



**Konsekvensutredning og hovedplan Ringeriksbanen
Bergensbanens forkortelse.
Fagutredning for Friluftsliv
Miljøfaglig Utredning, rapport 1998:3**

Konsekvensutredning og hovedplan Ringeriksbanen

Bergensbanens forkortelse.

Fagutredning for Friluftsliv

Miljøfaglig Utredning, rapport 1998:3

Miljøfaglig Utredning ans

Rapport 1998:3

Utførende institusjon: Miljøfaglig Utredning ans	Kontaktperson: Morten W. Melby	ISBN-nummer:
Prosjektansvarlig: Morten W. Melby	Finansiert av: Jernbaneverket Region Sør	År: 1998
Referanse: Melby, M. W., Fjeldstad, H. 1998. Konsekvensutredning og hovedplan Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse. Fagutredning for Friluftsliv. Miljøfaglig Utredning 1998:3.		
Referat: <i>På oppdrag fra Jernbaneverket Region Sør har Miljøfaglig Utredning ANS utarbeidet en fagrapport på tema Friluftsliv i forbindelse med konsekvensutredningen av hovedplan «Ringeriksbanen. Bergensbanens forkortelse». Denne fagrapporten behandler de alternative traséene.</i> <i>Dagens situasjon er beskrevet ved en gjennomgang av viktige friluftslivlokaliteter (områder, traséer og anlegg) innenfor undersøkelsesområdet. Effekter og konsekvenser er analysert for samtlige dagstrekninger og alternative tverrslagsområder. For hver dagstrekning og hvert tverrslagsområde er det foreslått avbøtende tiltak. Dagstrekningene og tverrslagsområdene er rangert etter konsekvensgrad, inklusiv og eksklusiv de avbøtende tiltakene.</i>		
4 emneord: Ringeriksbanen Konsekvensutredning Hovedplan Friluftsliv		

Forord

På oppdrag fra Jernbaneverket Region Sør har Miljøfaglig Utredning ANS utarbeidet en fagrapport på tema Friluftsliv i forbindelse med konsekvensutredningen av hovedplan «Ringeriksbanen. Bergensbanens forkortelse». Fagrapporten skal dekke de krav som fremgår av plan- og bygningslovens §33-3, og skal sammen med de øvrige fagrapportene tjene som grunnlag for en best mulig utforming og lokalisering av jernbanen.

Kontaktperson fra Jernbaneverket Region Sør, Ringeriksbanen har vært overingeniør Astrid Liv Busengdal. Prosjektleder fra Miljøfaglig Utredning har vært naturforvalterkandidat Morten W. Melby. Naturforvalterkandidat Helge Fjeldstad har vært medarbeider i prosjektet.

Tingvoll, april 1998

Morten W. Melby

Helge Fjeldstad

Innhold

Forord.....	3
Innhold.....	4
Sammendrag	5
1 Innledning.....	10
2 Metode for utredningen.....	11
3 Dagens situasjon.....	15
3.1 Flerdagsturområder.....	15
3.2 Dagsturområder	21
3.3 Nærområder.....	29
3.4 Spesielle anlegg og stier/løyper/turdrag.....	38
4 Friluftslivets sårbarhet mot jernbaneanlegg.....	47
5 Effekter og konsekvenser av jernbanen.....	48
5.1 Effekter og konsekvenser -dagstrekninger	48
5.2 Sammenstilling dagstrekninger	62
5.3 Effekter og konsekvenser -tverrslagsområder	63
5.4 Sammenstilling tverrslagsområder	65
6 Avbøtende tiltak	66
6.1 Generelle tiltak	66
6.2 Spesielle tiltak på dagstrekninger.....	66
6.3 Spesielle tiltak i tverrslagsområder.....	70
6.4 Anbefalte traséjusteringer.....	71
7 Rangering	72
8 Vurdering på korridornivå.....	74
9 Referanser.....	76
9.1 Litteratur	76
9.2 Muntlige kilder.....	77
Vedlegg 1 -Verdikriterieoppsett (St. meld. nr. 63, 1985-86).....	79
Vedlegg 2 -Vurderingsskjema (Statens vegvesen 1995).....	80
Vedlegg 3 -Div. forutsetn. til bruk for kons. i utredning til hovedplan	81
Vedlegg 4 - Temakart.....	83

Sammendrag

På oppdrag fra Jernbaneverket Region Sør har Miljøfaglig Utredning ANS utarbeidet en fagrapport på tema Friluftsliv i forbindelse med konsekvensutredningen av hovedplan «Ringeriksbanen. Bergensbanens forkortelse». Formålet med utredningen har vært å beskrive konsekvensene friluftslivet blir påført ved en eventuell utbygging av Ringeriksbanen etter de beskrevne planene. Utredningen skal gi det friluftsfaglige grunnlaget for

- legging av traséen
- beregning av kostnader ved bygging av banen
- å fatte beslutning om valg av korridor og trasé (Jernbaneverket 1997a):

Metode

Undersøkelsesområdet er avgrenset til å omfatte banekorridorenes og anleggsområdenes utstrekning med tilhørende sone av sjenerende støy. Områder, anlegg og traséer av interesse for friluftslivet (lokaliteter) innenfor undersøkelsesområdet er avgrenset på kart og beskrevet. Områdene er spesifisert som flerdagsturområde, dagsturområde og nærområde (inkl. barns lekeområder). Hver lokalitet er beskrevet med hensyn på verdimålene *opplevelsesmuligheter*, *egnethet*, *dagens bruk* og *regional situasjon*, og gitt en samlet verdi (Melby & Toftdahl 1988). Skriftlig materiale som beskriver undersøkelsesområdet og bruken av det, samt uttalelser fra lokale brukergrupper, lokalkjente og andre ressurspersoner er brukt som kilder i registreringsarbeidet.

Effektene og konsekvensene av jernbanen er evaluert for hver dagstrekning og tverrslagsområde med bakgrunn i hvordan planene berører de ulike lokalitetene (Statens vegvesen 1995) (Vedlegg 2). Massedeponi er ikke gjenstand for effekt- og konsekvensvurderingene. Deres virkning på friluftslivet er trukket ut for å behandles under tema «Massedeponi».

Avbøtende tiltak er foreslått for hver dagstrekning og hvert tverrslagsområde. Det er foretatt en rangering av dagstrekninger og tverrslagsområder etter konsekvensgrad.

Dagens situasjon

Undersøkelsesområdet berører to store, sammenhengende friluftslivsområder, – Krokskogen og Tyrifjorden/Steinsfjorden. Dette er sentrale tyngdepunkt for friluftslivsaktivitet i regionen. Områdene kompletterer hverandre med hensyn til bruksmuligheter, er mye benyttet, og representerer hver for seg en stor verdi i friluftslivssammenheng.

Det er i tillegg avgrenset 12 dagsturområder, 12 nærområder og 18 anlegg/traséer av vesentlig betydning for friluftslivet innenfor undersøkelsesområdet. Disse varierer i funksjon, størrelse, tilretteleggingsgrad og bruksintensitet. Disse lokalitetene ligger delvis innenfor og delvis utenfor de to såkalte flerdagsturområdene som er nevnt over.

Dagens situasjon beskriver et rikholdig utvalg av muligheter for friluftsliv innenfor undersøkelsesområdet. Store befolkningkonsentrasjoner rundt og nær inntil undersøkelsesområdet representerer samtidig en stor interesse for, og etterspørsel etter egnede friluftslivlokaliteter. Det kan tidvis oppleves et press på de mest ettertraktede lokalitetene, men i hovedsak er det god kapasitet og rik anledning for de fleste til å kunne utøve et «*Friluftsliv for alle, Friluftsliv i dagliglivet og Friluftslivet i harmoni med naturen*». (St.meld nr. 40, 1986-87).

Effekter og konsekvenser av jernbanen

Generelt har friluftsliv som interesse en positiv holdning til jernbanen. Jernbanen oppfattes som en miljøvennlig, kollektiv transportform som bl.a. ivaretar friluftslivets ønske om ren luft og god energiforvaltning. Når jernbanen blir nærgående, og formelig trenger seg inn på «hellig grunn», så er den likevel i all hovedsak et ordinært inngrep på linje med alle andre.

De viktigste effektene knytter seg til fem kategorier:

- Nedbygging av friluftslivsområder og anlegg
- Fragmentering av friluftslivsområder
- Barrierevirkning
- Støy
- Stasjonsetablering

Konsekvensene av jernbanen uttrykker en kombinasjon mellom effektene av jernbanen og hvilke friluftslivsverdier som berøres. Avvik opptrer der gode alternative friluftslivlokaliteter (erstatningslokaliteter) finnes tilgjengelig i rimelig nærhet til de berørte områdene.

Ringeriksbanen berører Marka. Inngrepene her er moderate, men de rokker ved en vesentlig kvalitet ved Marka - det uberørte. Uberørt er et relativt begrep, men når sentrale byområder ligger utenfor og grenser opp mot Marka, så vil store deler av det som ligger innenfor regnes som «uberørt». Selv moderate, varige spor fra jernbaneanlegget vil dermed medføre vesentlige negative konsekvenser for friluftslivet. Støy fra anleggsarbeidet vil også gjøre seg gjeldende innenfor sentrale deler av Marka. Tverrslagsområdene «Djupedalen» og «Plassedammen», er eksempler på denne typen inngrep.

Betydelige negative konsekvensene av Ringeriksbanen opptrer også der jernbanen direkte berører anlegg eller mindre områder med viktige funksjoner for friluftslivet, og hvor denne funksjonen ikke vil kunne opprettholdes gjennom avbøtende tiltak. Med «direkte berøring» menes foruten arealbeslag, også områder hvor jernbanen vil bli særlig synlig for mange brukere og hvor støybelastningen blir vesentlig. Dagstrekningene «Åsatangen», «Kjaglidalen», «Buesund», «Over Kroksund» og «Elgstangen/Sundvollen» er eksempel på konflikttypen.

Jernbanen danner stedvis en barriere for ferdselen. Dette er viktige konsekvenser innenfor dagstrekningene «Elgstangen/Sundvollen», «Elvikstangen», «Lårvika» og «Åsatangen». Barrierevirkningen vil forsterkes av støy fra jernbanen.

Et annet forhold som påvirker konsekvensgraden er den direkte virkningen av en stasjonsetablering. Dette er en form for tilrettelegging for friluftsliv, og vil således kunne være en positiv konsekvens av jernbanen. Dette gjelder i stor grad for stasjonsetablering i Vik, på Sundvollen og i Åsa.

Anleggsfasen

Det er antatt en anleggsperiode på 5 år. Anlegget vil pågå forskjellige steder, dels samtidig og dels til forskjellig tid. De største negative konsekvenser i anleggsfasen er forbundet med utkjøring av masser og bygging av dagstrekningene. Støy fra tungtrafikk i tur-/nærområder vil redusere friluftslivskvalitetene lokalt. Anleggstrafikken vil fortrenge turgåerne hvis turvegen opprustes til anleggsveg, og danner samtidig en barriere for den friluftslivsbruken som krysser anleggsvegen.

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak har til hensikt å redusere konsekvensene av den planlagte Ringeriksbanen. Tabell S.1 presenterer en oversikt over anbefalte tiltak som tilgodeser friluftslivsinteressene.

Tabell S.1. Oversikt over avbøtende tiltak fordelt på dagstrekninger og tverrslagsområder

Del av inngrepet	Forslag til avbøtende tiltak
Dagstrekningen Skaret	Sikre én undergang mellom Vefsrud og Fjulsrud.
Dagstrekningen Oreløkka	Sikre én undergang for trasé mot Krokskogen.
Dagstrekningen Nedre Nes	Sikre undergang for/omlegging av trasé mot Krokkleiva.
Dagstrekn. Elgstangen/Sundvollen	Sikre 3-4 underganger for traséer mot Krokskogen.
Dagstrekningen Lårvika	Sikre adkomsten (2-3) mellom Åsaveien og Steinsfjorden/private hytter.
Dagstrekningen Elvikstangen	Sikre adkomsten (3-4) mellom Åsaveien og Steinsfjorden/private hytter.
Dagstrekningen Åsatangen	Sikre adkomsten for bil mellom Åsaveien og Steinsfjorden/private hytter. Unngå direkte berøring med rester etter kjerraten i Åsa
Dagstrekningen Hønefoss	Sikre adkomsten fra boligfelt til nærområdet Hovsenga Støyskjerming av nærområdet Hovsenga
Dagstrekningen Kjaglidalen	Sikre adkomsten i dalføret. Støyskjerming av hensyn til friluftslivet
Dagstrekningen Guribysaga	Sikre adkomsten langs Lomma. Støyskjerming av hensyn til friluftslivet
Dagstrekningen Over Kroksund	Sikre undergang for båttrafikken
Dagstrekningen Steinsletta	Opparbeide ny gang- og sykkelsti på andre siden av E16
Dagstrekningen Hvervenmoen	Sikre adkomsten forbi jernbanen for de viktigste turtraséene. Støyskjerming av det flattliggende turområdet Hvervenmoen. Sikre adkomsten langs Storelva
Dagstrekningen Vest for kartverket	Sikre adkomsten forbi jernbanen for de viktigste turtraséene. Støyskjerming av det flattliggende turområdet Hvervenmoen. Sikre adkomsten langs Storelva
Dagstrekningen Bærenga	Sikre adkomsten forbi jernbanen for de viktigste turtraséene. Sikre adkomsten langs Storelva
Dagstrekningen Isi	Sikre adkomsten langs begge sider av Isielva.
Dagstrekningen Skui	Sikre adkomsten langs begge sider av Isielva.
Dagstrekningen Økri	Sikre adkomsten langs begge sider av Isielva. Legg banen så lavt i terrenget at strekningen innskrenkes i øst.
Tverrslagsområdet Persbråten	Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig standard Sikre passeringsmulighet for lysløypa fra Skui under anleggsperioden.
Tverrslagsområdet Damtjernsveien	Unngå midlertidig deponi. Hvis massene må deponeres lokalt, unngå strandområdet. Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig standard
Tverrslagsområdet Djupedalen	Unngå midlertidig deponi i Marka. Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig/nødvendig standard. Etabler landingsplass for helikopter ved tverrslaget. Sikre passeringsmuligheter i anleggsperioden.
Tverrslagsområdet Plassedammen	Unngå midlertidig deponi i Marka. Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig/nødvendig standard. Sikre passeringsmuligheter i anleggsperioden

Generelle tiltak, som bør settes i verk i forbindelse med bygging av Ringeriksbanen, er:

- Landskapspleietiltak for å tilpasse terrenngrep lokalt slik at skjemmende trekk ved inngrepet i størst mulig grad underordnes terrengegenskapene forøvrig.
- Støyskjerming av boligområder og grøntstrukturen i tilknytning til denne.
- Det biologiske mangfoldet er en vesentlig del av opplevelsesmulighetene i friluftslivet. Ta hensyn til anbefalinger fra fagutreder på tema Landskapsøkologisk analyse.
- Gjennomfør anleggsstopp i helger og på høytidsdager.

Rangering

Tabell S.2 og tabell S.3 er en rangering av dagstrekninger og tverrslagsområder med og uten avbøtende tiltak. Anbefalte traséjusteringer er ikke inne i vurderingene av konsekvensgrad.

Tabell S.2. Rangering av dagstrekninger med og uten uten avbøtende og forbedrende tiltak.

Dagstrekning	Konsekvenser med avbøtende tiltak	Konsekvenser uten avbøtende tiltak
Åsatangen	Stor negativ	Stor negativ
Kjaglidalen	Stor negativ	Stor negativ
Buesund	Stor negativ	Stor negativ
Over Kroksund	Middels negativ	Stor negativ
Elvikstangen	Middels negativ	Middels negativ
Guribysaga	Middels negativ	Middels negativ
Elgstangen/Sundvollen	Middels negativ	Middels negativ
Utvika	Middels negativ	Middels negativ
Vest for kartverket	Middels negativ	Middels negativ
Hvervenmoen	Middels negativ	Middels negativ
Økri	Middels negativ	Middels negativ
Lårvika	Middels negativ	Middels negativ
Bærenga	Liten negativ	Middels negativ
Vik vest	Liten negativ	Liten negativ
Botilrud	Liten negativ	Liten negativ
Vik sentrum	Liten negativ	Liten negativ
Vik øst	Liten negativ	Liten negativ
Steinssletta	Liten negativ	Liten negativ
Bjørnum	Liten negativ	Liten negativ
Nedre Nes	Liten negativ	Liten negativ
Skui	Liten negativ	Liten negativ
Isi	Liten negativ	Liten negativ
Sønsterud	Liten negativ	Liten negativ
Oreløkka	Ubetydelig/ingen	Liten negativ
Skaret	Ubetydelig/ingen	Liten negativ
Fleskerud	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Hønefoss	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Hønefoss vest	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Hønefoss sentrum	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Sandvika	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen

Tabell S.3. Rangering av tverrslagsområder med og uten avbøtende og forbedrende tiltak.

Tverrslagsområde	Konsekvensgrad <u>med</u> avbøtende tiltak	Konsekvensgrad <u>uten</u> avbøtende tiltak
Djupedalen	Middels negativ	Stor negativ
Plassedammen	Middels negativ	Stor negativ
Damtjernsveien	Middels negativ	Middels negativ
Persbråten	Liten negativ	Middels negativ
Rustad	Ingen/ubetydelig	Liten negativ
Myra	Ingen/ubetydelig	Liten negativ

Korridorvurdering

Korridorene omfattes av stort sett de samme lokalitetene på strekningen mellom Sandvika og Sundvollen. Korridor via Åsa dekker et område som strekker seg noe lenger østover, men det er i all hovedsak de samme lokalitetene som inngår i influensområdet fra begge korridorer på denne strekningen.

Korridorene deler seg ved Sundvollen. Korridoren videre til Hønefoss via Kroksund omfattes av et stort antall lokalt og regionalt viktige dagstur- og nærområder for beboere i Holebygda og vestlige deler av Hønefoss. Korridoren via Åsa omfatter lokalt og regionalt viktige dagstur- og nærområder for beboere i Sundvollen, Åsabygda og østlige deler av Hønefoss.

