane over Kroksund og Åsa. Tiltakshaver bes angi Ramsarkonvensjonens formelle status. For øvrig viser ansvarlig myndighet til høringsuttalelsene fra Fylkesmannen i Buskerud og Direktoratet for Naturforvaltning.

D17 Buskerud Bondelag

22.10.99

- 1 Viser til tidligere uttalelser der det argumenteres for at Åsa-alternativet er det mest miljøvennlige og skåner nasjonalt og internasjonalt verneverdige natur- og kulturlandskap i Hole og Ringerike. Foreliggende KU, om enn mangelfulle/ledende, underbygger og forsterker lagets tidligere standpunkt. Slutter seg til uttalelsen fra Hole Landbrukslag av 15.10.99.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen påpeker ikke behov for tilleggsutredninger. For øvrig vises det til vurderinger gitt til Hole Landbrukslag (D 7).

D18 Forum Nye Bergensbanen FNB

22.10.99

- 1 Prosjektet er meget grundig utredet og framstår som et godt prosjekt som det er fullt forsvarlig å realisere. KU synes å tilfredsstillere utredningsprogrammet fullt ut. Sammen med kommundelplanene vil Stortinget få et tilstrekkelig grunnlag for valg av korridor, igangsetting av detaljplanarbeid og fatte utbyggingsvedtak.
- 2 Ber om at det tydeliggjøres at Ringeriksbanens funksjon er 50% fjerntrafikk og 50% nærtrafikkprosjekt for Osloområdet. Ringeriksregionen med Hønefoss er en del av Oslo-området og Oslorettet i de fleste sammenhenger. Forbindelsen Hallingdal/Ringerike – Drammen vil bli betydelig bedre med Ringeriksbanen via Sandvika.
- 3 N/K-beregningene bør suppleres med oversikt over regelverket som er benyttet samt en opplisting av tema som inngår og hva som av ulike grunner er utelatt. N/K-beregningene vil bli gjenstand for betydelig oppmerksomhet i den forestående beslutningsprosessen, og forutsetningene må derfor være tilgjengelig for beslutningstakerne. Beregningene synes konservative, med høye kostnader og unødig forsiktige trafikkprognoser, særlig for nærtrafikk og for ny trafikk til Hallingdal og Vosseregionen.

Tiltakshavers merknader:

For ytterligere beskrivelse av samfunnsøkonomien henvises til underlagsrapporter.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

D19 Oslo og omland friluftsråd

22.10.99

Uttalelsen er utarbeidet i samarbeid med: Den Norske Turistforening Oslo og Akershus, Nordmarkens Velforening, Naturvernforbundet i Bærum, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Oslo og Omegn Turistforening, Skiforeningen, Ringerikes Turistforening, Oslo Natur og Ungdom og Bærumsmarkas Venner.

- 1 Organisasjonene anbefaler at traséen via Åsa legges til grunn for det videre arbeidet. Fra Sandvika anbefales Skaretlinja. Fra Sundvollen anbefales ny tunneltrase ved Elvika.
- 2 Nullalternativet, med oppgradering til krengetogstandard via Drammen og innføring av Signaturtogene bør utredes.

Tiltakshavers merknader:*Se merknad til D 16.6*

- 3 Konsekvensene av ny foreslått tunnel fra Steinseter til Fleskerud utredes.

Tiltakshavers merknader:*Se merknad til D 6.1*

- 4 Tunnelproblematikk knyttet til sikkerhet, sprenging og tetting krever ytterligere presisering av planlagte tiltak.
- 5 Påkjennningene på naturgrunnlaget og andre miljøkostnader lar seg ikke kvantifisere i N/K-verdier, og verdiene favner derfor bare en begrenset del av virkeligheten.
- 6 Det råder fortsatt stor usikkerhet om støypproblemene i anleggsperioden.

Tiltakshavers merknader:

Anlegget vil bli drevet i henhold til lover og forskrifter. Det innebærer ekvivalente støynivåer på inntil 70 dBA utenfor boligfasade på dagtid, og at støyende arbeider som hovedregel ikke skal forgå om natta. Øvrige spørsmål vedr. støybegrensinger vil tas opp i miljøoppfølgingsprogram som vil bli utarbeidet i reguleringsplanfasen.

- 7 Konsekvensene for Ringeriksbanen av vannledningen fra Holsfjorden til Oslo må utredes.

Tiltakshavers merknader:*Se merknad til C 10.4*

- 8 Traséer som innebærer tverrslag i Marka er uakseptable.
- 9 Det forutsettes at nye utredninger om trasévalg gjøres tilgjengelig før Jernbaneverket sender planen til Stortinget for politisk behandling.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsuttalelsen gir ikke grunnlag for tilleggsutredning. For forslaget om tunnel fra Steinseter til Fleskerud vises det til kommentar til uttalelsen fra Åsa Vel (D6). De resterende forholdene som påpekes følges opp i senere planfaser.

D20 Miljøet i Bygda Vår

22.10.99

- 1 Jernbaneverkets KU virker ikke troverdig, og utredningsplikten anses ikke å være oppfylt. KU skal få fram konsekvensene for miljø/natur/kultur/folk og ikke gi uttrykk for JBV/NSBs personlig ønsker for togdrift. Denne KU er en sammenblanding av disse. Nytteverdien av utredninger siden 1991 er minimale siden det er tvilsomt om Ringeriksbanen over Sandvika og Hole noen gang vil bli bygget. Jernbaneverket underkjenner sine eksterne konsulenter. Vesentlig opplysninger fra NINA-NIKU er utelatt. Asplan Viaks trafikkrapport er ikke fullført, og KU-rapporten er en rotete blanding av tall fra Asplan Viak og Jernbaneverket. Jernbaneverket tar TØIs

kvalitetssikring til inntekt for trafikken, men unnlater å nevne TØIs negative opplysninger. Det er ikke mulig å behandle KU på en seriøs og grundig måte uten at Aspan Viaks delrapport blir sluttført fra rapport- og notatsform og utsendt straks den er ferdig til samtlige registrerte høringsinstanser.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til C 4.5

- 2 Stiller spørsmål ved om det er rett å gjøre mer konsulentarbeid og behandle saken videre. Ønsker ikke at Holebygda skal bli et nytt Groruddalen, Lysaker eller betongbyen Sandvika. En nasjonal oppgave å ta vare på natur- og kulturverdiene her, og ikke bygge en togtrasé gjennom disse kvalitetene. Stortinget som satte i gang den meningsløse og kostbare prosessen har mange fornuftige og gode samferdselsprosjekter å bruke pengene på. Departementet vet nok om trafikk/økonomi/natur/miljø til å kunne be Stortinget avslutte planene.
- 3 Anbefaler at prosjektet Ringeriksbanen hauglegges i f.eks. en blomsterpotte i Samferdselsdepartementet innen jul.
- 4 For å få fram alle sider av store offentlige prosjekter bør det foreligge 2 eller 3 uavhengige utredninger.
- 5 Anbefaler at nullalternativet Oslo-Drammen-Hønefoss med oppgradering til krengetogstandard utredes. Dette vil gi mer enn en times kjøretidsreduksjon. Stortingets målsetning med Ringeriksbanen var som kjent en time redusert kjøretid. Dette målet blir mer enn oppfylt uten at Ringeriksbanen bygges.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til D 16.6

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen mener det er en rekke mangler ved konsekvensutredningen. Det vises til kommentar til uttalelsen fra Hole kommune (C 4). Utover dette gir uttalelsen ikke grunnlag for ytterligere dokumentasjon fra tiltakshaver.

D21 Skiforeningen

22.10.99

- 1 Av hensyn til friluftsliv og naturverninteressene i Marka anbefaler Skiforeningen Skaretlinja og vil sterkt motsette seg alle alternativer som innebærer tverrslag i Marka. Før trasé velges må det klargjøres hvilke tiltak som kreves fra andre myndigheter med hensyn til tverrslag/rømningsveier. For friluftslivverdiene er i Marka er det uakseptabelt at dette utstår til etter at trasé er valgt.

Tiltakshavers merknader:

Tiltakshaver har forståelse for høringsinstansens bekymring, men mener at det ikke vil være mulig å fastslå en gang for alle hvilke krav som samfunnet stiller. Krav fra andre myndigheter er en betydelig usikkerhet i forhold til de interessene som Skiforeningen målbærer. Dette har imidlertid bidratt til at det er søkt etter løsninger som unngår tverrslag i Marka.

- 2 KU er meget omfattende, men mangelfull når det gjelder virkning på friluftsliv knyttet til tverrslag i Marka. Dette gjelder behov for daganlegg ved tverrslag, veistandard inn til tverrslagene, behov for lys/brøyting langs rømningsvei, behov for helikopterlandingsplass. Dette må utredes selv om det gjelder ikke anbefalte alternativer.

Tiltakshavers merknader:

Utredningen slår fast at anleggsarbeid sentralt i Marka vil ha store negative konsekvenser for friluftslivet, og tiltakshaver kan ikke se at utredninger av hvordan anleggsarbeidet vil arte seg vil være vesentlig for valg av trasé.

- 3 Ber om at standard for sikkerhetstiltak i Romeriksporten gjøres kjent, herunder klargjøring av i hvilken grad erfaringene kan overføres til Ringeriksbanen.

Tiltakshavers merknader:

Detaljerte sikkerhetstiltak vil bli fastsatt i en senere planfase, og vil være gjenstand for kontinuerlig vurdering. For øvrig bemerkes at Romeriksporten er dobbeltsporet, og har høy trafikk tetthet. Tiltak har derfor en begrenset overføringsverdi.

- 4 Kort høringsperiode har gitt begrenset mulighet til å kontrollere at viktige punkter i fagrapportene er gjengitt i KU. Et eksempel er kommentaren i NGIs hydrogeologiske vurdering hvor det sies at rapporten ikke er en fullstendig hydrogeologisk konsekvensanalyse og at en slik bør utføres. Dette er ikke gjengitt i KU. Tvert imot sies det at undersøkelsene er "relativt omfattende".

Tiltakshavers merknader:

NGI rapport er bare en av flere dokumenter innen dette fagfeltet. Foreliggende materiale anses som mer enn tilstrekkelig for valg av alternativ.