Antall lokaliteter, verdi og variasjonsbredden i lokaliteter er forholdsvis lik for begge korridorer. Det er noe flere hytter lokalisert innenfor korridoren via Åsa, men korridoren via Kroksund omfatter lokaliteter med et større brukerpotensiale i og med nærhet til både Vik og Hønefoss, og fordi korridoren er relativt mye bredere skissert inn mot Hønefoss via Kroksund enn via Åsa.

Korridoren via Kroksund vil nødvendigvis i større grad måtte gå i dagen enn korridoren om Åsa på grunn av terrengegenskaper og mangel på fast fjell. Korridorbredden inn mot Hønefoss via Kroksund gjør også at den kommer i berøring med forholdsvis flere lokaliteter enn korridoren via Åsa.

Korridoren via Åsa vil kunne forårsake en betydelig barrierevirkning for adkomsten til Steinsfjorden, særlig hvis det velges en trasé langs denne. Barrierevirkningen av jernbanen innenfor korridoren via Kroksund er knyttet til flere lokaliteter som også vil kunne fragmenteres av inngrepet.

Det vil være enklere (teknisk) å redusere konfliktnivået for korridor via Åsa ved å legge traséen i fjell. Det ligger imidlertid ingen føringer for traséutforming innebygd i valg av korridor.

1 Innledning

Denne utredningen skal dekke de behovene Jernbanelaget har for å få belyst konsekvenser av jernbanebygging innenfor temaet Friluftsliv under utarbeidelse av hovedplan «Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse». Utredningen skal sammen med de øvrige tematiske grunnlagene, også tjene til en best mulig lokalisering av jernbanen.

For tema Friluftsliv er den offentlige definisjonen brukt slik den er formulert første gang i Langtidsprogrammet 1974-77 fra Stortingsmelding nr.71, (1972-73). «*Friluftsliv er opphold i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelser.*» (s. 9).

I Stortingsmelding nr. 63, 1984-85 understrekes naturopplevelsen som et ledende motiv for friluftslivsutøvelsen: «... *en viktig side av friluftslivet er naturopplevelsen.*» (s. 50).

Mål for friluftslivspolitikken i Norge er ifølge St.meld nr. 40 (1986-87); «*Friluftsliv for alle, Friluftsliv i dagliglivet og Friluftslivet i harmoni med naturen*». Det er m.a.o. det enkle friluftslivet i nær kontakt med naturen og med små krav til fysisk tilrettelegging og personlig utstyr som er prioritert. Stortingsmeldingen peker på sammenhengen mellom bruk, kvalitet og tilgjengelighet av et område. Disse overordnede målene «...*har fått økt aktualitet i lys av utfordringene knyttet til en bærekraftig utvikling*» (St. meld. nr. 58, 1996-97, s.144).

Direktoratet for naturforvaltnings forslag til handlingsplan «Friluftsliv mot år 2000» (Direktoratet for naturforvaltning 1991) er en oppfølging av St.meld. nr.40. Her blir det fokusert på stimulering til friluftsliv ved hjelp av informasjon, opplæring og veiledning, og det blir fokusert på områder og tilrettelegging for friluftsliv. Høyest prioritert er nærområder til boligstrøk og tur- og badeområder i nærheten av byer og tettsteder. Videre poengteres det at: «*For det daglige friluftsliv er grønnstrukturen i byer og tettsteder av stor betydning. «Grønne lunger», sykkelveger og turveger, bynære markaområder og strandarealer, og kulturlandskapet som omkranser tettstedene, har vesentlig funksjon og verdi for friluftslivet.*»

Ut fra disse målsettingene kan vi konkludere med at et godt friluftslivsområde skal ha stor opplevelsesverdi ved variasjon i landskapstyper av høy kvalitet (naturlandskap/kulturlandskap), ha enkel tilgjengelighet og en skånsom fysisk tilrettelegging.

Ved siden av områdets kvaliteter i seg selv er friluftslivsutøverens muligheter til å oppleve naturkvalitetene avhengig av egne kunnskaper om natur og kultur.

Randsonen av Osloområdet er dagstur- og nærområde for store befolkningsgrupper. Dette er en bruk som er tillagt økende vekt i vår arealforvaltning, særlig i de tettest befolkede områdene. Undersøkelser viser at uansett om folk går eller kjører bil, så tenderer besøkshyppigheten til å synke sterkt med stigende avstand fra boligen til utfartsområdet (Vorkinn 1988). Den samlede deltakelsen i friluftsliv synes likeledes å synke med stigende avstand til nærmeste naturområde (Gåsdaal 1992).

2 Metode for utredningen

Formålet med utredningen har vært å beskrive konsekvensene friluftslivet blir påført ved en eventuell utbygging av Ringeriksbanen etter de beskrevne planene. Utredningen skal gi det friluftsfaglige grunnlaget for (Jernbaneverket 1997a):

- legging av traséen
- beregning av kostnader ved bygging av banen
- å fatte beslutning om valg av korridor og trasé

Utredningen vurderer korridor via Kroksund, med flere alternative traséer.

Gjennom «Melding med forslag til utredningsprogram Ringeriksbanen fase 2» (Jernbaneverket 1997b) ble det foreslått å ikke utrede 0-alternativet for tema friluftsliv. Dette har medført bl.a. at en bedring av forholdene i støyutsatte friluftslivsområder langs eksisterende bane ikke er kommet med i konsekvensvurderingene.

Dagens situasjon

Geografisk avgrensning

Undersøkellesområdet er avgrenset til å omfatte banekorridorenes og anleggsområdenes utstrekning med tilhørende sone av sjenerende støy. Mye brukte områder, som vil bli tydelig visuelt berørt av inngrepet, legges også inn under undersøkelsesområdet. Med inngrep menes terrenginngrep fra drifts- og anleggsfasen. Undersøkelsesområdet er derfor noe utvidet i forhold til det området som Jernbaneverket har avgrenset (Jernbaneverket 1997c).

Registrering

Områder, anlegg og traséer av interesse for friluftslivet (lokaliteter) innenfor undersøkelsesområdet er avgrenset på kart og beskrevet. Områdene er spesifisert som flerdagstuumråde, dagstuumråde og nærområde. Barns lekeområder er del av betegnelsen nærområder.

Flerdagstuumråder

Flerdagstuumråder er områder som er så store og enhetlige at de kan tjene som tuområde over to eller flere dager. Området behøver ikke å være tilrettelagt med alminnelig tilgjengelige overnattingsmuligheter, men en slik tilrettelegging vil kunne dokumentere kvaliteten «flerdagstuumråde». Flerdagstuumråder vil som oftest også være benyttet som dagstuumråde/nærtuumråde, men bruksmønsteret avdekker en vanlig bruk av området som flerdagstuumråde.

Dagstuumråder

Dagstuumråder inneholder ikke spesielle overnattingsmuligheter, men hovedtyngden av brukerne må benytte motorisert transportmiddel for å nå området. En stor andel av dem som benytter flerdagstuumråder, er bare på dagsbesøk. Tilsvarende er det også en del som har et dagstuumråde som sitt nærområde.

Nærområder

Med nærområder for friluftsliv menes områder som egner seg for dagsturer, med utgangspunkt fra boligen. Dette er det gjennomgående hovedinnholdet i de mange definisjonene som finnes (Vorkinn 1988). Dersom vi presiserer dette enda mer ved å si at nærområdene skal kunne nås med ikke-motoriserte transportmidler (til fots eller med sykkel/trillestoler) i forbindelse med dagsturen, blir det klarere hva som menes.

Under nærområder har vi forsøkt å innlemme barns offisielle og uoffisielle utendørs leikeområder. Disse er bare til en viss grad kartfestede opplysninger, og det var derfor nokså tilfeldig hvilket utvalg som ville være med blant registreringene. Generelt gjelder at barn oppholder seg og leiker nær boligen (innenfor 200 m) (Miljøverndepartementet 1991). I de effekt- og konsekvensvurderingene er dette tatt hensyn til ved å regne konsentrasjoner av fast bosetting inklusive en randsone som potensielt leikeområde, selv om denne bruken ikke er oppført med egne lokaliteter under dagens situasjon.

Spesielle anlegg og turer/løyper/turdrag

Dette er lokaliteter som ikke naturlig avgrenser et areal, men lokaliteter som kan ha stor betydning for friluftslivsbruken omkring lokaliteten. Serveringssteder, lysløypetraséer, turveger, stier, kulturminner m.m. vil falle inn under denne kategorien.

Verdivurdering

Hver lokalitet er beskrevet med hensyn på følgende verdimål (Melby & Toftdahl 1988):

- opplevelsesmuligheter
- egnethet
- dagens bruk
- regional situasjon.

Opplevelsesmuligheter

Herunder er det redegjort for alle de komponenter innenfor lokalitetene som kan tenkes å ha betydning for friluftslivsutøvelsen; dyreliv, fugleliv, vegetasjon, kulturminner, geologi, landskapsformer m.m. Opplevelsesmulighetene er registrert ved feltbefaring og gjennom regional og kommunal miljøforvaltning, ideelle organisasjoner og nøkkelpersoner blant brukere. En del opplysninger er innhentet fra fagkonsulentene på Støy og vibrasjoner og Landskapsøkologisk analyse på Ringeriksbanen og fagkonsulentene på Friluftsliv i KU-prosessen knyttet til E16 Rørvik - Vik, E16 Sollihøgda og E16 Wøyen - Bjørum. (Buskerud vegkontor).

Egnethet

Lokalitetenes egnethet er en oversikt over de viktigste friluftslivsaktivitetene som lokalitetene er egnet for idag, samt lokalitetenes potensiale for andre aktiviteter. Egnethet er registrert slik området er idag. Det er ikke lagt vekt på muligheten for aktiviteter som krever stor grad av tilrettelegging, og hvor det naturgitte kun vil bli en vilkårlig arena for utøvelsen.

Tilgjengeligheten til lokalitetene er en viktig del av deres egnethet. Egnethet er registrert ved feltbefaring, skriftlige kilder og opplysninger fra lokale informanter.

Dagens bruk

Herunder er det redegjort for ferdsel og bruk av lokaliteten idag. Både aktivitetsformer og intensitet er belyst. Lokaliteten er vurdert som Mye, Middels eller Lite brukt. Kriteriet for evaluering er en skjønnsmessig avveining mellom kildeopplysninger, skriftlige og muntlige. Disse kildene er oppgitt i teksten. Det foreligger med andre ord ikke klare skillekriterier for å fastslå bruksintensitet. Dagens bruk er registrert gjennom samtaler med lokale informanter, offentlig og regional forvaltning, samt skriftlige kilder. Det er disse kildene som utgjør grunnlaget for fastsettelsen av hvorvidt dagens bruk av lokaliteten er: Liten, Middels eller Mye brukt.

Regional situasjon

Det er brukernes tilknytning til lokalitetene som bestemmer hvorvidt disse har nasjonal, regional og/eller lokal betydning. Hvis lokaliteten er brukt av en stor andel tilreisende fra hele kommunen og/eller nærliggende kommuner, så antas lokaliteten å være av regional betydning. En lokalitet kan være av stor verdi selv om den ikke tiltrekker andre enn lokale brukere.

Ut fra faglig skjønn og med støtte i verdikriterieoppsettet fra Håndbok 140 (Vedlegg 2), fra St.meld. nr.63 (1984-85) (Vedlegg 1) og beskrivelsen under verdimålene fra de forrige ledd, er lokalitetene gitt en verdi etter skalaen: Liten, Middels og Stor verdi.

Effekter og konsekvenser av jernbanen

Tiltaket ble inndelt i et stort antall navngitte dagstrekninger. Disse dagstrekningene ble sammen med tverrslagsområdene de anvendte enhetene for effekt- og konsekvensvurderingene.

Effekter av jernbanen

Effektene av jernbanen er evaluert for hver dagstrekning og tverrslagsområde med bakgrunn i hvordan planene berører de ulike lokalitetene som ble beskrevet under «Dagens situasjon». Effektene er evaluert for hver dagstrekning etter en 5-delt skala fra Stort positivt til Stort negativt omfang (Statens vegvesen 1995) (Vedlegg 2).

Støy, trafikk, arealbeslag, barrieredannelse, fragmentering og endret tilgjengelighet er blant de effektene av jernbanen som berører friluftslivet. Effektene omfang er vurdert med bakgrunn i lokalitetenes funksjon og størrelse.

Bruksendringer kan oppstå fordi en stasjonsetablering kan utløse bruk av nye områder eller øke bruken av områder som blir gjort lettere tilgjengelige som følge av jernbanen. Opplysninger fra fagkonsulentene på Landskap/visualisering, Støy og vibrasjoner, Vann og vannkvalitet og Areal og samfunnsutvikling har gitt nyttige bidrag til analysen.

Planene forelå som traséer uttegnet på kart i målestokk 1:10.000 (Jernbaneverket 1997d. Temakartet bak i rapporten gir en brukbar oversikt), en oversikt over alternative riggområder, tverrslag og stasjonsområder (Jernbaneverket 1997e. Temakartet bak i rapporten gir en brukbar oversikt) samt beskrivelse av utførelse og drift (Jernbaneverket 1997f. Gjengitt i Vedlegg 3).

Konsekvenser av jernbanen

Tilsvarende effektene, så er konsekvensene av jernbanen beskrevet og evaluert for hver enkelt dagstrekning og tverrslagsområde. Dette er gjort med bakgrunn i effektvurderingene fra forrige ledd og verdivurderingene av hver lokalitet fra første ledd. Konsekvensgraden er angitt etter en 9-delt skala fra Meget stor positiv til Meget stor negativ konsekvens (Vedlegg 2).

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak er tiltak som reduserer de negative virkningene av jernbaneanlegget på anlegg og områder for friluftsliv. I tillegg til traséjusteringer er dette:

- tiltak som forbedrer kommunikasjon på tvers av linjen (over/underganger, bruk av tunneler)
- tiltak som reduserer støybelastningen (støyskjerming, tunneler, m.v.) og
- tiltak som bedrer den estetiske utformingen av anlegget (tilplantning, landskapsutforming m.v.)

Aktuelle avbøtende og forbedrende tiltak er foreslått for hver dagstrekning og hvert tverrslagsområde. Viktige prinsipper for utforming er beskrevet.

Konsekvensene av Ringeriksbanen etter avbøtende og forbedrende tiltak er kort beskrevet.

Rangering

Det er foretatt en rangering av dagstrekninger og tverrslagsområder etter økende konsekvensgrad med og uten avbøtende og forbedrende tiltak.

3 Dagens situasjon

Dagens situasjon er analysert gjennom en beskrivelse og en verdivurdering av de viktigste friluftslivslokalitetene innenfor undersøkelsesområdet (jfr. Metode). Lokalitetene er illustrert på Kart 1, (Ringeriksbanen Friluftsliv: Lokalteter/verdi). Områder karakterisert ved «liten verdi» er underrepresentert i materialet fordi dette er områder som i liten grad er beskrevet, og dermed registrert av oss.

Undersøkelsesområdet ligger tilgjengelig for store befolkningskonsentrasjoner og inneholder et stort antall hytter og overnattingsmuligheter forøvrig. Presset på området er stort, og det ligger allerede fra naturens side til rette for et vidt spenn av friluftslivsaktiviteter både på vann og på land. De store enhetlige lokalitetene Krokskogen og Tyrifjorden/Steinsfjorden åpner for turer over flere dager med båt, til fots, på ski eller sykkel. De mindre lokalitetene tilrettelegger for mer kortvarige opphold, men innenfor en lang rekke aktiviteter.

Skriftlige kilder oppgis i teksten med etternavn på forfatter og årstall for utgivelsen. Muntlige kilder oppgis med etternavn uten årstall og uten benevnelsen «pers. medd.».

3.1 Flerdagstuområder

Vi har skilt ut to lokaliteter under flerdagstuområder, Krokskogen, som en vestlig del av Osломarka, og Tyrifjorden/Steinsfjorden (med hovedvekt på Steinsfjorden og østlige deler av Tyrifjorden mellom Sundvollen og Fjulsrud). Flere mindre lokaliteter («dagstuområder»/«nærområder») er samtidig delområder innenfor disse flerdagstuområdene. Det kan innvendes at dette medfører en fare for dobbelttelling. Vi har likevel valgt å omhandle Krokskogen og Tyrifjorden/Steinsfjorden som enhetlige lokaliteter nettopp ut fra deres funksjon som flerdagstuområder. De mindre lokalitetene som inngår i flerdagstuområdene, tjener dermed som en ytterligere presisering av kvalitet (verdi).

Lokalitet 1.1 - Krokskogen (Hole kommune 1994)

Opplevelsesmuligheter

Krokskogen er en del av Marka, et stort sammenhengende skogsområde som omkranser Oslo. Området gjennomløpes av to parallelle dalfører; Lommedalen og Djupedalen/Kjaglidalen som går fra nordvest mot sørøst. Området har få store, men mange mindre små vann og tjern.

Skogsdrift og tømmerfløting har vært viktig næringsdrift i området. Tømmertransport via Kjerraten i Åsa og rester etter tømmerfløtingsanlegg langs vassdragene forøvrig er viktige kulturminner. Idag har området et nettverk av skogsbilveger som har overtatt transportfunksjonen, og skogen bærer preg av omfattende drift.

Krokskogen har også spor etter flere gamle «Finneplasser» og setergrender. En del av setervollene blir fremdeles beitet av sau og storfe. Flere husmannsplasser oppsto på 1600-tallet som følge av at trevirke trengtes til kullbrenning i forbindelse med bergverksdrift og malmsmelting, og som tømmer til sagbruk (Miljøverndepartementet 1976).

Flere gamle ferdselsveger har gått over Krokskogen. Noen eksisterer i dag, men andre finnes bare i form av spredte spor i terrenget. Den mest kjente er Bergenske kongeveg som gikk fra Lommedalen over Midtskogen til Krokkleiva. Den eldre Pilgrimsleden over Krokskogen følger

i hovedsak samme trasé som Kongevegen, men går ned Nordkleiva i stedet for Krokkleiva (Hole kommune 1995). Veggen over Sollihøgda ble ferdig på 1860-tallet og tok over for Kongevegen som hovedveg.