- 5 Friluftslivskonsekvensene er meget knapt presentert, mens fagrapport friluftsliv er god, og flere konklusjonene herfra kan med fordel presenteres. Temakart må dessuten suppleres i Lommedalsområdet, der det åpenbart blir meget store negative konsekvenser ved en tverrslagsåpning ved Guribysaga. Kartet må få rød skravur for det gjeldende området.

Tiltakshavers merknader:

Tiltakshaver er enig i at teksten er kortfattet, men viser til at temakartet supplerer teksten på flere punkter: Klassifisering i områdetyper, verdivurdering av dagens bruk, bruksformål (piktogrammer) og konsekvensvurderinger.

I følge oppsummeringen er tverrslagsområdet ved Guribysaga vurdert likt med området Damtjernveien. Dette er korrigert på vedlagt temakart.

- 6 Savner beskrivelse av støy og støv i anleggsperioden i Marka. Antar at skraverte områder er avgrenset ut fra forventet støybelastning, men støynivå er ikke oppgitt.

Tiltakshavers merknader:

Det er ikke utført spesifikke støyberegninger for anleggsområdene i Marka. Skravuren er ment å vise at anleggsarbeid og transport til deponi vil berøre et større område. Fravær av støy er en vesentlig del av kvaliteten for friluftslivet, og det er etter tiltakshaver oppfatning mindre interessant hvilke desibelnivåer som opptrer – friluftinteressene vil bli negativt påvirket dersom stillhet brytes. Nettopp derfor er de skraverte områdene så store, og konfliktvurderingen så streng.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Tiltakshaver bes angi på kart og beskrive de tiltak som må med ihht. Jernbaneverkets tekniske regelverk (jfr tunnelklasse B i kap. 10 i D520) som eksempelvis rømningsvei, adkomstvei og evt. helikopterplass.

Merknadene angående tverrslag ved Guribysaga tas til etterretning, og korrigert temakart er vedlagt sluttdokumentet.

Øvrige kommentarer tas til orientering, og vil tas med i de relevante planfasene. Det skal utarbeides miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen.

D22 Friluftslivets fellesorganisasjon

26.10.99

- 1 Jernbaneverket har utarbeidet en omfattende og stort sett god KU. Presentasjonen av friluftsliv kunne med fordel vært fyldigere. FRIFO støtter de overordnede mål for Bergensbanen med bl.a. betydelig redusert kjøretid. Selv om "friluftsfolk" er positiv til

- jernbane er ikke alle jernbaneprosjekter miljøvennlige. Så store naturinngrep må kunne vise til en markant samfunnsmessig gevinst.
- 2 Ser alvorlig på at Ringeriksbanen vil få uheldige konsekvenser for miljø, natur og friluftsliv. Riktig valg av korridor og trasé er derfor avgjørende for et akseptabelt resultat.
 - 3 Nullalternativet er for dårlig utredet.
 - 4 Sikkerhet i tunnelene har høyeste prioritet, og krav til permanente installasjoner, anlegg og veier må utredes:
Behov for anlegg i dagen ved tverrslagene.
 - Krav til veistandard inn til tverrslagene
 - Krav til lys og brøyting av veier og anlegg.
 - Krav til anlegg og installasjoner langs rømmingsveier.
 - Krav til helikoptertransport og landingsfelt.
 - 5 Savner vurdering av støy i anleggsperioden, særlig med tverrslag i Marka.
 - 6 Tunnel Steinseter – Fleskerud vil redusere konflikt med natur og friluft og må utredes.
 - 7 Stiller spørsmål ved omfanget av forundersøkelsene knyttet til fare for grunnvannsenking i berggrunn.
 - 8 Konsekvensene av eventuelle tiltak i øvre del av Lomma og Isielva må avklares.
 - 9 Store negative konsekvenser for friluftsliv ved tverrslag Guribysaga må inn på kart.
 - 10 Mange negative konsekvenser kan unngås ved å velge Skaretlinja og deretter via Sundvollen og Åsa. Nye utredninger om trasévalg må gjøres tilgjengelig før saken oversendes Stortinget.

Tiltakshavers merknader:

Uttalelsen er i all hovedsak sammenfallende med D 19 og D 21, og det vises til merknader til disse. (Gjelder hele uttalelsen, ikke bare pkt 10.)

Ansvarlig myndighets vurdering:

Tiltakshaver bes beskrive forholdene omkring permanente installasjoner, anlegg og rømningsveier. Beskrivelsen skal tas inn i sluttdokumentet. Kfr også D23.

D23 Asker og Bærum Boligbyggelag

29.10.99

- 1 ABBL stiller seg tvilende til kommunens valg av Avtjerna som primærområde for boligutvikling. Gitt Avtjerna støttes kommunens ønske om trasévalg via Bjørum. Dersom realitetene tvinger Bærum til å velge Frogner-Tandberg kan Økrilinja likevel bli mer aktuell.
- 2 Ringeriksbanen skal primært korte inn reisetiden Oslo-Bergen, sekundært betjene Ringerike. Prosjektet kan ikke basere seg på lokale behov i Bærum. En stasjon ved Bjørum vil i snitt ligge 3 km fra boligene på Avtjerna, og det er åpent om stasjonen kan forsvare egne tog eller at Ringerikstrafikken stopper der. Togtilbudet vil bli begrenset. Buss må løse oppgavene. Økrilinja med utbygging av jordene vil kunne få en større og mer positiv betydning for Bærum.
- 3 Bærum kommune bør ikke uten videre akseptere at et tunnelprosjekt som ikke tjener noe lokalt formål skal belaste lokalmiljøet på den måten som dette prosjektet truer med.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsuttalelsen angir ikke behov for tilleggsutredning.

D24 Norges Naturvernforbund

29.10.99

- 1 Før godkjenning bør konsekvensutredningen forbedres på følgende punkter:
 - * klarere skille mellom oppnåelse av nasjonale, regionale og lokale transportmål
 - * hvor avhengig er prosjektet av økt lokaltrafikk, og hvilke konflikter kan oppstå som følge av økt utbyggingspress på Ringerike
 - * grovmasket vurdering av prosjekt "Nye Krøderbanen"
 - * nærmere drøfting av trafikkprognoser og N/K, bedre synliggjøring av usikkerhet
 - * vurdering av nytt tunnelalternativ forbi Elviktangen

Tiltakshavers merknader:

Dette vil bli fulgt opp i den videre planbehandlingen. Tunnelalternativet forbi Elviktangen inngår i kommunedelplanen i Ringerike.

- 2 Naturvernforbundet kan ikke akseptere en Ringeriksbane over Kroksund. Anbefalt trasé via Åsa med tunnel forbi Elvika vil neppe gi så store direkte inngrep at prosjektet bør skrinlegges av den grunn. Ringeriksbanen må prioriteres i forhold til andre aktuelle samferdselsprosjekter ut fra godkjent KU, herunder N/K.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Konsekvensutredningens hensikt er å fastlegge trasé innen de to korridorene. For vurderinger av alternativene til Ringeriksbanen vises det til grovmasket konsekvensutredning og Stortingsvedtak om videre planlegging. Når det gjelder trafikkprognosene, vises det til ansvarlig myndighets vurdering til Hole og Ringerike kommuner, samt til Åsa Vel.

D25 Naturvernforbundet i Buskerud

3.11.99

- 1 Fylkeslaget ser ingen god løsning for massedeponier langs Steinsfjorden. Viste deponier ligger nær bebyggelse og delvis ut i fjorden.
- 2 Barriervirkning for vilt omtales generelt uten angivelse av omfang eller lokalisering.

Tiltakshavers merknader:

Viltområder og vilttrekk er vist på temakart

- 3 Miljøgevinst langs Randsfjordbanen bare omtalt for støy.
- 4 Fjerntrafikkprognosen er basert på 7 daglige avganger. Frekvensen bør kunne økes med ny bane. Trafikkveksten bør anslås med økt frekvens pluss forventet økning av miljøavgifter for bil og fly. Stiller spørsmål ved om kjøretid på 4:50 er nok for å få en vesentlig overgang fra fly.
- 5 O-alternativet med oppgradering av Randsfjordbanen må utredes bedre som sammenlikningsgrunnlag, herunder kostnader, konsekvenser og kjøretidsreduksjon. Det må legges fram vurdering av ytterligere opprusting av eksisterende bane, ny bane Modum-Haversting og Haukelibanen som alternativ for innkorting av Bergensbanen.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til D16.6. Ny bane Modum-Haversting og Haukelibanen ligger utenfor prosjektets mandat.

- 6 Gir sin fulle støtte til vesentlig redusert reisetid Oslo-Bergen, og derigjennom mindre veibygging, utslipp, energiforbruk og ulykkesomfang. Dette må balanseres mot inngrep ved baneutbygging, støy, barriere og utbyggingspress. Frykter utbyggingspress på konfliktfylte arealer.

- 7 Går mot Kroksundtraséene. Kjøretid og trafikkgrunnlag oppveier ikke miljøkonsekvensene. Anbefaler Sundvollenlinja med tunnel Steinseter-Fleskerud. Alle alternativ med tverrslag i Marka er uakseptable. Skaretvarianten synes best.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Avbøtende tiltak av massedeponering og barrierevirkninger vil best avklares i senere planfase. Oppgradering av Randsfjordbanen ansees å være et nytt alternativ, og inngår ikke i 0-alternativet. Det visestil KU fase 1 og Stortingets vedtak.

D26 Hole Arbeiderparti

30.11.99

- 1 Realisering av Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen har betydning nasjonalt, regionalt og lokalt fordi den vil fremme miljøvennligtransport/mindre biltrafikk, redusere trafikkulykker og legge til rette for næringslivets transportbehov, bosetting og næringsliv i distriktene.
- 2 For Hole er det av betydning at banen legges gjennom kommunen. Det vil gi bedre kommunikasjon med omverden og kort, behagelig og trygg reise for pendlere. Ulemper bør avbøtes, men påstander om skadevirkninger synes sterkt overdrevet. Traséen bør legges der folk kan nytte den: Enten Skaret-Kroksund-Busund eller Skaret-Sundvollen-Åsa.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsinstansen anser utredningsplikten som oppfylt.