Sagn om hellig Olav, huldre og troll er en del av Krokskogens mystikk, bl.a. i tilknytning til Olavskilden ved Retthella og Gygra ved Krokkleiva. Området kan by på spennende naturformasjoner som Mørkgonga og skarpskårne småtopper (pinakler) i den mektige ura som ligger under Krokskogplatået, samt flotte utsiktspunkter langs hele platåkanten mot vest, med Kongens utsikt sør for Kleivstua som den mest kjente.

Turisttrafikken kom tidlig til Krokskogen. Til Krokkleiva var det utfart av kunstnere, også utenlandske, alt tidlig fra 1800-tallet. Utsikten fra Kongens utsikt og Krokkleiva ble et kjent motiv. Den første Krokkleivmaler var dansken Erik Pauelsen. I 1788 var han på studiereise i Norge og malte en rekke prospekter som kom til å innlede 1800-tallets romantiske Norgesskildring (Skogstad og Bergstøl 1997).

Vernede naturområder, som Mærratjern/Søndagsbrenna naturreservat og Kjaglidalen som foreslått landskapsvernområde, viser at det er naturkvaliteter i området.

Egnethet

Krokskogen har et omfattende kommunikasjonsnett med merkede og umerkede stier, preparerte og upreparerte løyper og turveger/skogsbilveger. Gode parkeringsmuligheter finnes i Lommedalen, på Sollihøgda, ved Kleivstua og ved Damtjern. Innenfor området ligger omlag 400 hytter, de fleste er lokalisert til den nordvestre delen (Miljøverndepartementet 1976).

Skiforeningen setter opp ski- og sykkelbusser til Damtjern. Det arrangeres fellesturer i regi av Skiforeningen som nattevandring og måneskinnturer (Kagge). Det er busstilbud langs E16 og inn i Lommedalen.

Viktige aktiviteter er skigåing, turgåing, sykling, fiske og bærplukking. Størstedelen av området er tilrettelagt for jakt og fiske gjennom Oslomarka fiskeadministrasjon, Hole jaktforening og Bærum grunneierlag. Sollihøgda, Sørsætra og Løvliha har tilbud om overnatting og servering. Oslo og Omegn Turistforening (OOT) har selvbetjeningshytte ved Sollihøgda. Flere områder er egnet for skiturer tidlig i vintersesongen som f.eks. Lommedalen fra By og løypa fra Sollihøgda til Djupedal. Orienteringskart dekker store deler av området (Pedersen). Det er merket trillestier som knytter sammen skogsbilveger, bl.a. fra Løvliha til Lommedalen og mellom Frøshaug på Kongevegen og Lommedalen.

Dagens bruk

Krokskogen er svært mye brukt som rekreasjonsområde for de store omkringliggende befolkningskonsentrasjonene, både til skigåing, turgåing, bading, orientering, bær- og soppsanking, jakt, fiske og sykkelturet (Hole kommune 1994). Mest er området benyttet om vinteren i forbindelse med skiturer. Fra Damtjern går mange øst- og nordover, men også over Løvliha og sørover mot Sollihøgda, Lommedalen eller Sørkedalen. Løvliha kan ha fra 1500 til 2000 dagsbesøkende på en god skidag (Kagge). Fra Sollihøgda går turen via tre ulike traséer til Sørsætra. Mens traséen via Djupedal blir mest brukt tidlig i sesongen, er de to andre traséene slakere og blir mer brukt når snøforholdene er gode. Sørsætra har plass til 75 personer innendørs, og på gode utfartsdager om vinteren kan det være fullt fra morgen til kveld (Jenssen). Sørsætra er et av Bærum sine mest brukte utfartssteder (Bærum kommune 1996). Kleivstua er et noe mindre benyttet utgangspunkt for skiturer i Marka (Jenssen). Fra By i Lommedalen er bruken imidlertid svært stor. Stabile skiforhold og lang skisesong medfører at

området tiltrekker skientusiaster fra store deler av Østlandet i snefattige vintre. Den mest brukte traseen går fra By inn til Tverrelva, Monsebråten og Løvliia (Melsæther). Når det er mer snø, blir også traséen Kjaglidalen, Rognlia, Sollihøgda benyttet (Melsæther). Skirennnet Grenaderen passerer mellom Løvliia og Sollihøgda, og Krokskogrennet, som starter på Sollihøgda, går via Kleivstua og følger Kongevegen til Lommedalen (Melsæther).

Om sommeren brukes marka mindre, men syklingens popularitet har også medført økt bruk av skogsbilvegene i Marka. Skiforeningen setter opp sykkelbusser til Damtjern i helgene, og Lommedalen er et populært utgangspunkt for dem som skal på korte og lange turer. Kjaglidalen er mye brukt som turområde om sommeren, men mindre brukt om vinteren, da løypa krever en del snø (Melsæther).

Fiske foregår i hele Marka, og fra Bærum er fiske i Trehørningen, Byvann, Småvann og tjern omkring mest brukt (Isachsen). Tjernslitjern ved Sollihøgda er et mye brukt fiskevann for de yngste (Kolstad). I Lomma er det i praksis fritt fiske og her fiskes det mye av store og små (Kristensen). I Hole kommune selges det omkring 100 fiskekort pr. år for Krokskogen (Langslett). Jakt er også populært i området. I Hole kommune selges det omlag 50 småviltjaktkort pr. år (Langslett). I Bærums del av Krokskogen selges det omlag 7 småviltkort (Frogner).

Flere klubber i Bærum står bak arrangementet av turorienteringen «Flaggsprett» som selges til mellom 700 og 800 familier. Totalt omfatter dette ca 2000 personer (Pedersen). Sollihøgda og Lommedalen er ofte brukt i turorienteringen. Sollihøgda er utgangspunkt for en rekke o-løp (Pedersen). Jutul idrettslag arrangerer årlig Vestmarksrunden, en turmarsj som samler 1500-2000 deltagere. Traseen varierer fra år til år, og i 1997 gikk rennet gjennom Kjaglia (Kolstad). Bærum verk idrettsforening arrangerer kveldsvandring som går fra Kjaglia, Rognlia til Rykkin. Arrangementet samler over 50 deltagere hver gang (Melsæther).

Lokaliteten er mye brukt

Regional situasjon

Krokskogen inngår som en del av Marka, et stort skogsområde som omkranser Oslo. Marka utgjør 2% av Norges skogsareal, og er rekreasjonsområde for omlag én million mennesker i hovedstadsregionen.

I fylkesdelplanen for friluftsliv er målet å bevare utstrekning og kvalitet av de store friluftsområdene i fylket (Akershus fylkeskommune 1996). Vassdragene i Marka er vernet mot vannkraftutbygging gjennom verneplan I, og omfattes av rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (Miljøverndepartementet 1994). Alternative områder til Krokskogen er Vestmarka eller Nordmarka. Området har stor regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden (med hovedvekt på Steinsfjorden og østlige deler av Tyrifjorden mellom Sundvollen og Fjulsrud)

Opplevelsesmuligheter

Områdene rundt Tyrifjorden/Steinsfjorden er et historisk rikt kulturlandskap som trekker linjer tilbake til den tidligste dokumenterte del av norgeshistorien med Halvdan Svarte, Harald Hårfagre og Olav den Hellige. Det finnes fremdeles synlige rester fra denne tida.

Det intensive jordbrukslandskapet er mest karakteristisk for inntrykket nordover mot Holebygda, mens den mørke, skogkledte veggen opp mot Krokskogenplataet avgrenser synsfeltet mot øst. Vannspeilet med omkringliggende åser er et hovedtrekk ved lokaliteten, men dette bildet blir mer variert og innholdsrikt innover mot Kroksundet og Steinsfjorden hvor øyer, holmer, nes og sund former et idyllisk og spennende småskalalandskap.

Tyrifjorden og Steinsfjorden har alltid hatt stor betydning for ferdsel, næring og rekreasjon. Tyrifjorden antas å være en del av Pilgrimsvegen til Nidaros over Ringerike, med klosteret på Tyriøen (Storøya) som et naturlig stoppested på turen. Ved Storelvas utløp og ved Skjærdalens Bruk finnes det fremdeles rester etter lenser for tømmerfløting mot Drammen. Perioder med dampskip på fjorden, kirketrafikk av småbåter, matauk og annen nyttetraffikk har skapt liv til Tyrifjorden og Steinsfjorden. I dag er det fritidsbåtene som dominerer bruken (Buskerud fylkeskommune 1993).

Det finnes svært mange fredede og vernede områder rundt Tyrifjorden, spesielt i Hole. Verneformålet er variert og omfatter geologi, botanikk, zoologi og landskap. Spesiell geologi og gunstige klimatiske forhold er viktigste årsaker til omfanget. Tyrifjorden er regulert 1 meter i dag, men samtidig varig vernet mot ytterligere vassdragsregulering (St.prp. nr. 4., 1972-73). Noen av disse vernekvalitetene utgjør spesielle opplevelsesmuligheter for friluftslivsutøvere på, ved eller rundt Tyrifjorden/Steinsfjorden.

Egnethet

Det er svært gode muligheter for et aktivt og variert friluftsliv på, ved eller rundt Tyrifjorden/Steinsfjorden. Fjorden med øyene er meget attraktiv for båtbrukere, både for dagsturer og lengre opphold med overnatting ombord, i telt eller hytte. Steinsfjorden og nordøstre del av Tyrifjorden er spesielt tiltrekkende på grunn av alle øyene. Andre viktige friluftslivsaktiviteter er bading, leik, soling, stangfiske, garnfiske og krepsing. Når isen tillater det, er fjorden også attraktiv for isfiske og ferdsel med skøyter, ski og spark (Buskerud fylkeskommune 1993).

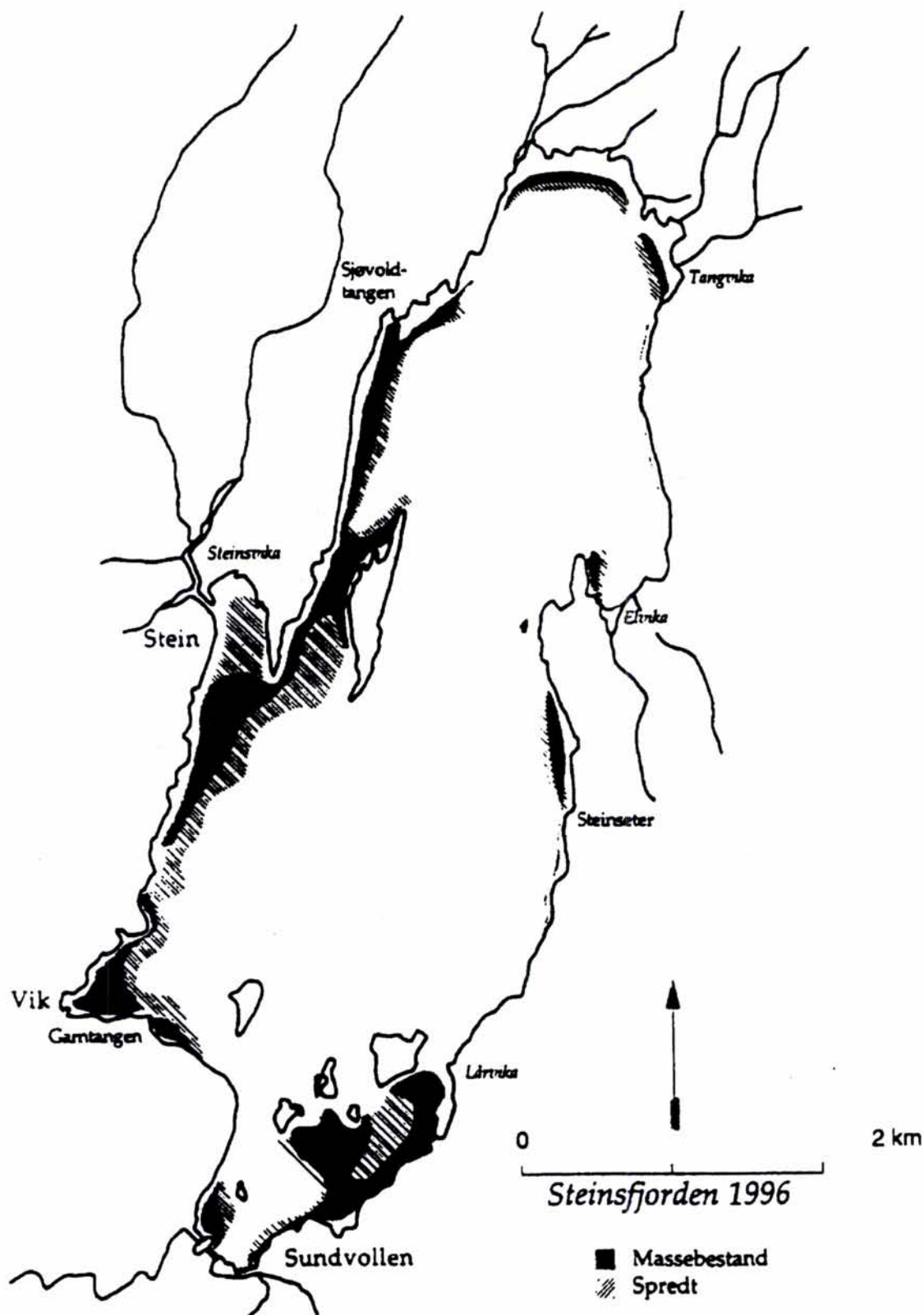
Tilgjengeligheten til Tyrifjorden/Steinsfjorden og strandområdene er stort sett bra. Terreng og eiendomsforhold kan imidlertid være viktige hindere lokalt for almenhetens adgang til vannet, selv om også private strandområder blir brukt til friluftslivsformål av allmennheten. Strandområder og øyer/holmer i offentlig eie eller med avtafestet adgang for allmennheten, har likevel vært med på å sikre viktige friluftslivsinteresser knyttet til Tyrifjorden/Steinsfjorden. Enkelte forsiktige innskrenkninger av ferdselsretten gjelder. Det er bl.a. teltingsforbud på enkelte mindre øyer med private hytter, og forbud mot ilandstigning på viktige fuglelokaliteter i hekkesesongen (Hole kommune 1994).

Det er gjennomført en rekke fysiske tilretteleggingstiltak i strandsonen, på øyer og holmer og ellers for friluftslivsbruken av Tyrifjorden/Steinsfjorden. Bord, benker, renovasjon, toalett og informasjonstavler er vanlig på de mest trafikkerte offentlige strandområdene. Småbåthavner og båtutsettingsramper i offentlig og privat eie er en vesentlig forutsetning for det omfattende båtlivet på fjorden. Disse ligger særlig tett i området Kroksund - Storøya (Naturinformasjonskart Tyrifjorden og Steinsfjorden).

Det ligger flere attraktive campingplasser ved fjorden, og et stort antall hytter. Tyrifjordens nærområde har nærmere 2000 hytter, og hele 600 ligger i Steinsfjordens nærområde.

Store mengder av den innførte ferskvannsplanten vasspest, kloakk fra husholdninger og landbruksforurensninger har gitt særlig Steinsfjorden dårligere vannkvalitet de siste åra. Stedvis er denne forurensningen til hinder for friluftslivet, særlig bading (Figur 3.1). Også krepsen lider

under den dårlige vannkvaliteten (Rognlien). Målinger foretatt i Steinsfjorden i 1996 viste at badevannet var «mindre egnet» (Sørensen og Muniz u.a.).



Figur 3.1 Utbredelse av vasspest i Steinsfjorden (NIVA-rapport 3650-97)

Det har utviklet seg et tålt fritt fiske i Tyrifjorden/Steinsfjorden, med unntak av noen områder hvor grunneierne hevder fiskeretten. Dette gjelder særlig fisket etter storørreten som går opp i Storelva/Randselva (Tollefsen). Bestanden av innsjøørret er imidlertid på nedadgående, og fisket har fått mindre betydning (Sørensen og Muniz u.a.).

Tyrifjorden/Steinsfjorden er fiskerik, og det finnes hele 15 forskjellige fiskearter. Det er restriksjoner på redskapsbruk, men dette er av liten betydning for friluftslivsutøvelsen. Årlig settes det ut ørretsmolt i Tyrifjorden, og bestanden er under jevnlig overvåking (Buskerud fylkeskommune 1993).

Steinsfjorden er regnet som landets beste lokalitet for krepsefiske. I Tyrifjorden og Steinsfjorden er krepsefangst tillatt i en kort periode fra 6. august kl. 1800 til og med 16. august. Fisket er åpent for alle registrerte deltakere. Det er i dag tillatt med 300 teiner pr. fisker. Ferskvannskrepsefangsten er regnet som sårbar i internasjonal sammenheng, og ført opp på Bernkonvensjonens Liste III over arter som det skal tas spesielle hensyn til (Direktoratet for naturforvaltning 1994). Det gjelder strenge hygieneregler for krepsefangst i Steinsfjorden og Tyrifjorden for å unngå krepsepest, en sykdom som har slått ut store bestander andre plasser.

Dagens bruk

Strandområdene blir mye brukt til soling og bading (Buskerud fylkeskommune 1993). Bruken av strandområdene i Steinsfjorden har imidlertid avtatt noe de siste årene, særlig på grunn av vasspesten som gjør strendene stedvis uegnet for bading og fiske fra land. I 1997 var det i tillegg stor oppblomstring av giftige blågrønnalger i Steinsfjorden (Bråthen).