E PRIVATE

E1 Johan Persbråten på vegne av 6 eiendommer i Ursdalen

19.09.99

- 1 Bjørumlinja går i tunnel under Ursdalen. Beboerne i dalen pumper vann fra dypvannsbrønner og er usikre på om Jernbaneverket har detaljkunnskap om geologien her. Brønnboringen har vist at det øverste fjellskiktet på 8-10 meter er særskilt hardt. Under dette er det løse og meget vannrike fjellmasser i ukjent dybde. Dersom Bjørumlinja blir valgt er det et krav at tunnelen blir helstøpt gjennom den aktuelle sonen.
- 2 Som nære naboer protesteres det på et massedeponi ved Persbråtemyr.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Mulige løsninger for tunnelutforming innenfor valgte trasé skal kartlegges i senere planfaser. Det samme gjelder avbøtende tiltak mht. vannforsyning. Grunnforholdene og massenes beskaffenhet er viktige premisser for dette. Det skal også i senere planfaser utarbeidet egen plan for massedeponering.

E2 Per Kvernmark

11.10.99

- 1 Internasjonal statistikk viser at reisetiden må ned i 3 timer for at 60% skal velge toget, med 2,5 timer velger 85% toget. Ringeriksbanen alene vil gi et begrenset inngrep i flymarkedet. Det mangler realistiske planer for å ytterligere kjøretidsreduksjon. Avgrening i Sandvika er problematisk i forhold til topphastighet. Motstridene hensyn for fjerntrafikk og nærtrafikk gir uheldige bindinger vedrørende de gjenstående traséalternativene. Disse forholdene rokker ved grunnlaget for banen, og gjør det vanskelig å vurdere om utredningen besvarer utredningsprogrammet.

- 2 Ringeriksbanen bør legges på is og erstattes av en utredning om hele hovedsambandet Oslo-Bergen basert på internasjonale prinsipper for høyhastighetsbaner tillempet norske forhold.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Høringsuttalelsen peker ikke på mangler ved de faglige temaene i konsekvensutredningen, og gir ikke grunnlag for krav om tilleggsutredninger.

E3 Per Gran

15.10.99

- 1 Ved Neslandet vil Utvikalinja få konsekvenser for 14 hytter og en gård. Hyttene har felles sommervannforsyning som samler opp bekkevann i betongtønner. Vannføring i bekken er liten og nedbørsavhengig, men gir alltid tilførsel til anlegget. Utvikalinja vil med sikkerhet gi konsekvenser for vannforsyningen. Anlegg av tunnel i området vil ødelegge vannforsyningen ved lekkasje til jernbanetrasé. Dermed vil samtlige hytteeiere miste vannforsyningen og være uten bruksverdi.

Tiltakshavers merknader:

Tiltakshaver tar uttalelsen til etterretning. Dersom tiltaket berører drikkevannsforsyningen vil Jernbaneverket sørge for ny vannforsyning, enten fra fellesanlegg eller ny brønn.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det forutsettes at vannforsyningen skal erstattes ved eventuelle skadelige inngrep i disse.

E4 Jan Chr. Krohn

18.10.99

- 1 Utredningsplikten må anses som oppfylt. Det bør gjøres noen mindre justeringer på Norderhovlinja og derved en mindre tilleggsutredning.
- 2 Kroksundtraséen bør velges på grunn av pris og lengde. Skaretlinja bør velges på grunn av stigning og sikrest tunneldriving, og deling av tunnelen. Norderhovlinja bør velges på grunn av Hvervenmoen holdeplass og samordningsmuligheter ved ombygging av E16.
- 3 For å skåne området ved Norderhov kirke bør banen legges i kulvert. Derved behøver ikke banen legges så dypt, og stigningsforholdene blir bedre.
- 4 Ved tilkobling til eksisterende bane ved Tolpinrud bør det tilrettelegges for mest mulig rettlinjet forbindelse utenom Hønefoss for framtidig direkte høyhastighetstog.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det konstateres at utredningsplikten anses som oppfylt. De øvrige kommentarene tas til orientering.

E5 Ulf Mørck

19.10.99

- 1 Stiller spørsmål vedrørende utredningsplikten og Steinsfjorden. Fjordens tilstand er oversett og kun nevnt som en middels næringsrik innsjø. Vannkvaliteten er dårlig og fjorden er miljøbelastet. Det advares mot å spise fisk ofte og tidvis advares det mot bading. Fjorden er grunn og har liten gjennomstrømning. Nedbørsfeltet er lite og vannet har en oppholdstid på ca 50 år. Det er ikke konkludert på hvordan kvaliteten kan forbedres. Det er umulig å fange opp 100% av forurensingen fra anleggsarbeid. Det

er ikke sikkert at Steinsfjorden tåler ytterligere belastning. Veiutbygging i Vik er et skrekens eksempel på ødeleggelse av et flott område ved fjorden.

Tiltakshavers merknader:

Se merknad til D 7.7

- 2 En utfylling på østsiden av Steinsfjorden vil ødelegge for all framtid, mens en trasé på vestsiden gir vesentlig mindre naturinngrep. Hvis ønskelig kan bruer og togskinner på jorder fjernes i framtiden.

Ansvarlig myndighets vurdering:

I fagrapportene som er grunnlag for konsekvensutredningen er områdenes verdi vurdert, og konklusjonene refereres i KU- dokumentet. På dette nivået er konsekvensene tilstrekkelig utredet, og det er ikke behov for tilleggsutredning om temaene som uttalelsen omhandler. I senere planfaser skal det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram for valgte alternativ som kartlegger påvirkningen av vannmiljø og det skal foreslås avbøtende tiltak mot mulige negative konsekvenser i anleggsperioden.

E6 Ole og Christen With

19.10.99

- 1 Finner KU ufullstendig og med feil knyttet til området langs Tyrifjorden og Sønsterud spesielt. Utredningen tar utgangspunkt i dagens situasjon og ikke potensialet i de områdene man berører.
- 2 I følge fagrapport kultur ble Sønstrud brutt i middelalderen. Mange funn av sten og flintredskaper på gården. Sammen med gravhauger er det høyst sannsynlig at gården ble ryddet for 2-4000 år siden. Mange funn innlevert til oldsakssamlingen er ikke med i fagrapporten. En av de siste tømmerveiene fra Krokskogen er nesten intakt. Den går der fyllingen på Utvikalinja er på det høyeste. Denne tømmerveien er et kulturminne som bør bevares.

Tiltakshavers merknader:

Tas til orientering.

- 3 KU har et for ensidig syn på støy. Støy oppleves forskjellig i by og i naturen, og er et større problem hvis støyen går over et stort område. Effekten støy har på gleden ved å oppleve naturen er dårlig dekket. Støy bærer langt over vann. Tyrifjorden og Steinsfjorden har et stort utviklingspotensiale for rekreasjon og boliger.
- 4 I snørike vintre er elg og rådyr fra Krokskogen avhengig av å kunne vandre ned til fjorden. Viktige trekkveier over Sønsterud og Skaret er ikke nevnt.

Tiltakshavers merknader:

Temakartene er basert på registreringer hos miljøvernforvaltningen.

- 5 Det er veldig dårlig jordsmonn på Krokskogen og naturen er sårbar. I fjellskjæringer kommer det store mengder vann fra sprekkene, selv lenge etter regnvær. Kan ikke skjønne at de geologiske utredningene er tilfredsstillende.

Tiltakshavers merknader:

De geologiske utredningene er langt mer detaljert enn vanlig i denne planfasen, og anses som fullt ut tilstrekkelig for å velge trasé.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Utredningen sammenligner ulike utbyggingsalternativ og en sannsynlig utviklingstrend for 0-alternativet, og har på dette viset skissert potensialet i området.

Ansvarlig myndighet forutsetter at det i neste planfase tas kontakt med fagmyndighet for å sikre at viktige funn ved Sønsterud er registrert og ivaretas ifølge kulturminneloven.

Støyberegningene er gjort etter gjeldende forskrifter, og uttalelsen gir ikke grunnlag for tilleggsutredninger.

Det vises til tiltakshavers kommentar angående vandring av elg og rådyr. Dersom det senere skulle dukke opp nye opplysninger fra aktuelle myndigheter, forutsettes det vurdert avbøtende tiltak.

På dette plannivået er de geologiske forholdene tilstrekkelig utredet, og det er ikke behov for tilleggsutredninger.

E7 Bjørn Bili

20.10.99

- 1 Kan ikke se at uttalelser fra 1995 og 1998 har hatt noen innflytelse på Jernbaneverket sin utredning negative forhold i Viksområdet. Det er ikke nevnt at banen vil dele Bilis beste jorde i to. Ved henvendelse til prosjektleder er det opplyst at jordet må regnes som tapt. Tap av 73 daa A-jord vil forvandle et bærekraftig bruk til et brysomt stort småbruk.

Tiltakshavers merknader:

Tas til etterretning.

- 2 Flytting av E16 gav noe redusert støy, nå kommer den tilbake. Støyskjerm lite estetisk og hindrer de reisendes utsikt.
- 3 Viksåsen naturreservat er betydningsfullt internasjonalt, og vil bli smadret i en betydelig lengde før tunnelinnslag. På side 80 nevnes Lamyra, Mosmoen, Lamoen og Prestmoen, men Viksåsen naturreservat nevnes ikke.

Tiltakshavers merknader:

Teksten på side 80 er ikke konsekvensbeskrivelsen, men tiltakshavers konkluderende sammenlikning av alternativene. Viksåsen skiller ikke alternativene, og er derfor ikke nevnt.

- 4 Jernbaneverker søker å bagatellisere ulempene bla. i Viksområdet. De besluttede myndigheter kan favorisere et feilaktig alternativ av den grunn.

Tiltakshavers merknader:

Konsekvensene i Viksområdet er i stor grad like for begge alternativer i korridoren.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Hensikten med konsekvensutredningen er å skissere tiltakets virkning og mulige konfliktsituasjoner i det aktuelle området før politiske beslutninger om areal-disponering fattes. Konsekvenser for landbruket er belyst i rapporten, men tiltakshaver bør presisere i sluttokumentet at det nevnte landbruksområdet blir tapt dersom denne traseen i Kroksundalternativet velges. For øvrige kommentarer vises det til tiltakshavers merknader, og disse utløser ikke behov for tilleggsutredninger. Kfr. Vurdering av uttalelser fra Landbruksdepartementet (A13) og Fylkesmannen i Buskerud, landbruksavdelingen (A5).

E8 Tor Hellum

20.10.99

- 1 Utredningsplikten er ikke oppfylt da det er gjort feil ved beregning av kjøretid med buss Hønefoss-Oslo, jfr. figur 36 (Åsa). Allerede i dag er reisetiden med ekspressbuss Hønefoss – Stortinget 60 minutter, dvs. ca 40 minutter mindre enn utredningens tall. Mange bor langs busstraséen, og gjennomsnittlig tilbringertid er kortere enn for tog. Kortere og bedre vei gir enda kortere reisetid med buss og bil i framtiden. Mye tyder derfor på sterkere konkurranse fra buss, og at lokaltogtrafikken er satt altfor høyt, og N/K sannsynligvis enda lavere enn Asplan Viak antyder.

Tiltakshavers merknader:

Kjøretiden gjelder Hønefoss – bussterminalen i Oslo med ordinære avganger i henhold til ruteboka.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Trafikkberegningene som er utført er kvalitetssikret av TØI, og vi ser etter dette ingen behov for ytterligere gjennomgang av trafikkgrunnlaget på dette plannivået.

E9 Sven Erik Lundby

24.10.99

- 1 Da Østlandskomiteen (Ringekomiteen) tok opp arealbruken på Østlandet konkluderte man med at Hønefoss ikke måtte bre seg ut over jordbruksarealene sydover, men heller utvikles i baklandet. En evt. Ringeriksbane måtte ikke få stasjon syd for Hønefoss. NSBs planer ser ut til å ta hensyn til dette ved at første stykke av Ringeriksbanen går østover.
- 2 Avgrening i Sandvika tilslører hovedhensikten, Bergensbanens forkortelse. Overordnede hensyn burde stå over NSBs interesser av å tiltrekke seg trafikk og Bærum kommunes press for få banen innom Sandvika. Da det er uheldig med mer trafikk Sandvika-Lysaker burde Ringeriksbanen gå fra Lysaker.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Uttalelsen peker ikke på mangler i forhold til fastsatt utredningsprogram og framkaller ikke behov for ytterligere utredninger. Kommentarene tas til orientering.

E10 Trond Løbben

11.11.99

- 1 Utvikalinja vil krysse eiendommen med bedriften Sundvollen Dekk og Bil, bolig, låve, hytte, jordvei og skog med en avstand ca 50 meter fra bolig. Linja vil ødelegge dagens vannforsyning som har bedre kvalitet enn kommunalt vann.
- 2 Hvis banen sperrer adkomst til skogen innebærer det et rekreasjonstap og vanskeligere vedforsyning i tillegg til tap på grunn av oppstyking, risting, støy og arealtap.
- 3 Når det skal etableres underganger må man være oppmerksom på til dels tykke lag leire med dårlig bæreevne.
- 4 Ved valg av korridor på det legges vekt på lengde. Krøderbanen bør vurderes. Utbyggingspresset i Hole er allerede for stort.

Ansvarlig myndighets vurdering:

Det presiseres at eventuell forringelse av vannforsyning som tiltaket fører til, skal erstattes. (Se kommentar i E3). Avbøtende tiltak mot eventuell oppstyking, økt vibrasjon og arealtap skal gjøres i henhold til gjeldende regelverk, og ivaretas videre i senere planfaser. Det vises til vurdering av uttalelse fra Norges Naturvernforbund og Naturvernforbundet i Buskerud. Kommentarene for øvrig gir ikke behov for tilleggsutredning, og tas til orientering.

Vedlegg 2

Suppleringer som vedlegg til KU i henhold til
brev fra ansvarlig myndighet, datert 05.05.00

Inkludert

Vedlegg 2a: Konsekvenser for landbruket

Vedlegg 2b: Korrigert temakart friluftsliv

Vedlegg 2c: Korrigert temakart verdifull natur

Jernbaneverket Region Sør

Juli 2000

1 Suppleringer

Suppleringer/opprettinger i henhold til punktliste i ansvarlig myndighets brev. Hvert punkt i listen er omtalt fortløpende.

1.1 Oppsummering av arealtap og utbyggingspress

De landbruksmessige konsekvensene er oppsummert i eget notat (vedlegg 2a).

1.2 Sammenstilling av masseoverskuddet

Masseoverskuddet framgår av kapittel 5.12 i konsekvensutredningsrapportene. Her presenteres masseoverskuddet i tre tabeller. Første tabell viser masseoverskudd for hvert alternativ fordelt på anleggssteder, dvs. hvor steinen vil bli tatt ut fra tunnelpåslag eller tverrslag.

Det er forutsatt at deponeringssteder skal avklares etter at ett alternativ er valgt. For beregning av transportkostnader er massene fordelt på mulige deponeringssteder. Dette er vist i egen tabell, med antall billass, vegnett og transportkostnader.

Til sist er de vurderte deponiområdene presentert på kart og med tabell som angir område type og viktigste konflikt.

1.2.1 Oversikt over masseoverskudd over Kroksund

Alternativ	stein 1000m ³	løsmasse 1000m ³	Anleggssted	Deponi nr.
Sandvika - Kroksund				
Skarelinja	2400	-	Tanumveien, Rustad, Skaret, Rørvik	2,3,6
Bjørumlinja	2550	-	Tanumveien, Bjørum, Nordlandsdalen, Rørvik	2,3,4,6
Bjørum/Skaret	2450	-	Tanumveien, Bjørum, Skaret, Rørvik	2,3,6
Økrilinja	2600	-	Tanumveien, Økri, Lommedalen, Rørvik	2,3,6,10
Kroksund - Hønefoss				
Busundlinja	400	1450	Hele strekningen	6,7
Norderhovlinja	700	1650	Hele strekningen	6,7

Vi ser at det er relativt liten variasjon i mengde på strekningen Sandvika - Kroksund. De samme deponistedene er aktuelle for alle linjer bortsett fra Økrilinja, der deponi 10 Salmarkerdalen inngår. Deponiene 2, 3 og 4 ligger nær E16. Deponi 6 og 7 ligger i jordbruksområde øst for Steinsfjorden. Deponi 10 ligger inne i Marka.

Fra Kroksund til Hønefoss er overskuddet størst for Norderhovlinja. Aktuelle deponeringssteder vil være de samme.

1.2.2 Oversikt over masseoverskudd via Åsa

Det er her ikke skilt mellom variantene på Bærumsiden. Forskjellene er de samme som ovenfor.

Alternativ	stein 1000m ³	Anleggssted	Deponi nr.
Sandvika - Åsa			
Utvikalinja	2950 - 3300	Tanumveien, Bjørum/Rustad, Skaret, Utvika, Sundvollen, Lårvika, Åsa	2,3,4,5,6,7
Sundvollenlinja	2950 - 3150	Tanumveien, Bjørum/Rustad/Økri, Skaret/Nordlandsdalen/Lommedalen Sundvollen, Lårvika, Åsa	2,3,5,6,7,10
Lårvikalinja	3050	Tanumveien, Bjørum/Økri, Lommedalen, Plassedammen, Lårvika, Åsa	2,3,6,7,10,12
Åsa direkte	3400 - 3450	Tanumveien, Bjørum/Økri, Lommedalen, Plassedammen, Elvika, Åsa	2,3,6,10
Åsa - Hønefoss			

Åsa - Hønefoss	450	Åsa, Randselva	6,7
----------------	-----	----------------	-----

Masseoverskuddet varierer mellom 2400 og 3900 tusen m³ mellom Sandvika og Hønefoss.

De samme deponistedene er aktuelle for de fleste linjene. Linjer via Økri benytter i tillegg deponi 10 Salmakerdalen. For Lårvikalinja og Åsa direkte er deponi 12 syd for Plassedammen tatt i bruk.

Deponiene 2, 3, 4 og 5 ligger nær E16. Deponi 6 og 7 ligger i jordbruksområde øst for Steinsfjorden. Deponi 10 og 12 ligger inne i Marka.

1.2.3 Oppsummering masseoverskudd

Alle alternativer på Ringeriksbanen vil gi store masseoverskudd, i størrelseorden 3 millioner m³ stein. Linjer over Kroksund gir i tillegg store overskudd av løsmasser.

Det er svært mange kombinasjoner av alternativer og mulige deponeringssteder. Utredningen peker derfor på noen muligheter og beskriver hovedutfordringene med håndtering av masseoverskuddet. Det har fra tiltakshaver og myndighetenes side hele tiden vært forutsatt at plassering av masseoverskuddet utredes særskilt i en egen planprosess, etter at et alternativ er valgt, men før reguleringsplanene vedtas.

Utredningene så langt har vært konsentrert rundt massedeponering i/nær Marka. Masseoverskuddet synes håndterbart på strekningen Sandvika - Kroksund/Sundvollen, der kort avstand fra anleggssted til overordnet vegnett gir stor fleksibilitet. Valg av linjer via Økri eller direkte til Lårvika/Åsa forutsetter anleggsarbeid sentralt i Marka. Konsekvensutredningen anbefaler i så fall at massene deponeres nært anleggsstedet av hensyn til kostnader og miljøulempen ved uttransport gjennom Lommedalen. For strekningen Kroksund/Sundvollen - Hønefoss vil valg av deponeringsløsning være nært knyttet til trasevalg.

1.3 Temakart friluftsliv

Temakartet er rettet opp i henhold til merknader innkommet i høringsuttalelser:

- 3 De landskapsøkologiske konsekvensene for Kroksundalternativene er godt beskrevet i temarapporten, men er ikke vist på temakart. Det er spesielt Kroksundområdet det henvises til og her skiller det ikke mellom alternativene da alle har samme trasé over Kroksundet. Tiltakshaver vil komme tilbake til dette i forbindelse med samlerapporten til Departementet hvor det skal tas stilling til valg av korridor.
- 6 Idrettsanlegget ved Tolpinrud er tatt inn
- 6 Området rundt Guribysaga er markert med middels konsekvens
- 11 Konsekvensene av Utvikalinja langs Kroksund er endret fra middels til stor
- 11 Konsekvensene ved Vik er markert som middels

Korrigert kart følger som vedlegg 2b.