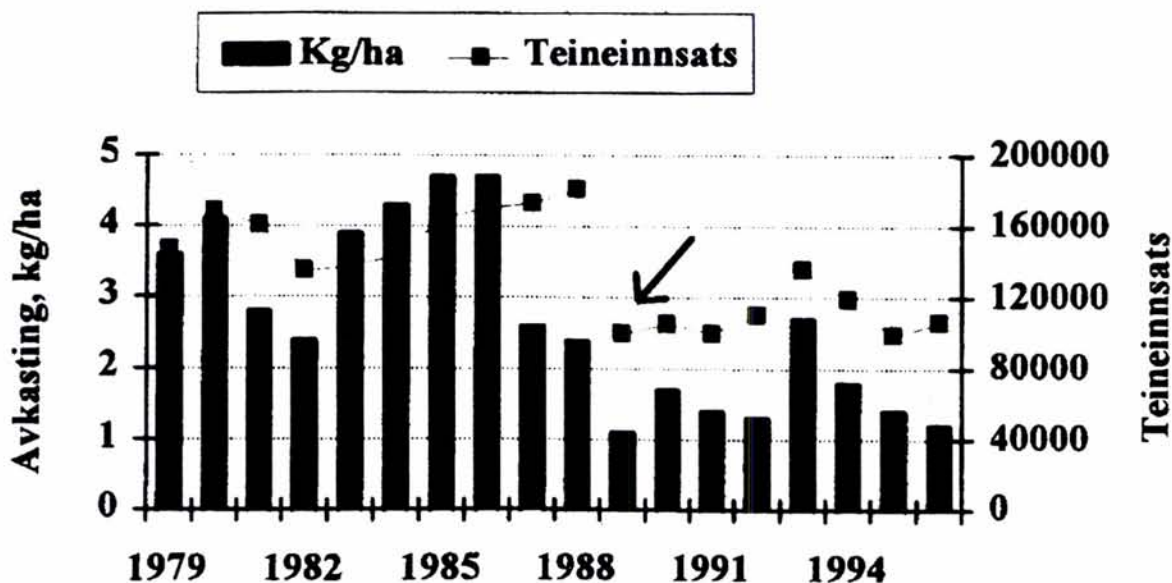
Interessen for båtliv på fjorden har økt de siste årene. Båtsesongen begynner i slutten av april og varer til begynnelsen av oktober. Fellesopptak av båter skjer i slutten av september (Sørensen og Muniz u.a.). Det er et stort behov for flere småbåthavner (Ringerike kommune. Kommuneplanens langsiktige del, vedtatt 24.08.89). Behovet er også økende for utsetningsplasser, opplagsplasser og gjestebrygger (Vannbruksplan for Tyrifjorden 1993, Bråthen). Det er registrert omlag 2000 båter i Tyrifjorden/Steinsfjorden, og Tyrifjorden Båttforening har omlag 200 medlemmer pr. dato. Tallene er økende. En vanlig sommerdag er det stor båttrafikk, særlig i Steinsfjorden og i nordøstlige deler av Tyrifjorden. Det er mye støy forbundet med denne trafikken (Bråthen).

Steinsfjorden fiskeforening har omlag 300 medlemmer. Fastboende, hytteeiere og tilreisende driver et omfattende fiske med stang og til dels med garn. De siste 6 årene har det vært arrangert gjeddefiskefestival i Steinsfjorden. I 1997 var det med 130 båter med nærmere 350 fiskere. Det ble fanget 1.800 kg gjedde i løpet av 12 timers fiske (Rognlien).

I 1997 var det 630 registrerte krepsefiskere i Tyrifjorden/Steinsfjorden, med et stort antall deltakere fra utenfor regionen. Første fangstnatt i 1997 var det over 20.000 teiner ute. Sesongen er kortet inn fra 14 til 10 dager de siste årene for å tilpasse beskatningen til bestandstørrelsen (Rognlien). Fylkesmannen i Buskerud driver overvåking av krepsefangsten i Steinsfjorden. Figur 3.2 viser utviklingen av teineinnsats og fangst i perioden 1979 - 1996.

Det drives andejakt i området, Jakta foregår mest fra båt omkring øyene i Steinsfjorden (Sørensen og Muniz u.a.).

Lokaliteten er mye brukt.



Figur 3.2. Krepsefiskeaktiviteten illustrert for perioden 1979-96 (NIVA-rapport 3650-97)

Regional situasjon

Lokaliteten har stor regional betydning som friluftslivsområde. Mange hytteeiere bor i Oslo, men også i Drammen og Hønefoss. Krepsefisket trekker deltakere fra store deler av landet.

Det finnes ikke alternative områder med tilsvarende kvaliteter innenfor regionen.

Verdi: Stor

3.2 Dagsturområder

Lokalitet 2.1 - Vestmarka

Opplevelsesmuligheter

Vestmarka er en del av Marka, et stort sammenhengende skogsområde som omkranser Oslo. Området er småkollete og kanter i vest mot Holsfjorden, i øst mot Ringeriksveien og i sør mot Lier og Asker. Området har relativt få vann og i de høyere liggende deler av området er det kun tre vann av en viss størrelse: Tjernslitjernet, Svartvann og Sandungen. I tillegg finnes noen mindre dammer og tjern.

Egnethet

Vestmarka har et godt utbygd, sammenhengende løypenett fra Sollihøgda i nord til Lierskogen i sør. Dette prepareres og vedlikeholdes av Skiforeningen. Sollihøgda, Skuibakken og Vestmarksetra er oppmarsjområder for bruk av Vestmarka fra nord og øst. Her er det også gode parkeringsmuligheter. Ved Sollihøgda er en mindre lysløype (ca. 2 km) som er gunstig beliggende med tanke på skiturer på kveldstid tidlig i sesongen. Alternativet til denne er en mye lengre lysløypetrasé (ca. 8 km) mellom Skuibakken, Vestmarksetra, Gupu og Furuholmen.

Vestmarka har også et omfattende stinett som merkes av Turistforeningen. Området er mindre egnet for lengre sykkelturet som følge av mangel på gjennomgående skogsbilveger. De relativt få vannene i området gjør det også lite egnet til fiske. I nordre del av Vestmarka er det fire serveringssteder; Bråtan ved Sollihøgda, Gupu og Furuholmen ved Vestmarksetra, og Grønland nord for Vestmarksetra. Stedvis er det fine utsiktpunkter vest i marka mot Holsfjorden. Vestre Bærum sportsfiskere selger fiskekort for fiske bl.a. i Svartvann.

Dagens bruk:

Bruken er størst vinterstid. To områder skiller seg ut med stor bruk, det er Sollihøgda ned til serveringsstedet Bråtan, og løypenettet omkring Vestmarksetra (Taugbøl). Ellers er hovedtraséen fra Sollihøgda - Lindeberget - Mikkelsbonn - Vestmarksetra sentral for langturer i Vestmarka og Krokskogen. Vestmarka har også skiarrangementer som Grenaderen som kommer fra Sollihøgda og ender i Asker. Jutul idrettslag arrangerer årlig Vestmarksrunden, en turmarsj som samler 1500-2000 deltagere (Kolstad).

Om høsten er bruken stor i området Vestmarksetra - Gupu - Furuholmen - Grønland. Området mellom Grønland og Bråtan er lite brukt i barmarkssesongen (Taugbøl). Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon:

Vestmarksetra inngår som en del av Marka. Marka utgjør 2% av Norges skogsareal og er rekreasjonsområde for omlag én million mennesker i hovedstadsregionen. I fylkesdelplanen for friluftsliv er målet å bevare utstrekning og kvalitet av de store friluftsområdene i fylket (Akershus fylkeskommune 1996). Vassdragene i Marka er vernet mot vannkraftutbygging gjennom verneplan I og omfattes av rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (Miljøverndepartementet 1994). Alternative områder til Vestmarka er Krokskogen eller Nordmarka. Området har regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.2 - Kjaglidalen

Opplevelsesmuligheter

Lokaliteten er et naturområde som strekker seg fra E16 ved Bjørum sag og nordvestover. Kjaglidalen er bratt, V-formet med rasmarker og med en elv som delvis går i stryk. Her finnes verneverdig vegetasjon, geologi og zoologi, og området er foreslått som landskapsvernområde (Miljøverndepartementet 1976). Isielva er oppvekstområde for laks og sjøørret. Området har et urørt preg (Kolstad), men det er rester etter tømmerfløting ned Isielva, bl.a. ble både Aurtjern og Holmenvatnet demt opp for så å skape ekstra flom vår og høst i forbindelse med tømmerfløting (Kolstad). Området har omlag 20 hytter.

Egnethet

Det går preparert skiløype gjennom dalen vinterstid som er avhengig av en del snø (Melsæther). Det er gode muligheter for turer til Krokkleiva og Sollihøgda. Skogsbilveger går inn dalen til Kjaglienga, og merkede sommerløyper går fra Kjaglidalen mot vest til Sollihøgda, mot nord til Steinsvollen og mot øst til Rognlia.

Dagens bruk

Nedre del av området er brukt spesielt av lokalbefolkningen, og mest brukt sommerstid til turgåing. Turmarsjen Vestmarksrunden hadde i 1997 utgangspunkt i Kjaglia (1500-2000 deltagere) (Kolstad). En kveldsvandring arrangert av Bærum verk idrettsforening har fast løype gjennom dalføret med mellom 20 og 50 deltagere (Melsæther). Turistforeningen arrangerer turer gjennom området (Oslo og omegn turistforening 1997). Øvre del av området har stor bruk vinterstid i forbindelse med skigåing fra Sollihøgda (Melsæther, Kolstad, Taugbøl). Området er spesielt snøsikkert. Skiløypa som går fra Rykkin og opp dalen, er relativt lite benyttet (Taugbøl). Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Øvre del av lokaliteten har regional betydning, nedre del lokal. Kjaglidalens «urørte» preg kan vanskelig erstattes av nærliggende områder.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.3 - Lommedalen (Hindhamar m.fl. 1991)

Opplevelsesmuligheter

Lommedalen er et variert småskalalandskap. Dette skyldes mange små gårdsanlegg, oppdelte jorder og kupert dalbunn sammen med en meanderende elv. Åsene omkring skaper markerte rammer. Gamlevegen/Kongevegen og Bispevegen er viktige kulturminner. Området er et av 5 prioriterte kulturlandskap i Bærum kommune. Akershus fylkeskommune har som mål å øke tilgjengeligheten for friluftsliv og rekreasjon i landbrukets kulturlandskap (Akershus fylkeskommune 1996).

Egnethet

Om vinteren gir de bakkete jordene et variert skiterreng, og i tillegg er det lysløyper ved Lommedalen skole og Tobonn. Lommedalen er godt dekket med utfartsparkering, og er utgangspunkt for turer i Marka. Golfbane, ridebane, alpinanlegg finnes også i dalen. Mange veger har liten trafikk som gjør dem egnet for turgåere/syklister. Gamlevegen er ideell som turveg, og gir god utsikt over dalen. Tilgjengeligheten til Lomma er imidlertid begrenset av dyrket mark i nedre deler.

Dagens bruk

Kulturlandskapet i dalbunnen fungerer i dag som et nærrekreasjonsområde for mange mennesker. Bruken av området er stor om vinteren, mindre om sommeren. Lokaliteten er mye brukt

Regional situasjon

Området har lokal betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.4 - Sollihøgda (Hole kommune 1994)

Opplevelsesmuligheter

Området utgjør en del av Krokskogen, et sammenhengende naturområde med mange kulturminner. Sollihøgda har en fri beliggenhet med god utsikt vestover. I området er det rester etter gammel seterdrift og annen næringsvirksomhet. Området har hatt boligutbygging de siste årene.

Omkring Sollihøgda er setrene Avtjerna og Skogen representative for seterbruket i traktene og vurdert til å ha regional verdi. Finneplassene Niskinn, Toresplassen og Keiva forteller om Krokskogen som arbeidssted for finner i forbindelse med brenning av kull til Bærums verk. I tillegg er det registrert en rekke kullmølbunner som dokumenterer utnyttelsen av skogen fra 16-1800 tallet (Skogstad og Bergstøl 1997).

Ved Klokkehaugen (Sollihøgda) er det et lite felt med helleristninger, bl.a et 41cm langt skip. Lokaliteten er fredet (Skogstad og Bergstøl 1997).

Egnethet

Lokaliteten er et fint turområde med godt preparert løypenett om vinteren og mange veger/stier om sommeren, både blåmerkete og andre. Det er gode parkeringsmuligheter og et lettgått og solrikt terreng. Området er bare egnet for kortere sykkelturet da det ikke er gjennomgående skogsbilveger.

Sollihøgda Tursenter ved E16 tilbyr overnatting og servering. Senteret har 30 rom. OOT har selvbetjeningshytte ved Holmevatn. Hytta (Mustadkroken) har to avdelinger, den største med 18 sengeplasser og hems, den minste med 6 sengeplasser. Hytta er lett tilgjengelig fra Sollihøgda. Det er badeplass ved Tjernslivannet, samt hoppbakke og område for skileik/aking. Området er tilrettelagt med jaktkortsalg (innenbygds) og fiskekortsalg (alle). Tidlig gode snøforhold vinterstid, spesielt på vegen inn Djupedalen, er en viktig kvalitet (Melsæther, Kolstad, Taugbøl). Det finnes orienteringskart over området (Pedersen). Lokaliteten er egnet som utgangspunkt for turer til Sørsetra.

Dagens bruk

Sollihøgda er et viktig utfartssted for befolkningen i Hole, Bærum og Oslo, både sommer og vinter. Det er spesielt stor bruk om vinteren (Melsæther). Mustadkroken/Mustadbu hadde 1278 overnattinger i 1996. Og i 1996 ble det arrangert 9 turer i området med totalt 186 deltakere (Oslo og omegn turistforening 1997). Området er utgangspunkt for turorientering og en rekke orienteringsløp (Pedersen). Sollihøgda inngår ofte i turmarsjen Vestmarksrunden med 1500-2000 deltagere (Kolstad). Krokskogsløpet (ca. 200 deltagere) har utgangspunkt på Sollihøgda (Melsæther). Turrennet Grenaderen er også innom Sollihøgda. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Vestmarka sør for Sollihøgda og Kleivstua eller Damtjern er gode alternative utfartssteder. Mustadkroken inngår i et nett av overnattingssteder for OOT i Marka. Sammen med Sollihøgda Tursenter, Kleivstua og Løvliå, er dette de offentlig tilgjengelige hyttene med overnatningsmuligheter i denne delen av Marka.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.5 - Kattjern, Gampetjern, Trehørningen og Byvann (OFA 1996)

Opplevelsesmuligheter

Lokaliteten er fiskerike vann med bl.a. ørret.

Egnethet

Det er tilrettelagt for fiske gjennom OFA, og lett tilgjengelig fra skogsbilveg.

Dagens bruk: Det finnes ikke tall for fiskekortsalg bare i denne delen av Krokskogen, men totalt solgte OFA 5564 fiskekort i Marka i 1995. Vannene brukes spesielt av innbyggere i Bærum.

Lokaliteten er mye brukt (Isachsen).

Regional situasjon

Lokaliteten er viktigste fiskevann for OFA i denne delen av Marka (Isachsen).

Verdi: Stor

Lokalitet 2.6 - Krokkleiva/Kleivstua (Hole kommune 1994)

Opplevelsesmuligheter

Det er et bratt og skogkledd område som fører opp til kanten av Krokskogplatået. Veganlegget er fredet. Det finnes en varmekjær løvskog med barlind, og området er foreslått fredet som naturvernområde. Det finnes flere gamle ferdselsveger opp lia, bl.a. Den bergenske kongeveg og Pilgrimsleden. Sagn om hellig Olav, huldre og troll, har utgangspunkter i området (Hole kommune 1995). Kongens utsikt og Dronningens utsikt er kjente utsiktspunkt med utsyn over store deler av Ringerike. Bilder av utsikten er mye brukt gjennom markedsføring av regionen (Ringerikingen 1997a). Kleivstua var et mye benyttet overnattings- og serveringssted for alle som benyttet vegen før nyvegen over Skaret ble bygget på 1860-tallet.

Egnethet

Kleivstua er et kurs- og konferansested med 16 rom og gode parkeringsmuligheter. Kleivstua er samtidig skistue med servering (Vik). Her finnes skileikområde og lysløype. Det prepareres løyper sørover mot Sørsetra og Sollihøgda, sørøstover mot Lommedalen og nordvestover mot Løvli. Innenfor området finnes omlag 50 hytter. Ved Krokkleiva er det tilrettelagt for hanggliding som vurderes til å være blant Østlandets beste hangglidinglokaliteter (Løset).

Dagens bruk

Oslo og omegn turistforening arrangerer turer i området (Oslo og omegn turistforening 1997). Kleivstua har fått nye eiere og har siden starten 1. august 1997 hatt stort belegg (Vik). Hangglidingsaktiviteten er stor (Vik). Historielaget har overtatt ei seter ved Retthella for å sette den istand. Historielaget arrangerer også turer i området (Vik). Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Området har regional betydning. Kleivstua inngår i et nett av serveringssteder i marka. Hangglidinglokaliteten ved Krokkleiva har brukere fra hele regionen.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.7 - Utøya (Hole kommune 1994)

Opplevelsesmuligheter

Øya er idyllisk, skogkledd og omlag 90 daa stor. Et gårdsanlegg med kulturmark preger øya.

Egnethet

Øya er tilgjengelig for allmennheten med båt via en privat brygge. Telting er tillatt. Området er godt egnet for soling og bading.

Dagens bruk

Øya benyttes av allmennheten. AUF er grunneier, og benytter øya som kurs- og leirsted.

Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Øya er ei av flere tilgjengelige øyer i Tyrifjorden/Steinsfjorden.

Verdi: Middels

Lokalitet 2.8 - Geitøya (Hole kommune 1994)

Opplevelsesmuligheter

Øya er skogkledd, omlag 120 daa stor og ligger i Tyrifjorden. Det er lagt restriksjoner på skogsdrifta av hensyn til friluftslivsinteressene.

Egnethet

Det foreligger avtale med grunneier som sikrer allmennhetens bruk av øya til friluftsmål. Øya er tilgjengelig med båt, og er dessuten tilrettelagt med renovasjon og toalett.

Dagens bruk

Området benyttes av allmennheten til dagsturufart. Det er forbud mot telting på deler av øya.

Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Øya er ei av flere tilgjengelige øyer i Tyrifjorden/Steinsfjorden.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.9 - Storøya (Hole kommune 1994)

Opplevelsesmuligheter

Øya omfatter et variert kulturlandskap med historisk gårdsanlegg som bl.a. er galleri i dag. Her finnes fredede fossilforekomster og flere fine strandområder. Et sikret område i nordenden utgjør omlag 110 daa.

Egnethet

Vinterguten, nordøstre del av øya er sikret gjennom avtale som friluftsområde. Området er tilgjengelig med bil og båt for allmennheten. 80 hytter ligger på sørlige deler av øya. Her er

golfbane, galleri og offentlig parkeringsplass. Det er tilrettelagt med opparbeidete stier omkring golfbanen, renovasjon og toalett.