1.4 Lokalisering av stasjon nærmere Avtjerna

Bærum kommune har fått utført en analyse av kollektivbetjeningen av Avtjerna. Området er i seg selv så stort at grunnlaget for et godt tilbud med høye frekvenser til de viktigste reisemål er tilstede. Rapporten har for jernbanealternativet tatt utgangspunkt i en eventuell jernbanestasjon ved Bjørum. Konklusjonen er at med fullt utbygd Avtjerna (13.000 personer) vil det kunne oppnås en kollektivandel buss/jernbane på 18-21%, tilsvarende ca 8.600 reiser per døgn. Her ligger også en andel interne/lokale reiser som ikke er aktuelle som togreiser. Antas samme fordeling mellom buss og tog som i den trafikkmodellen som er benyttet for Ringeriksbanen, og at intern/lokale reiser utgjør 50%, gir dette et passasjertilskudd til lokalogene på ca 2.600 reiser per døgn. Per år kan dette utgjøre vel 500.000 reiser.

Et fullt utbygd Avtjerna vil kunne gi et godt tilskudd til jernbanen og øke lønnsomheten for lokaltogene.

Jernbaneverket har ikke tatt med tilskuddet fra Avtjerna i sine trafikk- og lønnsomhetsberegninger. Traséen via Bjørum er tilrettelagt for å anlegge en stasjon, men det har vært antatt at utbyggingen av Avtjerna starter etter at Ringeriksbanen er etablert, og at bare en liten del av den er utbygd innenfor beregningsperioden. Trafikkberegningene viser tellesnittet ved Sollihøgda, og i dette snittet vil tilskuddet fra Avtjerna være marginalt. For tiltaket vil utbyggingsrekkefølgen være avhengig av om Avtjerna bidrar til økt lønnsomhet.

Det etterspørres en vurdering av muligheten for en mer sentral plassert stasjon. I følge Bærum kommunes analyse vil kollektivandelen kunne øke til 23-27%, dvs. opp mot ca. 11.000 reiser per døgn, eller opp mot 1 mill. lokaltogreiser per år. Ringeriksbanen etableres først og fremst som Bergensbanens forkortelse, men bidrag fra lokaltrafikk sees på som et godt tilskudd for å etablere Ringeriksbanen og til økt lønnsomhet. Lokaltrafikk fra Avtjerna bør vurderes og sees i sammenheng med Oslopakke 2.

Utfordringene vil ligge i forhold til det tekniske regelverket og utnyttelsen av bane. Moderne jernbanelinjer stiller store krav til linjeføring. Slik traséen er lagt i dag har den en stigning på 14,2‰ over 4,5 km, som allerede avviker fra regelverket. Sentralt i Avtjerna vil banen med denne stigningen ligge vel 80-100 meter under terreng høyden. Tiltakshaver har gitt uttrykk for at en slik plassert stasjon i fjellet er uakseptabelt.

Tiltakshaver har overfor Bærum kommune gitt uttrykk for at det viktigste nå er å få et vedtak om trasé for banen. Jernbaneverket har anbefalt Skaretlinja som sitt førstevalg, men aksepterer Bjørum/Skaretlinja. Velger kommunen Bjørum/Skaretlinja vil tiltakshaver i samarbeid med Bærum kommune, og i forbindelse med videre planlegging av Avtjerna, vurdere om det lar seg gjøre å finne andre løsninger, eller traséføringer som kan bidra til å finne en mer sentral stasjonsplassering.

1.5 Konsekvenser for Drammensområdet

For de reisende fra Drammen vil reisetiden kunne bli kortere ved å reise via Sandvika. I tillegg vil denne strekningen ha et bedre tilbud. Med IC-tog som korresponderer med fjerntog i Sandvika vil reisetiden Drammen-Sandvika-Hønefoss ligge på mellom 45-50 minutter. Med lokaltog i timesfrekvens som korresponderer i Sandvika vil reisetiden ligge mellom 55-60 minutter. Tilsvarende er reisetiden Drammen-Hønefoss via Randsfjordbanen i dag 60 minutter med fjerntog og 70 minutter med lokaltog.

De utførte trafikkberegninger viser at både i referansealternativet og med ny Ringeriksbanen gir trafikkmодellen marginale endringer. Endret reisemønster via Ringeriksbanen påvirker i liten grad reiseaktiviteten fra Drammensområdet til Hønefoss, Hallingdal og Bergen. Ulempen for de reisende fra Drammen stasjon vil være en omstigning i Sandvika. Imidlertid vil andre deler av Drammensområde med tilknytning til lokaltogstasjoner få et styrket tilbud. Fra Mjøndalen, Gulskogen, Brakerøya og Lier vil lokaltog raskt bringe de reisende til Sandvika med overgang til lokaltog til Hole og Hønefoss, eller fjerntog til Hønefoss, Hallingdal og Bergen.

Etter tiltakshavers oppfatning vil Ringeriksbanen bidra til et bedre togtilbud for de reisende fra Drammen til Hønefoss, Hallingdal og Bergen, og styrke det kollektive transporttilbudet mellom øvre og nedre del av Buskerud fylke. En styrking av det kollektiv transporttilbudet bidrar også til å styrke de næringsmessige forbindelsene mellom regionene. En innkorting av Bergensbanen er et viktig bidrag til å opprettholde og øke verdiskapningen både regionalt på strekningen Hønefoss-Bergen, og nasjonalt. Drammen som regionsenter for Buskerud bør også se mulighetene for et styrket regionsenter når næringsvirksomheten i øvre del av fylket styrkes.

1.6 Temakart Friluftsliv

Se punkt 1.3

1.7 Deponering av masser med alunskifer

Alunskifer kan inneholde forholdsvis mye tungmetaller som vanadium og uran. Ved tilgang på vann og oksygen vil alunskiferen avgi syre som etser hull i nedgravde jernrør og får betong til å smuldre eller svelle. Svellingen kan sprengre og ødelegge betongkonstruksjoner.

På bakgrunn av erfaringer fra andre tunneler i Osloområdet vil nødvendige tiltak bli satt inn for å kontrollere de aggressive egenskapene til alunskiferen, for eksempel med bruk av sulfatresistent sement i tunnelen. For å kontrollere avrenning fra tunnel og deponi med alunskifer må det settes særskilte tiltak for å unngå ulovlig forurensing.

Håndtering av alunskifer kan betraktes som et teknisk/økonomisk spørsmål. I kostnadsberegningen er det tatt høyde for ekstra kostnader til borttransport/behandling av over-skuddsmasser med alunskifer. De konkrete løsningene vil bli avklart med forurensingsmyndighetene i detaljplanlegging. Det samme gjelder den permanente situasjonen i tunnelen.

1.8 Ramsarkonvensjonens status

Det som omtales som "Ramsarkonvensjonen" er konvensjonen om vern av våtmarksområder av internasjonal betydning, særlig som tilholdssted for vannfugler (Convention on Wetlands of International Importance especially as Waterfowl Habitat) (Ramsar, Iran, 2.2.1971).

Norge ratifiserte avtalen 21.12.75.

Fem verneområder i Nordre Tyrifjorden (Karlsruadtangen, Averøya, Synneren, Lamyra og Juveren) ble innlemmet i konvensjonen 19.03.96.

1.9 Temakart verdifull natur

Tanumplataet er tegnet inn som viktig kulturlandskap av regional verdi på grunnlag av informasjon fra Fylkesmannens miljøvernaveidning. Korrigert kart følger som vedlegg 2c.

1.10 Friluftskonsekvenser av anlegg og tverrslag i Marka.

Anleggsområdene i Marka ligger i tilknytning til eksisterende skogsveger. Vegene må rustes opp for å tåle anleggstrafikk, men det er ikke forutsatt nye vegar inn i Marka. Eksisterende vegar, tunnelåpninger og tverrslag er inntegnet på temakart Friluftsliv.

For lange tunneler og tunneler med mye trafikk heter det i Jernbaneverkets regelverk om adkomst til tunnelåpning (utdrag fra JD 520 "Underbygning Regler for prosjektering og bygging")

10.2.2 Rømningsveier gjennom tverrslag

Tverrslag fra tunneldrivingen skal for tunneler av klasse A og B utrustes som rømningsveier såfremt dette er hensiktsmessig. Ved behov, og hvor dette er hensiktsmessig, bør også spesiellagde sjakter vurderes som rømningsveier.

10.2.3 Adkomstvei til tunnelåpninger

For tunneler av klasse A og B skal det, hvor det er praktisk/økonomisk mulig, være adkomstvei til tunnelåpninger for beredskapspersonell, og adkomstveiene skal være tilgjengelige gjennom hele året.

Hvis dette ikke er mulig skal andre løsninger vurderes, f.eks. landingsplass for helikopter, se avsnitt 10.3.3.

10.3.3 Landingsplass for helikopter

For tunneler av klasse A og B hvor adkomstvei til tunnelåpninger anses som lite effektivt, kan landingsplass for helikopter tilrettelagt ved alle tunnelåpninger være en alternativ løsning hvor dette er praktisk/økonomisk mulig.

Landingsplassene skal være minst 15 m i diameter.

I henhold til dette regelverket kan helikopterlandingsplass ved tverrslag/ tunnelåpning erstatte adkomstveg. Det vil ikke være snakk om begge deler. Det går ikke fram av regelverket hvilke hensyn som vil være avgjørende for valg av løsning. Dette må tas opp ved vurdering av beredskap, sikkerhet og godkjenning av den enkelte tunnel.

Ut over dette sier regelverket lite om hvilke krav som stilles til de permanente installasjonene. For friluftslivet vil adkomstveien ikke skille seg vesentlig fra eksisterende veger i Marka. Den vesentlige forskjellen vil være at denne vegen må holdes vinteråpen hvert år. Eventuelle helikopterlandingsplasser bør etableres umiddelbart utenfor tunnelåpning eller tverrslagsåpning.

Det er kun med traséer via Økri, eller direkte til Lårvika/Åsa at det er aktuelt med slike anlegg inne i Marka.

Konsekvensen for friluftslivet vil være størst med direktlinjer til Lårvika eller Åsa, med inngrep i sentrale deler av Marka, syd for Plassedammen. Det går veg på begge sider av Lomma inn til Myrsetervegen. Vegen på østsiden er mye brukt som skiløype. Det er derfor forutsatt at adkomst til anleggsområde og tverrslag legges på vestsiden. Konsekvensen for friluftslivet er likevel vurdert som stor. Det permanente influensområdet vil være noe mindre bredt enn angitt på temakart Friluftsliv, men strekke seg fra tverrslaget til offentlig veg i Lommedalen.

Med linjer via Økri vil tverrslaget bli liggende nærmere offentlig veg og permanent bosetting. Konsekvensene i dette området er vurdert som middels negativ, jfr. korrigert temakart Friluftsliv.

1.11 Barriereeffekt Sundvollen og Vik

Se punkt 1.3.

2 Relevante endringer til samfunnsøkonomisk analyse

Ut over suppleringer for konsekvensutredningen tar ansvarlig myndighet i sitt brev opp behovet for avklaring knyttet til samfunnsøkonomi

Etter høringsperioden, og i forbindelse med behandlingen av høringsuttalelsene, er det foretatt kvalitetssikring av både kostnadsoverslagene og av nytte/kostnadsanalysene.

Kostnadsoverslagene er kvalitetssikret av firmaet P. T. Løken med Institutt for bygg- og anleggsteknikk, NTNU og Metiér Scandinavia som medleverandører. Resultatene viser små variasjoner i forhold til tiltakshavers beregninger av traséene over Kroksund, med en kostnadsøkning på 2% for de mest aktuelle traséene. For traséene via Åsa er det derimot avdekket større usikkerheter til gjennomføringen av tiltaket. For de mest aktuelle traséene her er det beregnet en økning av kostnadene med 20%. Kvalitetssikringen av kostnadene vil svekke samfunnsøkonomien for traséene via Åsa, tilsvarende en reduksjon av N/K-forholdet med 0,15.

Kvalitetssikringen av nytte/kostnadsanalysen er gjennomført av Vista Analyse AS. Kvalitetssikringen dokumenterer at det er flere usikkerhetsmomenter både i valg av metoder for trafikkberegninger, i hvordan de ytre omgivelsene vurderer jernbanetrafikk, og i hvordan nyttekomponenter skal beregnes, og også til fordelingen av nyttekomponentene. Kvalitetssikringen gir en del gode innspill til en riktigere N/K vurdering, men påvirker ikke tidligere konklusjoner om trasévalg av alternativer i hver korridor. I forholdet mellom korridorene vil justeringene være marginale, og for Ringeriksbanens kan det se ut som om den samfunnsøkonomiske lønnsomheten økes dersom alle forhold tas i betraktning.

I trafikkmodellen er det lagt inn en gjennomsnittshastighet på 60km/t hele døgnet som gir 1 times kjøretid mellom Hønefoss og Oslo. I analysene for Oslopakke 2 vises til kjøretidsregistreringer i morgenrushet i 1998 hvor hastighet er målt til 30km/t inn mot Oslo. Det vil si at modellert kjørehastighet er dobbelt så høy som registrert. I og med at kjørehastigheter for bil er en vesentlig faktor for fordeling av de reisende mellom privatbil og kollektivtrafikk, er det stor sansynlighet for at lokaltrafikken med kollektivtransport er undervurdert. Dette vil ytterligere bidra til økt lønnsomhet for Ringeriksbanen.

Tiltakshaver vil foreta en revidering av nytte/kostnadsanalysen basert på ovenfornevnte kvalitetssikring og analyser, og med de endringer som er relevante. Analysen skal foreligge før saken fremmes for kommunal behandling. En fullstendig oppdatering av kostnadsoverslagene og de samfunnsøkonomiske beregninger vil bli utført i forbindelse med sammendragsrapporten til Departementet med anbefaling av korridor.

Vedlegg 2a

Konsekvenser for landbruket

Høringsuttalelsene har avdekket et behov for en fylldigere oppsummering av konsekvensene for landbruket. Oppsummeringen er basert på fagrapport Landbruk og fagrapport Areal og samfunn.

Felles forutsetninger

Det er lagt vekt på å få fram virkningene i de mest sentrale landbruksområdene, spesielt A-områdene i JAV-registreringene. (Jordpolitisk ArealVurdering).

Følgende generelle forutsetninger er lagt til grunn for beregning av bredde på jernbaneområde :

I relativt flate områder, hvor traséen ligger "lett" i terrenget:	40 meter
Noe mer kuppert og skiftende terreng med mindre skjæringer/fyllinger:	60 meter
Bratt hellende terreng hvor jernbanen vil kreve større skjæringer/fyllinger:	80 meter
I områder hvor det er planlagt kryssingsspor/holdeplass er det lagt til grunn en arealbredde på 100 meter.	

I tillegg kommer arronderingsulemper i form av mindre teiger, oppdeling av teiger, feltkant, lengre kjøreveg mv.

For driftsenheter der det sansynligvis ikke vil være grunnlag for videre drift på grunn av tap av areal, bygninger eller arrondering er dette angitt i *kursiv "kan ikke drives videre"*.

Med berørte eiendommer menes landbrukseiendommer som får direkte eiendomsinngrep.

Dersom det legges opp til en jernbanetilpasset utbygging vil landbruksarealer kunne bli utsatt for utbyggingspress. Det er gjort beregninger av mulige utbyggingsarealer innenfor 1 km radius fra holdeplassene.

Oppsummeringen er delt i 3: Bærum/Lier/Hole, Kroksundkorridoren og Åsakorridoren. Alternativene i Bærum og ved Skaret er de samme i begge korridorer, og arealtap her kommer i tillegg til tallene presentert under Kroksundkorridoren og Åsakorridoren.

Bærum og Lier/Hole

Økrilinja splitter høyproduktive landbruksarealer for to landbrukseiendommer og et gartneri. Tunene vil bli utsatt for nærføringsulemper. 5 eiendommer berøres. JAV klasse A.

Avbøtende tiltak: Makebytte av mindre teiger. Omlegging av adkomst.

Ved **Bjørum** (Bjørumlinja og Bjørum via Skaret) berøres 20 daa landbruksareal og 5 daa skog på en eiendom. JAV klasse A.

Ved **Skaret** berøres vestvente skogsområder mot Holsfjorden. To eiendommer, en i Lier og en i Hole kommune berøres. Totalt 28 daa dyrka mark og 96 daa skog. JAV klasse B.

Avbøtende tiltak: Driftsveg til vestsiden

VEDLEGG 2 A
KONSEKVENSER FOR LANDBRUKET

Potensielt tilleggstap innenfor 1 km fra holdeplass ved Økri: ca 500 daa. Utbygging er i strid med kommuneplan. JAV klasse A.

Potensielt tilleggstap innenfor 1 km fra holdeplass ved Bjørum: ca 270 daa. Området er vedtatt som langsiktig utbyggingsareal i kommuneplan, men vedtaket er ikke rettsgyldig på grunn av innsigelse fra statlig sektormyndighet. JAV klasse A.

	Økrilinja	Bjørumlinja	Bjørumlinja via Skaret	Skaretlinja
Kommune	Bærum	Bærum	Bærum,Lier,Hole	Lier,Hole
Antall direkte berørt eiendommer	5	1	3	2
Forbruk av dyrka mark (bonitet A)	95 daa	20 daa	48 daa	28daa
Forbruk av skog/beite		5 daa	101 daa	96 daa
Potensielt arealtap rundt holdeplass	500 daa	270 daa	270 daa	-

Tabell 1 Oversiktstabell Bærum og Lier/Hole

Over Kroksund

Tiltaksområdet berører deler av meget viktige landbruksområder i Hole/Ringerike. Produksjonsevnen ligger godt over gjennomsnittet i regionen, og er blant de beste i landet. Hele strekningen hører til JAV-klasse A.

Etablering av holdeplass ved Vik, Tolpinrud og Hvervenmoen vil øke presset på viktige landbruksområder.

Fellesstrekning Kroksund - Vik

Ved Rudsøgarden berører begge traséer en eiendom, og 18 daa skog beslaglegges.

Avbøtende tiltak: Omlegging av adkomst

Begge alternativer berører to landbrukseiendommer ved Vik. Omlegging av lokalveg vil ytterligere berøre to eiendommer. Totalt beslaglegges 55 daa dyrka mark. Holdeplass inkludert. Holdeplass vil gi økt arealpress.

Avbøtende tiltak: Omlegging av adkomst via eksisterende/nytt lokalvegnett.

Potensielt tilleggstap innenfor 1 km fra holdeplass ved Vik: 280 daa

Busundlinja

Over Steinsletta berøres 7 eiendommer, og totalt 267 daa dyrka mark blir beslaglagt (herav 239 daa bonitet A). I tillegg kommer 105 daa skog/beite og driftsmessige ulemper.

Ved Prestmoen berøres 6 eiendommer, med 98 daa dyrka mark og 434 daa skog/beite.

Ved Tolpinrud berøres 3 eiendommer med 90 daa dyrka mark.

Avbøtende tiltak: Det ligger til rette for arealbytte mellom noen av eiendommene. Flere driftsveger må legges om.

Potensielt tilleggstap innenfor 1 km fra holdeplass ved Tolpinrud: ca 650 daa. Vista utredning vurderer dette arealet som aktuelt langsiktig utbyggingsareal uavhengig av banen.

Norderhovlinja

Over Steinsletta beslaglegges 183 daa dyrka mark, fordelt på 8 eiendommer. Store driftsmessige ulemper. En eiendom splittes og avskjæres. Direkte konflikt med bygningene for

en eiendom gjør at den *ikke kan drives videre*. Flere eiendommer får lengre kjøreveg til jordteiger.