Dagens bruk

Området er mest brukt av hytteeiere og av dagsbesøkende til galleri og golfbane. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten er av regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 2.10 - Påløya, Tvevørningen og Grisøya (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Dette er små, idylliske, skogklede øyer. Det finnes fornminner på Tvevørningen og Grisøya.

Egnethet

Øyene er egnet for ilandstigning, bading og opphold. De er i offentlig eie og tilgjengelig for allmennheten. Det er telteforbud på Påløya og Grisøya.

Dagens bruk

Særlig Tvevørningen er mye benyttet, og øya er utsatt for slitasje. Øyene benyttes for opphold, og enkelte båter legger til for natten. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning

Verdi: Stor

Lokalitet 2.11 - Amundsøya (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Øya er flat, skogkledd og ligger i Steinsfjorden.

Egnethet

Øya er egnet for ilandstigning og opphold, i privat eie, men tilgjengelig for allmennheten. Det er telteforbud på øya.

Dagens bruk

Lokaliteten er lite brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning som hytteområde.

Verdi: Liten

Lokalitet 2.12 - Ulvøya (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Dette er den nest største øya i Steinsfjorden, skogkledd.

Egnethet

Avtale sikrer allmennheten fri adgang til øya, som er i privat eie. Enkel ilandstigning.

Dagens bruk

Den viktigste bruken er knyttet opp mot hyttene på øya. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning som hytteområde.

Verdi: Middels

Lokalitet 2.13 - Mosmoen - Lamoen (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Området er del av det største sammenhengende skogområdet i Hole med unntak av Krokskogen (2.400 daa). Lamyra med Mostjern er vernet som naturreservat, øvrige deler er regulert til klimavernsone.

Egnethet

Et nett av stier og veger, delvis opparbeidet av Forsvaret, tilrettelegger for omfattende bruk. Det finnes O-kart over området, og det er anlagt en natursti rundt Mostjern. Området er lett tilgjengelig fra alle kanter.

Dagens bruk

Skogsområdet brukes mye til løping/jogging, turgåing, jakt og orientering. Forsvaret benytter området som øvelses/treningsområde. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Området har regional betydning

Verdi: Stor

Lokalitet 2.14 - Svendsrudmoen (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Området er del av det største sammenhengende skogområdet i Hole med unntak av Krokskogen (2.400 daa).

Egnethet

Kommunens sentralidrettsanlegg ligger innenfor lokaliteten. Et rikt stinett og orienteringskart over området tilrettelegger for friluftslivsbruk. Området er lett tilgjengelig, og det er gode parkeringsmuligheter ved idrettsanlegget.

Dagens bruk

Skogsområdet brukes til løping/jogging, turgåing og orientering. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning

Verdi: Stor

3.3 Nærområder

Under nærområder har vi forsøkt å innlemme barns offisielle og uoffisielle utendørs leikeområder. Disse er bare til en viss grad kartfestede opplysninger i de enkelte kommuner, og det er derfor nokså tilfeldig hvilket utvalg som er kommet med blant registreringene. Generelt gjelder at barn oppholder seg og leiker nær boligen (innenfor 200 m) (Miljøverndepartementet 1991). I de etterfølgende effekt- og konsekvensvurderingene (Kap. 4) er dette tatt hensyn til ved å regne konsentrasjoner av fast bosetting inklusive en randsone som potensielt leikeområde, selv om denne bruken ikke er oppført med egne lokaliteter under «dagens situasjon».

Lokalitet 3.1 - Isielva (Sandviksvassdraget)

Opplevelsesmuligheter

Isielva er en del av Sandviksvassdraget. Isielva er laks- og sjøørretførende, stedvis med et vegetasjonsbelte langs elva. Det finnes en lang tradisjon for fiske og fiskerettigheter, med rettsaker om tjuvfiske fra helt tilbake til 1300-tallet (Bærum kommune 1990).

Egnethet

Lokaliteten er regulert som friområde samt prioritert som turvei. Elva er tilrettelagt gjennom salg av fiskekort til medlemmer av Vestre Bærum sportsfiskere og Bærum Jeger- og Fiskerforening. Det er et meget godt sportsfiske i elva, spesielt i nedre deler. Det er mindre intensivt fiske lenger opp, men her er det viktigste oppvekstområde for laks og sjøørret (Kristensen). Det har vært gjennomført et kontinuerlig fiskekultiveringsarbeid med klekkeri og utsetting av laks og sjøørret siden 1856. Isielva er laks- og sjøørretførende opp til Bjørum sag. Det er planlagt turveg langs Isielva (Bærum kommune 1996). Nærheten til trafikkert veg, gjør lokaliteten utsatt for støy som reduserer lokalitetens egnethet som oppholdssted og tursti.

Dagens bruk

Det foregår et utstrakt fiske etter laks- og sjøørret. Totalt fiskes det ca. 3 tonn laks og sjøørret pr. år i Sandviksvassdraget. Det selges 350-400 fiskekort til medlemmer av Vestre Bærum sportsfiskere og Bærum Jeger- og Fiskerforening. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Sandviksvassdraget er blant de mest produktive vassdrag i landet når det gjelder fisk, og det viktigste vassdraget i Indre Oslofjord. Isielva er en vesentlig del av dette vassdraget.

Verdi: Middels

Lokalitet 3.2 - Gommerudåsen

Opplevelsesmuligheter

Gommerudåsen er et naturområde som ligger mellom Lommedalen og Rykkin. I sør finnes en bratt skråning med edelløvskog som er vernet (Endli naturreservat). Det er flotte utsiktspunkter på toppen av åsen.

Egnethet

Det finnes lysløype på Eineåsen, preparerte løyper mot Langebru og Kongevegen, og det finnes orienteringskart over området. Det er en parkeringsplass ved Gommerud. Terrenget er noe vanskelig tilgjengelig utenom stier og løyper (Melsæther, Kolstad).

Dagens bruk

Lokaliteten er nærområde for ca. 15000 mennesker på Rykkin og Bærums verk (Kolstad). Området er mye brukt til trening, turer og idrettsarrangementer med utgangspunkt i lysløypa (Melsæther, Taugbøl). Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 3.3 - Svartoråsen - Risfjellkastet

Opplevelsesmuligheter

Området er et lite kulturlandskapsområde beliggende i en lomme oppunder Vestmarka, sydvest for Skuibakken. I øst ligger Svartoråsen, og i vest Risfjellet og Ramsåsen. Elva fra Svartvann kaster seg ned lia gjennom fosser og juv. Lia under Ramsåsen er vernet som naturreservat. Det er gode utsiktspunkt på toppen av Svartoråsen og Ramsåsen. Det finnes bronsealderminner i området (Salvesen).

Egnethet

En gammel sti/kjerreveg går opp langs elva. Den er tidligere merket som skiløype (Taugbøl).

Dagens bruk

Det ligger er stort potensiale for økt bruk av lokaliteten, men i dag er Lokaliteten middels brukt (Taugbøl, Salvesen).

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 3.4 - Tanum/Skui (Hindhamar m.fl. 1991)

Opplevelsesmuligheter

Området er et vakkert kulturlandskap beliggende på et platå nedenfor Ringsåsen og Svartoråsen, med Stovivannet oppunder åssida. Området har rikt kulturinnslag med bl.a. Tanum kirke og Tanum kirkeveier fra 1100-tallet, flere store gravhauger og rester av gamle møller ved utløpselva fra Stovivannet. Området er et av 5 prioriterte kulturlandskap i Bærum kommune. Akershus fylkeskommune har som mål å øke tilgjengeligheten for friluftsliv og rekreasjon i landbrukets kulturlandskap (Akershus fylkeskommune 1996).

Egnethet

Området er variert, og har store opplevelsesverdier og er lett tilgjengelig. Mange veier med beskjedne trafikk er fine turveger. Lysløype er anlagt fra Skui, via Stovivannet og innover Vestmarka. Tilgjengeligheten til Stovivannet er begrenset.

Dagens bruk

Brukes som innfallsport til Vestmarka, bl.a. via lysløype fra Skui. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Området har lokal betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 3.5 - Frogner - Tandberg (Hindhamar m.fl. 1991)

Opplevelsesmuligheter

Frogner - Tandberg er et typisk jordbrukslandskap i Vestre Bærum. Endli er fredet pga. den rike alm-lindeskogen i sørhellinga av Eineåsen. Landskapet har mange steder gjennomgått forandringer, men har fortsatt et helhetlig preg med verdifulle kulturminner som gårdsanlegg, gravhauger, ferdselsårer, fangstanlegg, rester av gruvedrift m.v. Området er et av 5 prioriterte kulturlandskap i Bærum kommune. Akershus fylkeskommune har som mål å øke tilgjengeligheten for friluftsliv og rekreasjon i landbrukets kulturlandskap (Akershus fylkeskommune 1996).

Egnethet

Området ligger sentralt til for en stor befolkningsmengde på Rykkin. Økrivegen og Isivegen går i bru over Isielva, og leder folk inn i området. Vegene i området ender for det meste blindt ved gårdsanlegg, og gjør deler av området uaktuelt for turfolket sommerstid. Mellom lysløypa ved Nordby og Kjaglidalen, går det preparert løype om vinteren.

Dagens bruk

Det mangler turveger i området. Lokaliteten er middels brukt

Regional situasjon

Området har lokal betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 3.6 - Sundvollen tun og friområde (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Dette er et 26 daa stort, variert strandområde med svaberg, sandstrand, grasslette, skog og dyrket mark. Det er under etablering et bygdetun på området.

Egnethet

Området er egnet som badeplass, fiskeplass og båtplass. Lokaliteten danner en lett adkomst til Steinsfjorden. Det er problem med vasspest i området.

Dagens bruk

Området er brukt som båtplass, og er et nærturområde bl.a. for barnehager. Området har potensiale for større bruk. Lokaliteten er lite brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 3.7 - Sundvollen gamle skole (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Her er grendehus og barnepark med en liten fotballbane nede ved stranden nær privat småbåthavn. Helleristningsfelt er tilrettelagt for besøkende.

Egnethet

Det 13 daa store området er offentlig sikret med adkomst fra gangveg. Det er brukbare parkeringsmuligheter. Området er en egnet lekeplass for barn i nærområdet.

Dagens bruk

Lokaliteten brukes til organisert og uorganisert fotball og annen lek. Helleristningene er merket som severdighet og besøkes. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 3.8 - Kroksund og Slettøya (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

E16 binder sammen to små øyer på tilsammen 5 daa med svaberg og enkelte gamle lauvtrær. Sundet er tilholdssted for svaner. Høyspentledning i området er nylig lagt i grøft av hensyn til svaner og estetikk (Løset).

Egnethet

Det er adkomst til området fra gangveg på nordsiden av E16. Områdene egner seg for bading, soling og fiske. På Sundøya er det etablert fiskeplass for rullestolbrukere/funksjonshemmede, med toalett og renovasjon.

Dagens bruk

Lokaliteten benyttes som rasteplass, til bading og soling. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har i hovedsak lokal betydning, men tilrettelegging for rullestolbrukere trekker også brukere fra regionen forøvrig.

Verdi: Middels

Lokalitet 3.9 - Åsatangen (Fylkesmannen i Buskerud 1987)

Opplevelsesmuligheter

Området er en sandstrand med bakenforliggende grasslette. Det finnes rester etter møller fra 1300-tallet, teglverk fra ca. 1810, kjerraten i Åsa fra 1804-50 og en elektrisk drevet sag fra 1900 i området (Frydenlund).

Egnethet

Det 240 meter lange strandområdet er sikret gjennom avtale med Ringerike Interkommunale Kraftselskap, som er grunneier. Stranden er egnet for ballspill, lek, bading, soling og båtaktiviteter.

Dagens bruk

Området er mye benyttet som utfartssted til bading og soling. Idrettslaget bruker området som treningsbane for ulike ballspill. Krohnstangen vis á vis Åsatangen er også mye brukt til bading og soling, samt båt plass for en del av bygdas oppsittere (Frydenlund). Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 3.10 - Grantopp (Fylkesmannen i Buskerud 1987)

Opplevelsesmuligheter

Grantopp er et område med svaberg og sandstrand innerst i Steinsfjorden.

Egnethet

Lokaliteten inneholder en kommunal, 180 meter lang strandlinje med adkomst fra Åsaveien på kommunal veg. Her er opparbeidet parkeringsplass og renovasjon.

Dagens bruk

Lokaliteten er mye brukt som utfartssted til bading og soling.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 3.11 - Strandbråten (Fylkesmannen i Buskerud 1987)

Opplevelsesmuligheter

Området er 3,7 daa stort, ligger på østsida av Steinsfjorden og er sikret ved leieavtale.

Egnethet

Den 90 meter lange stranda er egnet for bading.

Dagens bruk

Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 3.12 - Hovsenga (Ringerike kommune 1985)

Opplevelsesmuligheter

Området er karakterisert ved et åpent landskap med gress- og elvesletter ned mot Randselva. Flere mindre dammer er interessante i naturfaglig sammenheng og beriker opplevelsesmulighetene.

Egnethet

Området ligger nær Hønefoss. Lokaliteten er egnet for korte turer, fiske og bading. Telting og bruk av åpen ild er forbudt.

Dagens bruk

Nærhet til store befolkningskonsentrasjoner uten gode alternativer gjør at dette området brukes mye av alle aldersgrupper. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 3.13 - Steinsåsen - Viksåsen - Løken (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Området er et regulert friområde i Steinsåsen som inkludert Viksåsen naturreservat og Biliåsen landskapsvernområde utgjør omlag 800 daa. Åsene former grønne vegger rundt Steinssletta. Løken inneholder et variert, småskala kulturlandskap.

Egnethet

Lokaliteten er et av de tettest befolkede områdene i Hole kommune, og er derfor et lett tilgjengelig nærturområde.

Dagens bruk

Lokalbefolkningen bruker området for tur- og trim. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Stor

Lokalitet 3.14 - Fekjæråsen - Gjesvoldåsen (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Området er småkupert med blanding av skog og åpent kulturlandskap. Her er spredt bebyggelse med en blanding av gårder, bolighus og hytter. Området er omlag 750 daa stort.

Egnethet

Området er privat grunn, godt egnet som nærturområde for beboere i Vik.

Dagens bruk

Vik skole og lokalbefolkningen benytter området. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Stor

Lokalitet 3.15 - Strandstrekningen Vik - Stein (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Området er en 3 km lang strandsone med bakenforliggende vegetasjon.

Egnethet

Mange private hytter er inngjerdet, og disse gjerdene strekker seg ut i fjorden og hindrer allmenn ferdsel langs stranda. Bare områdene ved Høyenhall og nye Vik skystasjon er offentlig tilgjengelige i dag. Tilgjengeligheten er god med bil og fra gangveg til disse delstrekningene. Stranden nedenfor Vik skystasjon er belastet med vasspest.

Dagens bruk

Lokalbefolkningen og tilreisende fra utenfor kommunen benytter de tilgjengelige strandområdene, især Høyenhall. Deler av lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 3.16 - Høyenhall (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Lokaliteten er et strandområde med bakenforliggende furuskog.

Egnethet

Offentlig friområde med båtutsettingsrampe, toalett og parkeringsplass. Lokaliteten er tilgjengelig fra veg og gangveg. Det er noe problemer med vasspest.

Dagens bruk

Lokaliteten er det viktigste og mest brukte strandområdet i Steinsfjorden. Både lokalbefolkningen og tilreisende bruker området svært mye. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning

Verdi: Stor

Lokalitet 3.17 - Hvervenmoen (Ringerike kommune muntlig).

Opplevelsesmuligheter

Fint skogsområde med adkomster til Storelva

Egnethet

Området ligger nær Hønefoss. Her finnes flere stier, lite trafikkerte veger og brukbare parkeringsmuligheter. Det ligger et ridesenter i området. Skiforeningen kjører opp løype fra Hvervenmoen til Ringkollen i gode snøperioder. Området er godt egnet til korte ski- og fotturer, jogging, leik og ridning. Det finnes orienteringskart over området.

Dagens bruk

Lokaliteten er et viktig nærområde til Hønefoss, og et utgangspunkt for lengre skiturer mot Ringkollen. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Stor

Lokalitet 3.18 - Prestemoen (Ringerike kommune muntlig).

Opplevelsesmuligheter

Skogsområde med adkomst til Storelva.

Egnethet

Området ligger nær Hønefoss. Her finnes flere stier og lite trafikkerte veier. Området er godt egnet til korte ski- og fotturer, leik og jogging.

Dagens bruk

Lokaliteten er et viktig nærområde til Hønefoss, og et utgangspunkt for lengre skiturer mot Ringkollen. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 3.19 - Tolpinrud (Grønn plakat, Ringerike kommune 1996a)

Opplevelsesmuligheter

Bynært grøntområde som inngår i en oversikt over viktig grønnstruktur i Hønefoss. Tolpinrud er et forholdsvis tett skogkledd og bratt sideterreng i ravinene ned mot Storelva. Området omkranser dyrka mark til gården Eikeli, og danner et hestesko-formet amfi.

Egnethet

Området er i liten grad tilrettelagt for friluftsliv, men enkelte stier finnes i ravinekanten og på ryggen mellom to store, åpne raviner. Stiene åpner adkomsten til Storelva.

Dagens bruk

Lokaliteten benyttes som nærområde, særlig fra boligområdet vest for området. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning.

Verdi: Middels

3.4 Spesielle anlegg og stier/løyper/turdrag

Dette er lokaliteter av betydning for friluftslivet, men som ikke utgjør noen former for friluftslivsområder. Spesielle stier/veger, serveringssteder, attraksjoner m.m. faller inn under denne kategorien.

Lokalitet 4.1 - Lysløypa Emma Hjort sør

Opplevelsesmuligheter

Ingen spesielle

Egnethet

Lysløypa (1,5 km) er egnet for korte ettermiddagsturer på ski og til fots.

Dagens bruk

Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 4.2 - Skui

Opplevelsesmuligheter

Skui er et lokalt servicesenter med skole, barnehage, butikker, grendehus og idrettsanlegg.