Avbøtende tiltak: Omlegging av driftsveger. Jordskifte er vanskelig fordi de fleste tunene ligger på vestsiden av traséen.

Ved **Norderhov** berøres to eiendommer, og 45 daa dyrka mark beslaglegges.

Avbøtende tiltak: Omlegging av adkomstveg. Makebytte av avskjært teig.

Ved **Hvervenmoen** beslaglegges 105 daa skog og 10 daa dyrka mark. 3 eiendommer berøres.

På **Sørmoen** beslaglegges 80 daa skog og 72 daa dyrka mark. 2 eiendommer berøres.

Avbøtende tiltak: Nye adkomster/driftsveger.

Ved **Tolpinrud** går det med ca 90 daa dyrka mark. 4 landbrukseiendommer berøres. Tilkobling til Randsfjordbanen og over til Bergensbanen gir flere inneklemt teiger.

Avbøtende tiltak: Etablering av nye adkomster. Noe arealbytte nord for Randsfjordbanen.

Potensielt tilleggstep innenfor 1 km fra holdeplass ved Hvervenmoen: ca 800 daa. Utbygging vil være i strid med vedtatt utviklingretning for Hønefoss og berøre høyverdige jord- og skogarealer.

Oppsummering Kroksundkorridoren

	Fellestrekning	Busundlinja	Norderhovlinja
Antall direkte berørt eiendommer	5	16	19
Forbruk av dyrka mark (bonitet A)	55daa	427 daa	400 daa
Forbruk av dyrka mark (bonitet B)		28 daa	
Forbruk av skog/beite	18 daa	539 daa	185 daa
Potensielt tap rundt holdeplass Vik		280 daa	280 daa
Potensielt tap rundt holdeplass Ringerike		650 daa	800 daa

Tabell 2 Oversiktstabell Kroksundkorridoren i Hole og Ringerike kommune. Fellestrekingen kommer i tillegg til tallene under Busundlinja og Norderhovlinja

Tabellen viser at arealforbruket er ca 30% større for Busundlinja enn for Norderhovlinja. I tillegg er forbruk av skogareal vesentlig større. Arronderingsulempene vurderes som større for Busundlinja, der traséen går i et område som fra før er lite påvirket av store anleggsarbeider.

Ved Norderhovlinja vil en stor og to mindre landbrukseiendommer bli berørt så sterkt at de *ikke kan drives videre*. Tross dette vurderes Busundlinja som verre totalt sett for landbruksinteressene. (Areakonsult, 1998)

I forhold til utbyggingspress rundt holdeplassene antas Norderhovlinja å være mer konfliktfylt.

Via Åsa

De landbruksmessige konsekvensene beskrives fortløpende fra Hole grense mot Hønefoss langs berørte dagsoner. Hvilke dagsoner som inngår i hovedalternativene er markert i høyre marg med følgende koder: U-Utvikalinja, S-Sundvollenlinja, L-Lårvikalinja, Å-Åsa direkte. For Bærum og dagsonen ved Skaret vises til beskrivelse ovenfor.

Ved **Sønsterud** beslaglegges 36 daa skog på 1 eiendom, JAV-B

U

Avbøtende tiltak: Driftsveg til østsiden

VEDLEGG 2 A
KONSEKVENSER FOR LANDBRUKET

Ved Nesvika beslaglegges 35 daa skog og 10 daa dyrka mark, fordelt på 5 eiendommer, JAV-B. Ubetydlige landbruksinteresser blir berørt	U
Ved Sørbråten beslaglegges 65 daa skog fordelt på 2 eiendommer, JAV-B. Ubetydelige landbruksinteresser blir berørt	U
Ved Utvika beslaglegges 28 daa skog og 8 daa dyrka mark på 1 eiendom, JAV-B	U
Ved Kroksund beslaglegges 129 daa skog og 82 daa dyrka mark, fordelt på 8 eiendommer, JAV-C. Utbyggingspress kan forventes. Avbøtende tiltak: Nye adkomstveger. Makesifte lite aktuelt	U
Ved Sundvollen beslaglegges 40 daa skog og 30 daa dyrka mark, fordelt på 3 eiendommer, JAV-C	S
Avbøtende tiltak: Ny adkomst fra eksisterende veger	
Ved Lårvika beslaglegges 85 daa skog og 35 daa dyrka mark, fordelt på 5 eiendommer, JAV-B	* U,S,L
Avbøtende tiltak: Omlagt adkomst	
Ved Åsa (Gunnerudenga-Fleskerud) beslaglegges 320 daa skog og 100 daa dyrka mark fordelt på 15 eiendommer, JAV-A To eiendommer <i>kan ikke drives videre</i>	* U,S,L
Avbøtende tiltak: Innløst jord brukes som erstatningsjord. Omlagt adkomst	
Ved Elvika (Lårvika-Elviktangen) beslaglegges 124 daa skog og 71 daa dyrka mark, fordelt på 12 eiendommer, JAV-B Det antas at en eiendom <i>ikke kan drives videre</i> .	** U,S,L
Avbøtende tiltak: Omlagt adkomst. Tilleggsjord ønskelig	
Ved Fleskerud beslaglegges 60 daa skog fordelt på 2 eiendommer, JAV-A	** Å
Langs Randselva beslaglegges 60 daa dyrka mark fordelt på 2 eiendommer, JAV-A	U,S,L,Å
Avbøtende tiltak: Ny adkomst	

* Inngår i hovedalternativene

** Inngår i variant via Elvika (for U,S og L)

Potensielt tilleggstrap innenfor 1 km fra holdeplass ved Sundvollen: 190 daa dyrka mark. Området er klassifisert som C-område i JAV.

Oppsummering Åsakorridoren

	Utvikalinja	Sundvollenlinja	Lårvikalinja	Åsa direkte	Sundvollenslinja via Elvika
Antall direkte berørt eiendommer	39	25	22	4	19
Forbruk av dyrka mark	295 daa	225 daa	195 daa	60 daa	161 daa
Forbruk av skog/beite	698 daa	445 daa	405 daa	60 daa	224 daa
Arealer totalt	993 daa	670 daa	600 daa	120 daa	385 daa
Potensielt tap rundt holdeplass	190 daa	190 daa	-	-	190 daa

Tabell 3 Oversiktstabell Åsakorridoren nord for Skaret i Hole og i Ringerike kommune. (I tillegg kommer arealtap på Bærumssiden og ved Skaret). Hovedalternativene av Utvikalinja, Sundvollenslinja og Lårvikalinja har lang dagsone i Åsa. Dessuten vises JAVs anbefalte variant: Sundvollenslinja med lang dagsone ved Elvika.

Utvikalinja påfører landbruksinteressene flest ulemper. I dagsonen ved Åsa berøres 2 eiendommer så sterkt at videre drift er usikker. Åsa direkte berører landbruket minst.

Varianter via Elvika berører mindre landbruksarealer. Videre drift er usikker for en eiendom.

Områdene som utsettes for utbyggingspress rundt holdeplass ved Sundvollen er klassifisert som C-områder i JAV.

Mer om utbyggingspress

I oversiktene er kun medtatt utbyggingspress rundt holdeplasser som anses aktuelle. I delutredningen "Areal og samfunn" er en rekke holdeplasser vurdert. Her gjengis arealtallene for jernbanetilpasset utbygging (Scenarie 3).

I sumtallet inngår holdeplass ved Bjørum på Bærumsiden. Utvikalinjaer lik Sundvollenlinja når det gjelder holdeplasser. Lårvikalinja tilsvarer Åsalinja.

Alternativ	Busundlinja	Norderhovlinja	Sundvollenlinja Utvikalinja	Lårvikalinja Åsalinja
Holdeplass				
Bjørum	270	270	270	270
Økri	(500)	(500)	(500)	(500)
Rørvik	160	160		
Vik	280	280		
Helgelandsmoen	490			
Tolpinrud	650	650		
Norderhov		0		
Hvervenmoen		800		
Jevnaker	100	100	(100)	(100)
Heradsbygd	(140)	(140)	140	140
Sundvollen			190	
Åsa			1000	1000
Hov	500	500	500	500
Sum	2450	2760	2100	1910

Tabell 4 Landbruksareal i daa rundt vurderte holdeplasser, 1 km radius (Tall i parantes inngår ikke i sumtallet) (Ref: tabell 5.27 i Vista 1998).

Kilder

Arealkonsult: Landbruk, konsekvensutredning og hovedplan Ringeriksbanen, juli 1998

Vista utredning: Konsekvensvurderinger Ringeriksbanen Areal og Samfunn Sluttrapport, januar 1998

2 Relevante endringer til samfunnsøkonomisk analyse

Ut over suppleringer for konsekvensutredningen tar ansvarlig myndighet i sitt brev opp behovet for avklaring knyttet til samfunnsøkonomi

Etter høringsperioden, og i forbindelse med behandlingen av høringsuttalelsene, er det foretatt kvalitetssikring av både kostnadsoverslagene og av nytte/kostnadsanalysene.

Kostnadsoverslagene er kvalitetssikret av firmaet P. T. Løken med Institutt for bygg- og anleggsteknikk, NTNU og Metiér Scandinavia som medleverandører. Resultatene viser små variasjoner i forhold til tiltakshavers beregninger av traséene over Kroksund, med en kostnadsøkning på 2% for de mest aktuelle traséene. For traséene via Åsa er det derimot avdekket større usikkerheter til gjennomføringen av tiltaket. For de mest aktuelle traséene her er det beregnet en økning av kostnadene med 20%. Kvalitetssikringen av kostnadene vil svekke samfunnsøkonomien for traséene via Åsa, tilsvarende en reduksjon av N/K-forholdet med 0,15.

Kvalitetssikringen av nytte/kostnadsanalysen er gjennomført av Vista Analyse AS. Kvalitetssikringen dokumenterer at det er flere usikkerhetsmomenter både i valg av metoder for trafikkberegninger, i hvordan de ytre omgivelsene vurderer jernbanetrafikk, og i hvordan nyttekomponenter skal beregnes, og også til fordelingen av nyttekomponentene. Kvalitetssikringen gir en del gode innspill til en riktigere N/K vurdering, men påvirker ikke tidligere konklusjoner om trasévalg av alternativer i hver korridor. I forholdet mellom korridorene vil justeringene være marginale, og for Ringeriksbanens kan det se ut som om den samfunnsøkonomiske lønnsomheten økes dersom alle forhold tas i betraktning.