Egnethet

Området ligger sentralt til ved E16. Skui idrettspark har 3 treningsbaner for fotball, 2 hoppbakker, skibakke/akebakke, skileikområde, klubbhus/garderobe, asfaltbane, fire parkeringsområder. Det er anlagt lysløype fra Skui til Jordbru og Vestmarksetra, og i tillegg en kort lysløype rett øst for Isielva ved Skui.

Dagens bruk

Lokaliteten er mye brukt

Regional situasjon

Området har en lokal funksjon. Området er høyt prioritert i Bærum kommune (Bærum kommune 1996).

Verdi: Stor

Lokalitet 4.3 - By -Tverrelva - Monsebråten - Løvlia

Opplevelsesmuligheter

Løypetraséen går i et dalføre i skogsterreng langs elva Lomma.

Egnethet

Løypa er godt preparert og følger skogsbilveg store deler av strekningen. Det er et lettgått terreng som er egnet for barnefamilier og pulk. Løypa ligger i et snøsikkert område og skisesongen er lang. Den inngår i et omfattende løype- og stinett i Marka. Sommerstid er skogsbilvegen egnet for sykling.

Dagens bruk

Området har stor bruk om vinteren, og i snøfattige vintre er den benyttet av skiløpere fra store deler av Osloregionen (Melsæther, Taugbøl, Gjermundsson). Skogsbilvegen brukes mye i forbindelse med sykling (Melsæther, Pedersen). Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Løypa har regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 4.4 - Krokkleiva - Nes (Hole kommune 1994).

Opplevelsesmuligheter

Vegen går på en bratt skogkledd hylle langs foten av rasmarka under Krokskogenplatået. En del av strekningen går gjennom Krokkleiva som er vernet som kulturminne, mens Krokkleivaområdet er foreslått vernet som naturreservat. Over store deler av strekningen går stien gjennom varmekjær lauvskog med utsyn mot Tyrifjorden og Holebygda.

Egnethet

Stien er nymerket, og det finnes gode parkeringsmuligheter i begge ender.

Dagens bruk

Den gamle Bergenske kongeveg på strekningen opp Kleiva er mye brukt til turgåing.

Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 4.5 - Kongevegen/Pilgrimsleden

Opplevelsesmuligheter

Kongevegen følger åsen mellom Lommedalen og Kjaglidalen. Fra Jonsrud går veggen over Langebru, Midtskogen og til Kleivstua. Veggen er også kalt Gamle Ringeriksveg. Den ble bygd av Peder Anker i 1804-45. Over lange strekninger ligger kongevegen i samme trasé som den

middelaldervegen biskop Jens Nilssøn fulgte på sin visitasreise i 1594 (Pilgrimsleden). Langs vegen ligger Olavskilden ved Midtskogen (Hole kommune 1995). Ved Langebrutjern er en steinhvelvbru restaurert, det samme er myrbroene ved Langebru (Hole kommune 1996).

Egnethet

Her er det preparert løype om vinteren, men deler av strekningen er ofte brøytet (Taugbøl). Om sommeren er skogsbilveien godt egnet for fotturer og sykkelturner. Pilgrimsleden kan følges gjennom brosjyre med kart og histore (Hole kommune 1995).

Dagens bruk

Krokskogrennet benytter traséen fra Kleivstua til Lommedalen skole. Omlag 2-300 personer deltar årlig i turrennet (Melsæther). Skiløypa er noe benyttet av lokalbefolkningen fra Rykkin og Lommedalen (Melsæther). Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Traséen inngår som viktig del av løype- og vegnettet for hele Krokskogen.

Verdi: Stor

Lokalitet 4.6 - Løvlia

Opplevelsesmuligheter

Løvlia er et seterområde beliggende på en høyde, solrikt og med god utsikt vest- og nordover.

Egnethet

På Løvlia er det servering, stor overnattingskapasitet med 50 senger, leirskole og kurssted. Løvlia er et meget godt egnet turmål, særlig vinterstid men også sommerstid på stier og turveger. Turmålet er mindre egnet for syklistene fordi det ikke er gjennomgående veg dit, men trillesti forbi stedet.

Dagens bruk

Det er en stor bruk av Løvlia vinterstid med opptil 1500-2000 dagsbesøkende på skiutfartsdager (Kagge). Om sommeren og høsten benyttes stedet av firmaer i uka og turfolk/selskaper i helgene. Totalt har stedet ca. 4000 overnattinger pr. år. Det er færre dagsbesøkende sommerstid. Løvlia er lite besøkt av syklistene (Kagge). I området omkring Løvlia ligger omlag 100 hytter, mens et tilsvarende antall er lokalisert til området ved Gyrihaugen lengre vest.

Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Løvlia inngår i et nett av serveringssteder i Marka. Lauvli, Sollihøgda, Kleivstua og Mustadkroken/Mustadbu gir gode overnattingsmuligheter i denne delen av Krokskogen. Området har en regional betydning som hytteområde.

Verdi: Stor

Lokalitet 4.7 - Nes Camping (Næss)

Opplevelsesmuligheter

Solrik campingplass med badestrand i hytteområde.

Egnethet

Campingplassen har 100 faste campingvogner, hovedsakelig med eiere fra Oslo og Bærum kommuner. Nes Camping har utover dette en kapasitet på 200 gjester. Plassen er blitt litt vanskeligere tilgjengelig etter bygging av ny E16. Området er imidlertid blitt mer fredelig.

Dagens bruk

I sesongen fra 1. mai til 1. oktober har Nes camping omlag 100 overnattingsgjester pr. døgn. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 4.8 - Utvika Camping (Johbråten)

Opplevelsesmuligheter

Solrik campingplass med stor badestrand i stort hytteområde.

Egnethet

Campingplassen har 50 faste campingvogner med eiere fra Oslo, Hønefoss, Nittedal m.m. I tillegg er Utvika Camping utstyrt med 14 vinterisolerte hytter.

Dagens bruk

I sesongen fra 1. mai til 15. september har Utvika camping i gjennomsnitt 100-200 overnattingsgjester pr. døgn. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 4.9 - Tyrifjorden Turistsenter (Øverby)

Opplevelsesmuligheter

Veikro og campingplass beliggende nær Ringeriksveien med utsikt mot Tyrifjorden og Storøya.

Egnethet

Senteret leier ut 6 rom for overnatting. Det er nylig bygd 3 hytter, og ca. 10 er under planlegging. Senteret har dessuten plass for utleie til campingturister. Turistsenteret har opplevd en markert endring i etterspørselen etter omleggingen av E16. I dag er det stor pågang av lokale selskap/arrangementer. Det store antallet hytteeiere i området er også en viktig brukergruppe.

Dagens bruk

Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 4.10 - Rørvik Camping (Sørensen og Muniz u.a.)

Opplevelsesmuligheter

Campingplass med strand og båtfeste ved Tyrifjorden.

Egnethet

God badestrand, friluftsområde og brygge finnes ned mot Tyrifjorden.

Dagens bruk

Campingplassen har ca. 70 fastboende gjester pluss mer enn 600 gjestedøgn i tillegg. 50-60% av brukerne kommer fra Oslo, og resten hovedsakelig fra det sentrale Østland, Ringerike og Hønefoss. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 4.11 - Tyriheimen (Sørensen og Muniz u.a.).

Opplevelsesmuligheter

Kurs- og konferansesenter med utsikt utover Tyrifjorden og Kroksund.

Egnethet

Tyriheimen omfatter 15 utleiehytter med 72 sengeplasser. Senteret eies av Sundvolden hotell.

Dagens bruk

Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 4.12 - Sundvolden hotel (Sørensen og Muniz u.a.).

Opplevelsesmuligheter

Historisk overnattingssted ved Kroksundet. Den gamle skysstasjonen er fra 1880-årene (Skogstad og Bergstøl 1997).

Egnethet

Kurs- og konferansehotel. Hotellet har ingen egenaktivitet knyttet til friluftsliv, men leier inn aktiviteter som kanefart, hestekjøring, villmarkssafari og båtturer.

Dagens bruk

Sundvolden hotel har 39.000 gjestedøgn i året, men omlag 90% av disse er knyttet opp mot kurs og konferanser. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Middels

Lokalitet 4.13 - Skardvegen

Opplevelsesmuligheter

Skardvegen er en godt bevart tømmerveg ned fra Krokskogen med flott utsikt over Steinsfjorden og Ringerike.

Egnethet:

Vegen er godt egnet for fotturer.

Dagens bruk

Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 4.14 - Mørkgonga

Opplevelsesmuligheter

Gjennom kanten av det skarpe plataet under Gyrihaugen skjærer Mørkgonga seg ned lia mot Steinsfjorden. En naturattraksjon av de sjeldne i Marka med utsikt over hele Ringerike (Skiforeningen 1991). Området markedsføres gjennom informasjonsavisen Ringerikingen som et attraktivt turmål (Ringerikingen 1997a og b).

Egnethet

En merket sti fører fra Skardet i sør og fra Steinsfjorden i vest. Øvre del er et meget godt egnet utsiktspunkt. Området er noe vanskelig tilgjengelig.

Dagens bruk

Området brukes både av tilreisende og av lokalbefolkning. Lokaliteten er middels brukt (Gulbrandsen).

Regional situasjon

Lokaliteten er en enestående geologisk formasjon med et opplevelsespotensiale av regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 4.15 - Kjerraten mellom Åsa og Damtjern (Frydenlund 1991)

Opplevelsesmuligheter

For å sikre tilgang på sagtømmer til sagbruk i Lysakerelva, ble det i 1804 bygget et transportsystem bestående av 11 kjerrater fra Åsa ved Steinsfjorden til Damtjern på Krokskogen. Over en strekning på ca 3 km og en høydeforskjell på 390 meter, ble tømmeret dradd opp dalen med vannhjul som drivkraft. Kjerraten var i drift i ca. 40 år. Rester av anlegget finnes fremdeles i området. Kjerraten ble omtalt som «et Værk maaskee blandt de viktigste og største som af nogen Privatmand inden Skandinaviens Grænser er blevet paabegyndt og udført» (Frydenlynd 1991).

Egnetet

Området er lett tilgjengelig fra veg. Det er etablert en natursti langs restene av anlegget, og denne er i ferd med å bli skiltet (Berg). I de siste 30 år er det gjennomført gratis guiding på lokaliteten (Frydenlund).

Et kjerratmuseum er planlagt ved Åsakrysset. Muséet vil i tillegg omfatte flere møller, sager og teglverk (Frydenlund).

Dagens bruk

Kjerraten i Åsa brukes i markesføringen av Ringerike kommune (Ringerikingen 1997 a og b). I 1997 ble Kjerraten valgt som hovedtema for kulturminneåret i Ringerike kommune, og det ble bl a. gjennomført et arrangement der man fraktet en tømmerstokk med radiosender fra Nes via Hen, Hønefoss, Åsa og Lysaker.

Kjerraten med tilhørende historie, er en betydelig opplevelseskvalitet i Åsa. Kjerratstien er i ferd med å bli etablert (Frydenlund). Lokaliteten er mye brukt (Berg).

Regional situasjon

Kjerraten i Åsa er vedtatt som Ringerike kommunes utvalgte kulturminne for 1997. Der er planer om museumsbygg og restaurering av en kjerrat. Regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 4.16 - Fleskerud skytebane, Åsa

Opplevelsesmuligheter

Ingen spesielle

Egnethet

Lokaliteten er egnet for skytetrening.

Dagens bruk

Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 4.17 - Lysløype, Vegård skole

Opplevelsesmuligheter

Idrettsbane med tilliggende skogsområde.

Egnethet

Lokaliteten er nærområde for Vegård skole med idrettsbane og lysløype (2,1 km).

Dagens bruk

Lokaliteten brukes av barn og voksne til trening og mosjon både på barmark og på snø.

Lokaliteten er mye brukt, spesielt sett i sammenheng med barneskolen.

Regional situasjon

Lokaliteten har lokal betydning

Verdi: Middels

Lokalitet 4.18 - Pilgrimsleden mellom Sundvollen og Haugsbygda. (Hole kommune 1995, Ringerike kommune 1996b)

Opplevelsesmuligheter

Pilgrimsleden fortsetter fra Sundvollen (se lokalitet 4.5 - Kongevegen/Pilgrimsleden) og et helleristningsfelt fra yngre bronsealder, over Kroksund til Vik. Deretter dreier leden vestover gjennom kalkfuruskog og spennende flora, og sørover til Bønsnes kirke som trolig ble bygd i Olav Kyrres regjeringstid (1066-1093). Fra Bønsnes kirke videre nordover gjennom Frøshaugåsen, forbi det vernede gjengrodde meanderet Lamyra naturreservat til Mo gård som er barndomshjemmet til Jørgen Mo. Herfra videre til Norderhov kirke (bygd sist på 1100-tallet), gjennom Stavhella med minst 25 rundhauger fra yngre jernalder (år 600-1000) og fram til det tidligere religiøse samlingsstedet i Vang/Haugvang fra førkristen tid.

Hele strekningen er mettet av historiske og naturfaglige innslag.

Egnethet

Leden går i store trekk i dagens veg-/stinett. Noen steder er den historiske leden dyrket opp, men den skiltede traséen følger dagens veger. Det finnes et stort antall muligheter for påkobling til leden.

Dagens bruk

Deler av lokaliteten inngår i den ordinære friluftslivsbruken. Lokaliteten er middels brukt.

Regional situasjon

Mange av attraksjonene langs leden har stor regional betydning, og selve leden har også en viss regional betydning.

Verdi: Stor

Lokalitet 4.19 - Vik Camping (Holm)

Opplevelsesmuligheter

Campingplass med badestrand. Plassen ligger i tilknytning til gamle Vik skystasjon.

Egnethet

Campingplassen har en god badestrand og med enkel adgang til attraktivt turområde. Det er 100 faste campingvogner knyttet til campingplassen og 25 vinterisolerte hytter. Campingplassen ble delt av ny E16, og tilgangen til Steinsfjorden må skje via undergang.

Dagens bruk

Campingplassen har høysesong fra 1. mai til 15. september, og i perioder er det mellom 400 og 500 overnattingsgjester pr. døgn. De fleste eierene av faste campingvogner kommer fra det sentrale østlandsområde. Lokaliteten er mye brukt.

Regional situasjon

Lokaliteten har regional betydning.

Verdi: Stor

4 Friluftslivets sårbarhet mot jernbaneanlegg

Ny jernbane, eller endring av eksisterende jernbane, vil påvirke friluftslivsinteressene i et omkringliggende influensområde. Hvorvidt påvirkningen er positiv, negativ, stor eller liten, vil avhenge av områdets bruk idag, potensiale for framtidig bruk og situasjonen i regional sammenheng.

Selve jernbaneanlegget kan ha et mer eller mindre vellykket visuelt uttrykk. Linjeføring, skjæringer og fyllinger er vesentlige elementer i forhold til jernbanens tilpasning til landskapet den gjennomløper. Jernbanens kanskje mest tydelige effekt er likevel den periodevise trafikken den genererer. Togtrafikken kjennetegnes ved bevegelse, som igjen tiltrekker seg oppmerksomhet fra omgivelsene. Den tilhørende støyen forsterker dette forholdet, og i disse periodene «utkonkurrerer» jernbanen en av de mest verdifulle kvalitetene ved naturområdene den gjennomløper, – stillheten.

Jernbanen har en signaleffekt som også berører brukere som ikke er i direkte kontakt med den. Kjennskapen til jernbanen kan i enkelte tilfeller være med på å redusere opplevelsesverdien av et område. Hvis det f.eks. bygges jernbane inn i et enhetlig uberørt område, vil vissheten om at dette området ikke lenger er urørt, redusere naturopplevelsen for en gruppe brukere.

Når jernbanen med stasjoner er bygd, representerer den både et inngrep og en mulighet for friluftslivsutøveren. Har jernbaneanlegget fått en god utforming og er gitt en hensynsfull trasé, vil ofte jernbanen som mulighet dominere inntrykket. Oppfatningene er imidlertid delte, og selv blant friluftslivsinteresserte er ikke holdningene alltid entydige.

Jernbanen vil kunne lette tilgjengeligheten til områder som tidligere var forbeholdt de få. Hvis området som «åpnes» ved stasjonsetablering, har rike kvaliteter, og det finnes mange potensielle brukere av dette området, vil jernbanen kunne regnes som overveiende positiv sett fra et friluftslivssynspunkt. Hvis en jernbane derimot «åpner» områder som nettopp har viktige kvaliteter i kraft av sin urørte karakter, vil oftest inngrepet oppleves negativt, selv om tilgjengeligheten bedres.

Delmål for Ringeriksbanen innenfor undersøkelsesområdet etter utreders anbefaling:

1. Unngå deling av enhetlige rekreasjonsområder.
2. Unngå at jernbanen danner barriere for de mest benyttede turtraséene i området. Det må sikres gode over- og/eller underganger.
3. Unngå å redusere det biologiske mangfoldet i området. Dette levende mangfoldet representerer store opplevelsesmuligheter.
4. Unngå inngrep i vakre kulturlandskap og kantsonene til disse.
5. Jernbanen bør få en best mulig landskapstilpasning der det legges vekt på en myk tilpasning til naturlige linjedrag i landskapet formet av terreng, vegetasjon og vassdrag.

5 Effekter og konsekvenser av jernbanen

Effekter av jernbanen vurderes for hver enkelt dagstrekning og tverrslagsområde i form av en beskrivelse av hvordan dagstrekningen/tverrslagsområdet berører lokalitetene fra tidligere ledd (Kap. 3).

Konsekvensene av jernbanen vurderes for hver enkelt dagstrekning med grunnlag i de verdi- og effektvurderingene som er gjort tidligere. Konsekvensene graderes etter en 9-delt skala fra meget stor positiv til meget stor negativ konsekvens. Konsekvensene av jernbanen er illustrert på Kart 2 (Ringeriksbanen Friluftsliv: Konsekvenser). Kartet angir grad av konsekvens ved bruk av fargekoder.

De direkte virkningene av stasjonsetablering er behandlet. De sekundære virkningene som befolkningsvekst og utbyggingspress er imidlertid ikke vurdert under effekter og konsekvenser av jernbanen.

5.1 Effekter og konsekvenser -dagstrekninger

Dagstrekningen Sandvika

Effektbeskrivelse

Dagstrekningen er i all hovedsak planlagt i eksisterende jernbanetrasé, og Ringeriksbanen vil ikke berøre registrerte friluftslivlokaliteter. Boliger og nærområder til disse vil imidlertid berøres av breddeutvidelse og anleggsstøy.

Omfang: Lite/intet omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil ikke komme i konflikt med vesentlige friluftslivsinteresser i anleggs- eller driftsfasen på dagstrekningen.

Konsekvensgrad: Ubetydelig, ingen konsekvens (0)

Dagstrekningen Skaret

Effektbeskrivelse

En 1400 meter lang dagstrekning er planlagt i brattkanten sør for Skaret, nedenfor rv. 285. Her vil jernbanen skjære over stiforbindelsen mellom Fjulsrud og Vefsrud og mellom Fjulsrud og fjorden. Ringeriksbanen vil ikke komme i direkte konflikt med registrerte friluftslivlokaliteter, men anlegget vil bli liggende eksponert mot Holsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**). Nærmiljøet omkring Fjulsrud og Vefsrud blir utsatt for støy i anleggsfasen og periodisk støy med et døgnekvivalentnivå over 60 dBA i driftsfasen. Selve gårdsbruket Vefsrud vil støyskjermes (Multiconsult 1998). Jernbanen vil danne en barriere mot Holsfjorden for nærbruken.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil ikke komme i konflikt med vesentlige friluftslivsinteresser i anleggs- eller driftsfasen på dagstrekningen.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Sønsterud

Effektbeskrivelse

En 450 meter lang dagstrekning passerer en forsenkning i terrenget. Anlegget vil medføre en markert skjæring, særlig i sørenden. Det vil bli bygd ei høy bru i området. Brua/skjæringen vil være tydelig sett fra fjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**), men i liten grad eksponert mot bebyggelsen. Nærområdet til Sønsterud i sørøst vil være utsatt for støy i anleggsfasen og periodisk støy i driftsfasen (Multiconsult 1998).

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil ikke komme i direkte konflikt med vesentlige friluftslivsinteresser i anleggs- eller driftsfasen på dagstrekningen.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Oreløkka

Effektbeskrivelse

En kort dagstrekning på 300 meter vil passere i overkant av et lite boligområde. Ringeriksbanen vil ikke komme i direkte konflikt med registrerte friluftslivslokaliteter. Det vil imidlertid bli en omfattende fylling som vil komme til å sette et tydelig preg på nærmiljøet for både fastboende og hytteeiere. Inngrepet vil bli eksponert mot Holsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**). Jernbanen vil avskjære en trasé mot Krokskogen (**Lokalitet 1.1 - Krokskogen**) og være et hinder for ferdselen lokalt. Dagstrekningen vil bli støyskjermet (Multiconsult 1998).

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil ikke komme i direkte konflikt med registrerte friluftslivslokaliteter i anleggs- eller driftsfasen på dagstrekningen, men vil i noen grad berøre viktige nærmiljøinteresser for fastboende og hytteeiere.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Nedre Nes

Effektbeskrivelse

En 250 meter lang dagstrekning i overkant av Ringeriksveien vil avskjære en trasé mot Krokskogen (**Lokalitet 1.1 - Krokskogen og Lokalitet 4.4 - Krokkleiva - Nes**). Denne traséen blir en del benyttet av besøkende ved Nes Camping (**Lokalitet 4.7- Nes Camping**). Inngrepet vil bli eksponert mot Tyrifjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**). Dagstrekningen vil bli støyskjermet (Multiconsult 1998).

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil komme i berøring med registrerte friluftslivslokaliteter i anleggs- og driftsfasen på dagstrekningen, og vil berøre viktige nærmiljøinteresser for fastboende. Det finnes alternativer til Nes Camping innen rimelig nærhet, selv om disse også er berørt av den planlagte Ringeriksbanen.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Utvika

Effektbeskrivelse

En 600 meter lang dagstrekning ovenfor Utvika Camping (**Lokalitet 4.8 - Utvika Camping**) vil legge direkte beslag på flere private hytter. Inngrepet vil bli tydelig eksponert mot Holsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**), Utøya (**Lokalitet 2.7 - Utøya**) og Geitøya (**Lokalitet 2.8 - Geitøya**). Jernbanen vil medføre støy i anleggsfasen, og periodisk støy i driftsfasen i nærområdet til gjenværende hytter, campingplass og nærmiljøet til de fastboende. Støyskjerming mot Holsfjorden vil imidlertid redusere virkningene vesentlig (Multiconsult 1998). Dette er i et område hvor støybelastningen er blitt betydelig redusert i dag som følge av omleggingen av E16.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil komme i berøring med registrerte friluftslivslokaliteter i anleggs- og driftsfasen på dagstrekningen, og vil berøre viktige nærmiljøinteresser for fastboende og hytteeiere. Det finnes alternative campingplasser innen rimelig nærhet, selv om disse også er berørt av den planlagte Ringeriksbanen.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Elgstangen/Sundvollen

Effektbeskrivelse

En 2.800 meter lang dagstrekning (inkludert 400 m kulvert) mellom hytte-/boligområdet Høgstet og Krokkleiva vil ha vesentlige effekter for friluftslivet. Strekningen kommer i direkte berøring med nærmiljøet til fastboende ved Bråten, Rørvikberget og sør for Sundvollen. Boligområdet Klokkebråtan blir likeledes direkte berørt av jernbanen.

Ringeriksbanen berører utleiehyttene ved Tyrheimen (**Lokalitet 4.11 - Tyrheimen**) i form av støy. Hele Kroksundet over strekningen (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**, **Lokalitet 2.9 - Storøya**, **Lokalitet 3.8 - Kroksund og Slettøya** og **Lokalitet 2.10 - Påløya, Tvevørningen og Grisøya**) blir utsatt for periodisk støy selv om store deler av strekningen vil bli støyskjermet (Multiconsult 1998). Også Rørvik Camping (**Lokalitet 4.10 - Rørvik Camping**) og to nærområder ved Sundvollen (**Lokalitet 3.6 - Sundvollen tun og friområde** og **Lokalitet 3.7 - Sundvollen gamle skole**) blir berørt av periodisk støy i driftsfasen, men med relativt lave verdier (Multiconsult 1998). Støyen vil i noen grad underordnes den øvrige trafikkstøyen fra E16 gjennom området.

Jernbanen vil danne en barriere mot Krokskogen (**Lokalitet 1.1 - Krokskogen**), og traséen blokkerer blant annet to stier opp til Krokskogenplatået gjennom Mannskardet. Jernbanen

kommer svært nær Krokkleiva og den historiske traséen opp til Kongens utsikt og Krokskogen-plataet (**Lokalitet 4.4 - Krokkleiva - Nes og Lokalitet 4.5 - Kongevegen/Pilgrimsleden**).

Den planlagte jernbanestasjonen ved Sundvollen vil tilrettelegge for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre sentrale deler av et verdifullt friluftslivsområde som omfatter Steinsfjorden og de nordøstlige deler av Tyrifjorden. Området er til en viss grad berørt av støy i dag, særlig fra båtutfart i sesongen, men også fra E16. Flere mindre registrerte lokaliteter berøres direkte av arealbeslag og indirekte av støy og barrierevirkning. Jernbanen er planlagt i dagen 100 m sør for Tyrheimen, og utleiehyttene vil bli mindre attraktive. Det finnes imidlertid alternativer utenfor influensområdet til de berørte utleiehyttene og campingplassen i Rørvik.

Jernbanen med stasjon ved Sundvollen vil redusere reisetiden fra Oslo/Bærum, og være et godt alternativ til buss for de som ønsker å sykle eller gå til fots eller på ski gjennom Krokskogen tilbake til Oslo/Bærum. Stasjonens beliggenhet nede ved Sundvollen vil imidlertid kunne begrense interessen noe, særlig for skibruken.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Lårvika

Effektbeskrivelse

En 1400 meter lang dagstrekning mellom Korneliusbråten og Steinseter kommer i berøring med et kombinert bolig- og hytteområde. Jernbanen legger direkte beslag på enkelte hytter, og danner en barriere mellom Åsaveien og hyttene, og mellom Åsaveien og Steinsfjorden over strekningen.

Jernbanen medfører støy som berører nærmiljøet omkring boliger og hytter. Støy vil berøre bruken av de østlige deler av Steinsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**). Støyskjerming over store deler av strekningen vil imidlertid begrense støynivået vesentlig (Multiconsult 1998). Et stort hytteområde øst for tunnelinnslaget ved Steinseter blir liggende nær jernbanen, men blir likevel lite støyutsatt som følge av terrengegenskapene.

Terrenginngrepet vil bli tydelig eksponert mot Steinsfjorden og det store antallet hytter på vestsida av Steinsfjorden.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre sentrale deler av et verdifullt friluftslivsområde som omfatter Steinsfjorden og de nordøstlige deler av Tyrifjorden. Jernbanen vil bli liggende svært nær Steinsfjorden og danne en markert barriere mot denne over strekningen. Området er forholdsvis tynt befolket.

De berørte friluftslivsinteressene er lokale og lar seg ikke erstatte av andre områder.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Elvikstangen

Effektbeskrivelse

En 3000 meter lang dagstrekning mellom Korneliusbråten og Elvika kommer i berøring med et kombinert bolig- og hytteområde. Jernbanen legger direkte beslag på enkelte hytter, og danner en barriere mellom Åsaveien og hyttene, og mellom Åsaveien og Steinsfjorden over strekningen.

Jernbanen medfører støy som berører nærmiljøet omkring boliger og hytter. Støy vil berøre bruken av de østlige deler av Steinsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**). Støyskjerming over store deler av strekningen vil imidlertid kunne begrense støynivået vesentlig.

Terrenginngrepet vil bli tydelig eksponert mot Steinsfjorden og det store antallet hytter på vestsida av Steinsfjorden.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre sentrale deler av et verdifullt friluftslivsområde som omfatter Steinsfjorden og de nordøstlige deler av Tyrifjorden. Jernbanen vil bli liggende svært nær Steinsfjorden og danne en markert barriere mot denne over strekningen. Området er forholdsvis tynt befolket.

De berørte friluftslivsinteressene er lokale og lar seg ikke erstatte av andre områder.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Åsatangen

Effektbeskrivelse

En 3.900 meter lang dagstrekning fra Fjellheim til Fleskerud vil skjære gjennom et spredt boligområde med flere hytter. Enkelte hytter vil bli direkte berørt ved arealbeslag, og flere vil bli berørt av støy fra jernbanen i anleggs- og driftsfasen. To lokalt viktige strand- og nærområder (**Lokalitet 3.9 - Åsatangen og Lokalitet 3.11 - Strandbråten**) vil bli liggende nærmere enn 150 m fra jernbanen, og områdenes kvalitet som oppholdsområder vil reduseres. Generelt vil beboere i Åsa bli splittet av jernbaneanlegget som medfører en betydelig barriereeffekt mellom beboere og for en del mellom boligen og Steinsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**) eller mellom boligen og Krokskogen (**Lokalitet 1.1 - Krokskogen**).

Jernbanen vil direkte berøre restene av den historiske Kjerraten i Åsa (**Lokalitet 4.15 - Kjerraten mellom Åsa og Damtjern**) og lysløypa fra Vegård skole (**Lokalitet 4.17 - Lysløype, Vegård skole**).

Gjennom nordlige del av Åsa vil jernbanen ligge forholdsvis dypt i terrenget. Nærområdet til et par gårdsbruk og hytteområdet Østbymarka blir direkte berørt av jernbanen ved arealbeslag og dessuten berørt av støy fra jernbanen i anleggs- og driftsfasen. Terrengformasjonene vil i seg selv avskjerme jernbanen noe. Jernbanen vil ligge nær Fleskerud skytebane (**Lokalitet 4.16 - Fleskerud skytebane**) uten å berøre adkomsten dit.

Jernbanen vil bli avskjernet over stort sett hele strekningen (Multiconsult 1998). Avskjermingen vil selv bli et inngrep, men støybelastningen vil reduseres vesentlig.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Fleskerud vil tilrettelegge for en økt friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Stort negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre verdifulle nærområder for befolkningen i Åsa på vann og på land uten at det finnes egnede alternativer. Jernbanen vil samtidig danne en markert barriere mellom beboere i Åsa og viktige dags- og flerdagsturområder.

Jernbanen med stasjon ved Fleskerud vil redusere reisetiden fra Oslo/Bærum, og være et godt alternativ til buss for de som ønsker å sykle eller gå til fots eller på ski gjennom Marka tilbake til Oslo/Bærum. Traséene mot Ringkollen og Damtjern åpner for flere muligheter.

Konsekvensgrad: Stor negativ konsekvens (-3)

Dagstrekningen Fleskerud

Effektbeskrivelse

En 400 meter lang dagstrekning ved Fleskerud vil i liten grad berøre friluftslivsinteresser.

Omfang: Lite/intet omfang

Konsekvensbeskrivelse

Jernbanen med stasjon ved Fleskerud vil redusere reisetiden fra Oslo/Bærum, og være et godt alternativ til buss for de som ønsker å sykle eller gå til fots eller på ski gjennom Marka tilbake til Oslo/Bærum. Traséene mot Ringkollen og Damtjern åpner for flere muligheter

Konsekvensgrad: Ubetydelig/ingen konsekvens (0)

Dagstrekningen Hønefoss

Effektbeskrivelse

Dagstrekningen inn mot Hønefoss er planlagt i eksisterende jernbanetrasé. Ringeriksbanen vil ha liten ytterligere effekt på friluftslivsinteressene i anleggs- eller driftsfasen. Adkomsten til nærområdet Hovsenga (**Lokalitet 3.12 - Hovsenga**) som idag går mellom boligene og jernbanen, vil imidlertid berøres og kunne forsvinne.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Hovsenga eller ved Hønen, noe lenger vest og nærmere sentrum, vil tilrettelegge for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Lite/intet omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre nærområdet og adkomsten til nærområdet ved Hovsenga. Breddeutvidelse, anleggsstøy og periodisk støy fra jernbanen vil redusere eller ødelegge forutsetninger for bruk langs linja i dag.

Jernbanestasjon ved Hovsenga eller Hønen vil i liten grad påvirke friluftslivsbruken lokalt i området.

Konsekvensgrad: Ubetydelig/ingen konsekvens (0)

Dagstrekningen Bjørum

Effektbeskrivelse

En 250 meter lang dagstrekning over Rustadelva omlag 200 meter ovenfor samløpet med Isielva (**Lokalitet 3.1 - Isielva (Sandviksvassdraget)**), vil være et fremtredende inngrep lokalt.

Jernbanen berører ytterkant av Vestmarka (**Lokalitet 2.1 - Vestmarka**) og Krokskogen

(Lokalitet 1.1 - Krokskogen). Inngangen av Kjaglidalen (Lokalitet 2.2 - Kjaglidalen) blir berørt av periodisk støy fra jernbanen, men støyskjerming av jernbanen mot Kjaglidalen reduserer virkningene vesentlig (Multiconsult 1998). Dagens riksveg (og sannsynlig ny E16) forårsaker allerede en del trafikkstøy i dette området. Influensområdet blir også noe begrenset på grunn av terrengformasjonene. Jernbanen vil komme i direkte berøring med en parkerings-/rasteplass.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Bjørumsaga tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet. Stasjonen blir liggende nær et viktig utgangspunkt for turer nordover i Krokskogen.

Omfang: Lite/intet omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre viktige friluftslivsinteresser over strekningen, men i ytterkant og i kombinasjon med Ringeriksveien som allerede representerer et inngrep og en støybelastning.

En jernbane med stasjon ved Bjørumsaga vil bety en viss forbedring av de mulighetene som allerede eksisterer for friluftslivsbruk. Særlig for brukere fra Ringerike/Hole, vil en slik stasjonsplassering åpne for turer gjennom Krokskogen på sykkel, til fots eller på ski. For friluftslivsbrukere fra Oslo/Bærum vil denne stasjonen medføre små forbedringer sammenliknet med dagens situasjon.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Kjaglidalen

Effektbeskrivelse

En kort dagstrekning på omlag 300 - 500 meter vil krysse Kjaglidalen (Lokalitet 2.2 - Kjaglidalen). Kryssingen vil skje på skrå, og en forholdsvis lang strekning i nedre deler av Kjaglidalen vil bli berørt av jernbanen. Alternativet om Guribysaga vil ligge høyere i terrenget enn alternativet direkte mot Åsa, og effekten vil også ha et større omfang.

Periodisk støy fra jernbanen vil omfatte hele inngangspartiet til Kjaglidalen.

Omfang: Stort negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil komme i direkte konflikt med et attraktivt tur-/naturområde. Jernbanen vil være en visuell barriere i kontrast til dalførets urørte karakter. Støy vil være en negativ effekt i dette området. Støy og terrenginngrep vil punktere de viktigste kvalitetene ved området.

Konsekvensgrad: Stor negativ konsekvens (-3)

Dagstrekningen Guribysaga

Effektbeskrivelse

En kort dagstrekning på omlag 200 meter krysser elva Lomma i overkant av bebyggelsen i Lommedalen. Jernbanen vil komme i berøring med Krokskogen (Lokalitet 1.1- Krokskogen) og en kort delstrekning av en turtrasé (Lokalitet 4.3 - By - Tverrelva - Monsebråten - Løvliia).

Jernbanen vil være en sterk visuell barriere i kontrast til dalførets relativt urørte karakter.

Omfang: Stort negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre viktige friluftslivsinteresser over strekningen. Jernbanen vil forme en fysisk og visuell barriere i ytre del av en av de mest benyttede turtraséene i Kroksgogen vinterstid.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Isi

Effektbeskrivelse

En dagstrekning på 700 meter krysser riksvegen, Isielva (**Lokalitet 3.1 - Isielva (Sandviksvassdraget)**) og berører en vakkert utformet del av kulturlandskapsområdet som strekker seg fra Bjørumsaga i vest til Frogner i øst mellom Isielva og brekket opp mot Marka (**Lokalitet 3.5 - Frogner - Tandberg**).

Jernbanen skjærer seg dypt inn i et helhetlig kulturlandskapsområde med viktige kvaliteter for friluftslivet. Særlig vinterstid vil jernbanen skape en barriereeffekt i de kuperte beiteområdene som er godt egnet for ski- og akeaktiviteter.