I trafikkmodellen er det lagt inn en gjennomsnittshastighet på 60km/t hele døgnet som gir 1 times kjøretid mellom Hønefoss og Oslo. I analysene for Oslopakke 2 vises til kjøretidsregistreringer i morgenrushet i 1998 hvor hastighet er målt til 30km/t inn mot Oslo. Det vil si at modellert kjørehastighet er dobbelt så høy som registrert. I og med at kjørehastigheter for bil er en vesentlig faktor for fordeling av de reisende mellom privatbil og kollektivtrafikk, er det stor sansynlighet for at lokaltrafikken med kollektivtransport er undervurdert. Dette vil ytterligere bidra til økt lønnsomhet for Ringeriksbanen.

Tiltakshaver vil foreta en revidering av nytte/kostnadsanalysen basert på ovenfornevnte kvalitetssikring og analyser, og med de endringer som er relevante. Analysen skal foreligge før saken fremmes for kommunal behandling. En fullstendig oppdatering av kostnadsoverslagene og de samfunnsøkonomiske beregninger vil bli utført i forbindelse med sammendragsrapporten til Departementet med anbefaling av korridor.

Vedlegg 2b

TEGNFORKLARING

Dagstur/nærområder

- Stor verdi
- Middels verdi
- Liten verdi

Fierdagstuumråde

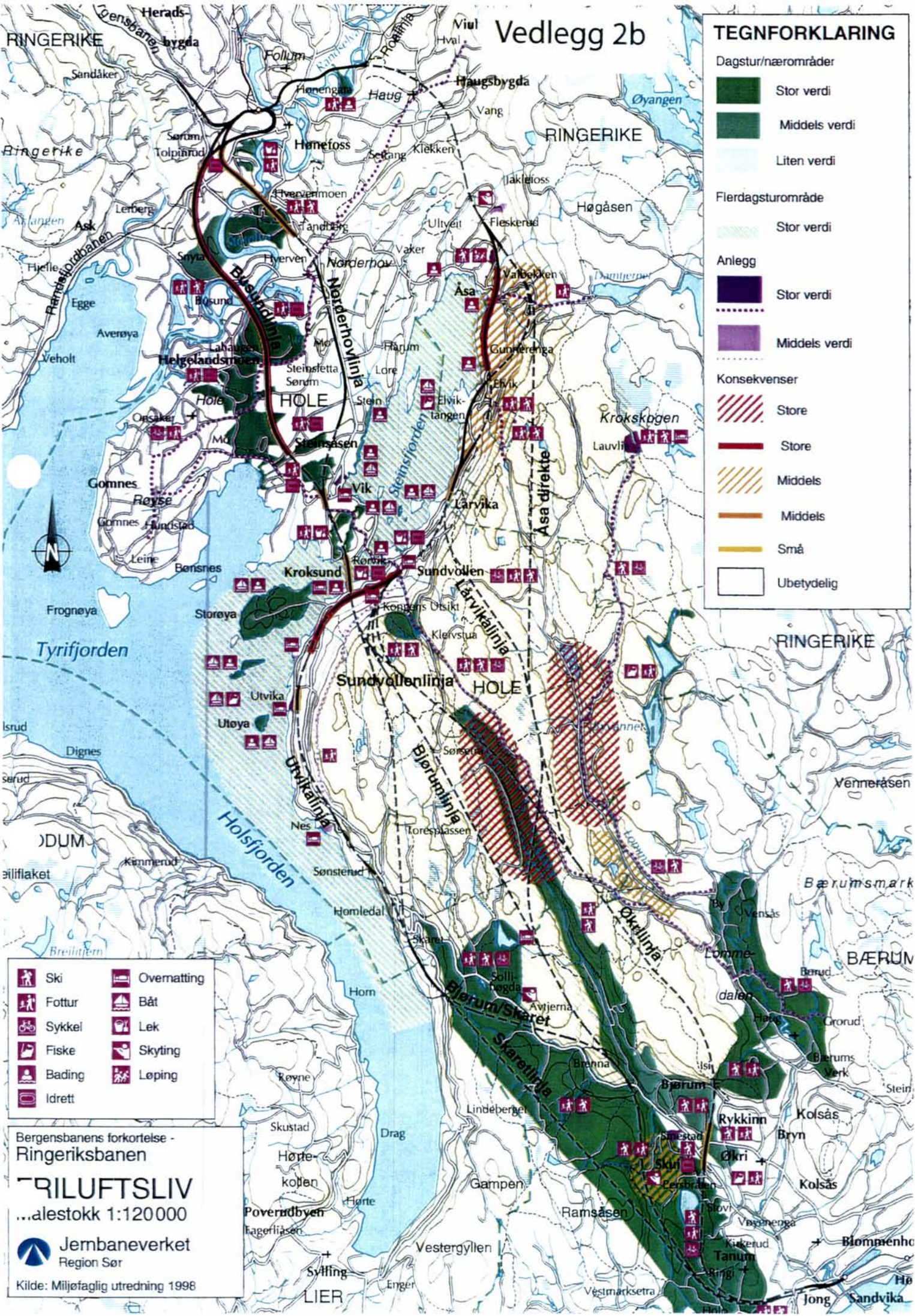
- Stor verdi

Anlegg

- Stor verdi
- Middels verdi

Konsekvenser

- Store
- Store
- Middels
- Middels
- Små
- Ubetydelig



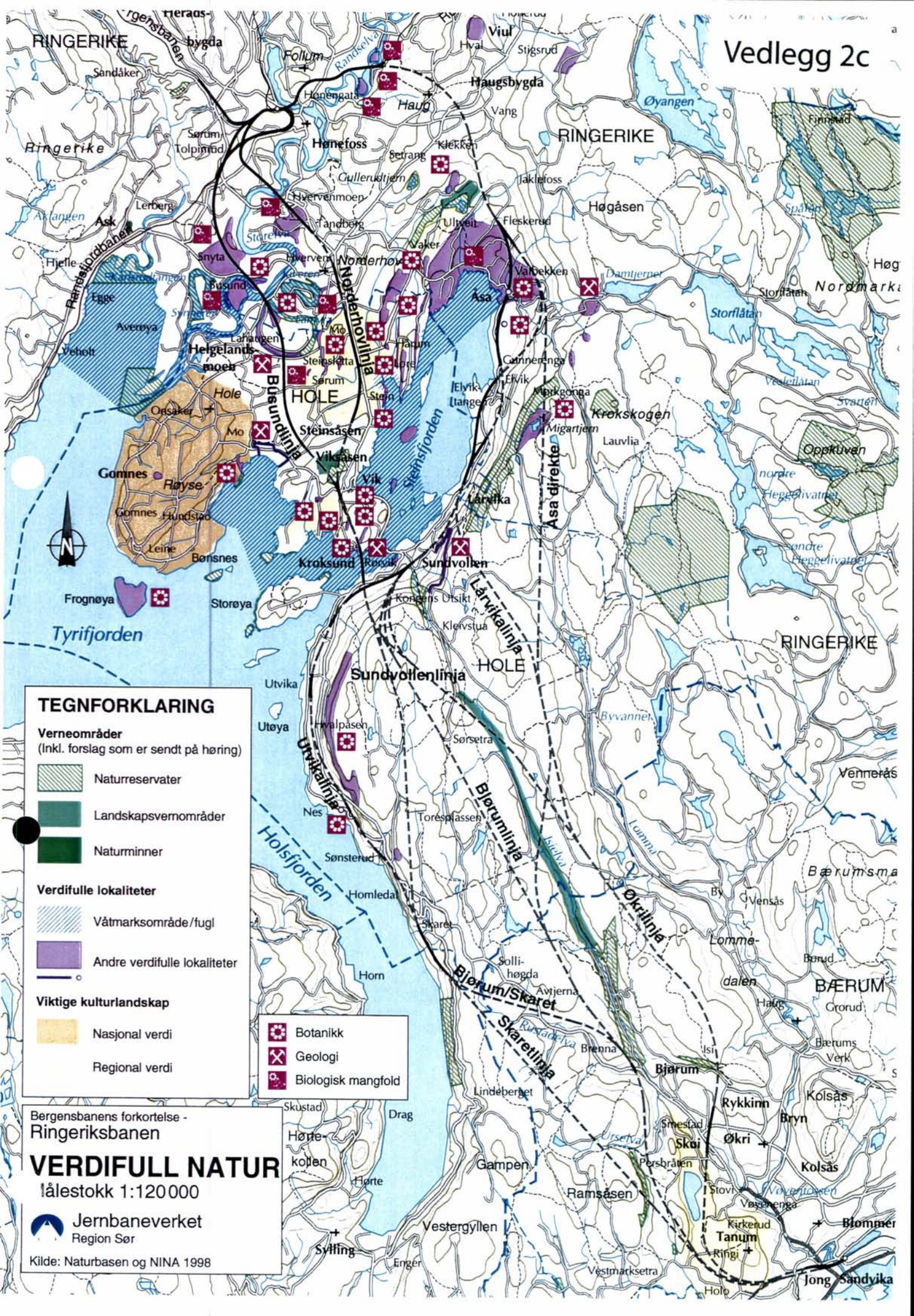
Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen

RILUFTSLIV

...alestokk 1:120000

Jernbanelverket
Region Sør

Kilde: Miljøfaglig utredning 1998





TEGNFORKLARING

Verneområder
(Inkl. forslag som er sendt på høring)




-  Naturreservater
-  Landskapsvernområder
-  Naturminner

Verdifulle lokaliteter

-  Våtmarksområde/fugl
-  Andre verdifulle lokaliteter

Viktige kulturlandskap

-  Nasjonal verdi
-  Regional verdi

-  Botanikk
-  Geologi
-  Biologisk mangfold

Bergensbanens forkortelse -
Ringeriksbanen

VERDIFULL NATUR
lålestokk 1:120000

 Jernbaneverket
Region Sør

Kilde: Naturbasen og NINA 1998

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU10746
71594514