Strekningen blir berørt av periodisk støy, men støyskjerming vil redusere virkningene vesentlig (Multiconsult 1998). Deler av strekningen er allerede berørt av støy fra E16.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Isi tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet. Stasjonen blir liggende i rimelig nærhet til et viktig utgangspunkt for turer nordover i Kroksgogen.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil komme i berøring med lokalt og regionalt viktige friluftslivslokaliteter. Jernbanen vil imidlertid i noen grad underordnes det komplekse trafikkbildet lokalt med hensyn til støy og terrenginngrep.

En jernbane med stasjon ved Isi vil bety en viss forbedring av de mulighetene som allerede eksisterer for friluftslivet. For brukere fra Ringerike/Hole vil en slik stasjonsplassering åpne for turer gjennom Kroksgogen på sykkel, til fots eller på ski. For friluftslivsbrukere fra Oslo og Bærum vil denne stasjonen medføre små forbedringer sammenliknet med dagens situasjon.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Skui

Effektbeskrivelse

En dagstrekning på 850 meter krysser riksvegen, Isielva (**Lokalitet 3.1 - Isielva (Sandviksvassdraget)**) og berører en vakkert utformet del av kulturlandskapsområdet som strekker seg fra Bjørumsaga i vest til Frogner i øst mellom Isielva og brekket opp mot Kroksgogen (**Lokalitet 3.5 - Frogner - Tandberg**).

Jernbanen skjærer seg dypt inn i et helhetlig kulturlandskapsområde med viktige kvaliteter for friluftslivet. Særlig vinterstid vil jernbanen skape en barriereeffekt i de kuperte beiteområdene som er godt egnet for ski- og akeaktiviteter.

Hele strekningen blir berørt av periodisk støy, men virkningene vil bli vesentlig redusert gjennom støyskjerming (Multiconsult 1998). Støy vil uansett berøre nærområdet til eldresenteret

og et viktig anlegg for friluftslivet (**Lokalitet 4.2 - Skui**). Deler av strekningen er imidlertid allerede sterkt berørt av støy fra E16.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Skui tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet. Stasjonen blir liggende i rimelig nærhet til et viktig utgangspunkt for turer nordover i Krokskogen.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil komme i berøring med lokalt og regionalt viktige friluftslivslokaliteter. Jernbanen vil imidlertid i noen grad underordnes det komplekse trafikkbildet lokalt med hensyn til støy og terrenginngrep.

En jernbane med stasjon ved Skui vil bety en forbedring av de mulighetene som allerede eksisterer for friluftslivsbruk. For brukere fra Ringerike/Hole, vil en slik stasjonsplassering åpne for turer gjennom Krokskogen på sykkel, til fots eller på ski. For friluftslivsbrukere fra Oslo og Bærum vil denne stasjonen medføre små forbedringer sammenliknet med dagens situasjon.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Økri

Effektbeskrivelse

En dagstrekning på 1300 meter krysser riksvegen, Isielva (**Lokalitet 3.1 - Isielva (Sandviksvassdraget)**) og berører kulturlandskapsområdet som strekker seg fra Bjørumsaga i vest til Frogner i øst mellom Isielva og brekket opp mot Krokskogen (**Lokalitet 3.5 - Frogner - Tandberg**).

Jernbanen skjærer seg svært dypt inn i de sentrale deler av kulturlandskapsområdet omkring gårdene Frogner og Tandberg. Inngrepet splitter opp lokaliteten, og vil etterlate et stort terrenginngrep i et bolignært område.

Hele strekningen blir berørt av periodisk støy, men skjerming vil redusere virkningene vesentlig (Multiconsult 1998). Det flate, åpne landskapet har liten evne til støyskjerming.

Jernbanen vil være en barriere for beboere i Rykkinn som bruker landbruksområdet som nærområde vinterstid.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Økri tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet. Stasjonen blir liggende i rimelig nærhet til et viktig utgangspunkt for turer nordover i Krokskogen.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre viktige nærområder og registrerte friluftslivslokaliteter. Jernbanen vil i noen grad, for deler av strekningen, underordnes det komplekse trafikkbildet lokalt.

En jernbane med stasjon ved Økri vil bety en viss forbedring av de mulighetene som allerede eksisterer for friluftslivsbruk. For brukere fra Ringerike/Hole, vil en slik stasjonsplassering til en viss grad åpne for turer gjennom Krokskogen på sykkel, til fots eller på ski. For friluftslivsbrukere fra Oslo/Bærum vil denne stasjonen medføre små forbedringer sammenliknet med dagens situasjon.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Over Kroksund

Effektbeskrivelse

En 1000 meter lang dagstrekning i bru over Kroksundet kommer i direkte berøring med Tyrifjorden/Steinsfjorden (**Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden**) og Rørvik Camping (**Lokalitet 4.10 - Rørvik Camping**).

Brua vil være tydelig eksponert for store deler av både Tyrifjorden og Steinsfjorden, men vil ikke være et hinder for båttrafikken lokalt.

Det vil bli en omfattende fylling fra Rudstangen og nordover, et inngrep som blir svært godt synlig fra sjøen og Storøya. Støy fra jernbanen vil bli skjermet (Multiconsult 1998), og støybelastningen vil bli akseptabel for friluftslivsinteressene i området.

Omfang: Stort negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil nærmest ødelegge Rørvik Camping, en verdifull lokalitet for friluftslivet lokalt og regionalt. Det finnes alternative lokaliteter, men en stor gruppe brukere av campingplassen er årvisse og har til dels fast vognoppstilling. Brua vil være et forstyrrende element for båtbruken i et kjerneområdet for utfarten.

Støy vil i noen grad redusere rekreasjonsverdien innenfor sentrale båtutfartsområder.

Konsekvensgrad: Stor negativ konsekvens (-3)

Dagstrekningen Vik øst

Effektbeskrivelse

En 400 meter lang dagstrekning vest for Vik sentrum skjærer gjennom nærområdet til nordre Gjesval og kommer i berøring med Viksåsen (**Lokalitet 3.13 - Steinsåsen - Viksåsen - Løken**). Strekningen vil bli støyskjermet (Multiconsult 1998). Vik Camping (**Lokalitet 4.19 - Vik Camping**) blir i noen grad berørt av støy fra jernbanen.

Dagstrekningen medfører begrenset barriereeffekt.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Vik tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet. Stasjonen blir liggende i rimelig nærhet til egnede badeområder for beboere i Hønefoss.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre verdifulle lokaliteter for friluftslivet lokalt. Lokalitetene er i varierende grad belastet med støy fra E16 fra før.

En jernbane med stasjon ved Vik vil bety en viss forbedring av de mulighetene som allerede eksisterer for friluftslivsbruk. Særlig for brukere fra Hønefoss, vil en slik stasjonsplassering bedre tilgjengeligheten til Steinsfjorden og aktiviteter knyttet til denne.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Vik sentrum

Effektbeskrivelse

Se dagstrekningen Vik øst.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Se dagstrekningen Vik øst.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Vik vest

Effektbeskrivelse

En 800 meter lang dagstrekning vest for Vik sentrum skjærer gjennom nrområdet til boligene ved Sørenga og kommer i berøring med Viksåsen (**Lokalitet 3.13 - Steinsåsen - Viksåsen - Løken**). Begge utsettes for periodisk støy, men støyskjerming vil redusere virkningene vesentlig. Dagstrekningen medfører begrenset barriereeffekt.

Den planlagte jernbanestasjonen ved Vik tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet. Stasjonen blir liggende i rimelig nærhet til egnete badeområder for beboere i Hønefoss.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre nærmiljøet til flere boliger og en mye brukt friluftslivslokalitet.

En jernbane med stasjon ved Vik vil bety en viss forbedring av de mulighetene som allerede eksisterer for friluftslivsbruk. For brukere fra Hønefoss, vil en slik stasjonsplassering bedre tilgjengeligheten til Steinsfjorden og bruken av denne.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Busund

Effektbeskrivelse

Dagstrekningen mellom Selterud og Tolpinrud (9 km) skjærer igjennom to lokalt og regionalt viktige og sammenhengende dagstuumråder (**Lokalitet 2.13 - Mosmoen - Lamoen og Lokalitet 2.14 - Svensrudmoen**). Dagstrekningen fragmenterer og jernbanen danner en markert barriere gjennom disse.

Dagstrekningen skjærer over Pilegrimsleden (**Lokalitet 4.18 - Pilegrimsleden mellom Sundvollen og Haugsbygda**), og danner en barriere for bruken av denne.

Nærmere Hønefoss skjærer dagstrekningen gjennom et lokalt viktig nrområde til Hønefoss (**Lokalitet 3.18 - Prestemoen**). Lokaliteten fragmenteres, og bruken hindres av jernbanens barrierevirkning.

Ringeriksbanen vil medføre periodisk støy i samtlige lokaliteter, og generelt i en bredde på omlag 600 m over første del av strekningen fram til kryssinga av Storelva. Støyskjerming og senket traséføring reduserer støybelastningen herfra og fram til Hønefoss, bl.a. gjennom Prestemoen (**Lokalitet 3.18 - Prestemoen**) (Multiconsult 1998).

Den planlagte jernbanestasjonen ved Lamoen tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Stort negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Jernbanen splitter og reduserer bruksmulighetene i et av Holebygdas viktigste turområder. Spesielt vinterstid, når det er mulig å gå på ski over innmarka, vil jernbanen være et hinder for adkomsten til skogsområdene østfra.

En jernbane med stasjon ved Lamoen vil bedre tilgjengeligheten til de samme områdene for friluftslivsbrukere fra både Vik og Hønefoss.

Det finnes ikke gode alternative områder for beboere i Holebygda som kan redusere konsekvensgraden.

Konsekvensgrad: Stor negativ konsekvens (-3)

Dagstrekningen Steinssletta

Ringeriksbanen foreligger med tre varianter over strekningen, uten at dette gir utslag i effekt- og konsekvensvurderingene.

Effektbeskrivelse

En omlag 3 km lang dagstrekning mellom Steinsåsen og Øderø er lokalisert langs dagens E16 over innmarka. Jernbanen vil komme berøre den anlagte sykkel-/gangstien langs Steinssletta. Tunnelinnslaget i Steinsåsen vil komme i berøring med nærområdet til boligfeltet i Steinsåsen.

Hele strekningen i en bredde på omlag 600 m blir berørt av periodisk støy med døgnkvalitetsnivå over 55 dBA (Multiconsult 1998). Dagens veg (E16) er årsak til at området allerede er støybelastet.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil ikke berøre registrerte friluftslivslokalteter, men vil berøre det flate jordbrukslandskapet over Steinssletta. Ved Øderø vil det måtte bli en lang, markert og skjjemende skjæring før det blir tilstrekkelig overhøyde.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Botilrud

Ringeriksbanen foreligger med fire varianter over strekningen uten at dette gir utslag i effekt- og konsekvensvurderingene.

Effektbeskrivelse

En dagstrekning på omlag 650 meter skjærer gjennom det historiske kulturlandskapet rett sør for Norderhov kirke. Pilegrimsleden (**Lokalitet 4.18 - Pilegrimsleden mellom Sundvollen og Haugsbygda**) berøres, men denne er identisk med rv. 158 over strekningen.

Periodisk støy vil berøre Norderhov kirke og nærområdet omkring, men støyskjerming vil redusere virkningene vesentlig (Multiconsult 1998).

Den planlagte jernbanestasjonen ved Botilrud tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre det vakre kulturlandskapet ved Norderhov. Området er fra før berørt av E16 og avgreiningen vestover (rv.158). Disse inngrepene vil i noen grad underordne jernbanen som inngrep.

Støy fra jernbanen vil forringe dette historiske kulturlandskapet som allerede i noen grad er berørt av rv. 158 og E16.

En jernbane med stasjon ved Botilrud vil forenkle adkomsten til Pilgrimsleden, Norderhov kirke og det historiske landskapet omkring.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Dagstrekningen Hvervenmoen

Effektbeskrivelse

Dagstrekningen mellom Hverven og Tolpinrud (omlag 3 km) berører direkte et nærområde (**Lokalitet 3.17 - Hvervenmoen**) og medfører økt støybelastning i boligområdet Tolpinrud, men terrengformene vil i noen grad fungere som naturlig støyskjerming av (**Lokalitet 3.19 - Tolpinrud**) Multiconsult 1998).

Den planlagte jernbanestasjonen ved Hvervenmoen tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil skjære gjennom et lokalt viktig nærområde for beboere i Hønefoss. Området er fra før i noen grad berørt av jernbanen. Nærområdet Hvervenmoen vil splittes opp, og jernbanen danner en barriere som vanskeliggjør adgangen og hindrer bruken.

Jernbanestasjonen vil på sin side bedre tilgjengeligheten til nærområdet. Stasjonen vil i noen grad redusere den barrierevirkningen som jernbanen medfører.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Vest for kartverket

Effektbeskrivelse

Dagstrekningen mellom Storjordet og Tolpinrud (omlag 3,5 km) berører direkte et nærområde (**Lokalitet 3.17 - Hvervenmoen**), og nærmiljøet omkring boligområdet Tolpinrud utsettes for periodisk støy fra jernbanen. Nærområdet ved Tolpinrud (**Lokalitet 3.19 - Tolpinrud**) blir i mindre grad berørt av støy på grunn av terrengegenskapene (Multiconsult 1998).

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil skjære gjennom et lokalt viktig nærområde for beboere i Hønefoss og medføre ytterligere støy i boligområdet Tolpinrud med nærliggende grøntområder.

Området er fra før i noen grad berørt av jernbanen. Nærområdet Hvervenmoen vil splittes opp, og jernbanen danner en barriere som vanskeliggjør adgangen og hindrer bruken.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Bærenga

Effektbeskrivelse

Dagstrekningen Storjordet - Bærenga - Tolpinrud (omlag 3,2 km) berører direkte to nærområder (Lokalitet 3.17 - Hvervenmoen og Lokalitet 3.18 - Prestmoen) og medfører økt støybelastning i nærmiljøet omkring boligområdene Bærenga og Tolpinrud (Døgnkvalitetsnivå over 60 dBA) (Multiconsult 1998).

Den planlagte jernbanestasjonen ved Tolpinrud tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil skjære gjennom to lokalt viktige nærområder for beboere i Hønefoss og medføre ytterligere støy i boligområdene Bærenga og Tolpinrud med nærliggende grøntområder. Boligområdene er fra før i noen grad berørt av jernbanen. Nærområdet Hvervenmoen vil splittes opp, og jernbanen danner en barriere som vanskeliggjør adgangen og hindrer bruken. Prestemoen berøres i ytterkant, og inngrepet medfører begrenset barriereeffekt i denne lokaliteten.

En jernbanestasjon ved Tolpinrud vil i liten grad berøre friluftslivsbruken lokalt i området.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Dagstrekningen Hønefoss vest

Effektbeskrivelse

Jernbanen vest for og utenom dagens stasjon berører ingen registrerte friluftslivslokalteter eller grøntområder forøvrig, men nærområder berøres av ytterligere støy.

Den planlagte jernbanestasjonen vest for Hønefoss tilrettelegger for større friluftslivsbruk med utgangspunkt i stasjonsområdet.

Omfang: Lite/intet omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil i liten grad medføre ytterligere konsekvenser for friluftslivet. Området er fra før berørt av E16.

En jernbanestasjon vest for Hønefoss vil i liten grad berøre friluftslivsbruken lokalt.

Konsekvensgrad: Ubetydelig/ingen konsekvens (0)

Dagstrekningen Hønefoss sentrum

Effektbeskrivelse

Jernbanen er planlagt i dagens jernbanetrasé over strekningen, og Ringeriksbanen vil i liten grad medføre ytterligere effekter på friluftslivsinteressene. Nærområder berøres av støy i anleggsperioden, og breddeutvidelser på jernbanen vil minske avstanden til linja.

Omfang: Lite/intet omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil i liten grad medføre ytterligere konsekvenser for friluftslivet

Konsekvensgrad: Ubetydelig/ingen konsekvens (0)

5.2 Sammenstilling dagstrekninger

Tabell 5.1 er en sammenstilling av dagstrekninger med tilhørende effekt- og konsekvensvurderinger.

Tabell 5.1. Sammenstilling av dagstrekninger med tilhørende effekt- og konsekvensvurderinger.

Dagstrekning	Effekter av dagstrekningen	Konsekvenser av dagstrekningen
Sandvika	Lite/intet	Ubetydelig/ingen
Skaret	Middels negativt	Liten negativ
Sønsterud	Middels negativt	Liten negativ
Øreløkka	Middels negativt	Liten negativ
Nedre Nes	Middels negativt	Liten negativ
Utvika	Middels negativt	Middels negativ
Elgstangen/Sundvollen	Middels negativt	Middels negativ
Lårvika	Middels negativt	Middels negativ
Elvikstangen	Middels negativt	Middels negativ
Åsatangen	Stort negativt	Stor negativ
Fleskerud	Lite/intet	Ubetydelig/ingen
Hønefoss (fra øst)	Lite/intet	Ubetydelig/ingen
Bjørnum	Lite/intet	Liten negativ
Kjaglidalen	Stort negativt	Stor negativ
Guribysaga	Stort negativt	Middels negativ
Isi	Middels negativt	Liten negativ
Skui	Middels negativt	Liten negativ
Økri	Middels negativt	Middels negativ
Over Kroksund	Stort negativt	Stor negativ
Vik øst	Middels negativt	Liten negativ
Vik sentrum	Middels negativt	Liten negativ
Vik vest	Middels negativt	Liten negativ
Busund	Stort negativt	Stor negativ
Steinssletta	Middels negativt	Liten negativ
Botilrud	Middels negativt	Liten negativ
Hvervenmoen	Middels negativt	Middels negativ
Vest for kartverket	Middels negativt	Middels negativ
Bærenga	Middels negativt	Middels negativ
Hønefoss vest (for og utenom dagens stasj.)	Lite/intet	Ubetydelig/ingen
Hønefoss sentrum	Lite/intet	Ubetydelig/ingen

5.3 Effekter og konsekvenser -tverrslagsområder

Notatet «Div. forutsetninger til bruk for konsulentene i utredning (Jernbanelverket 1997f. Gjengitt i Vedlegg 3), er lagt til grunn for effekt- og konsekvensvurderingene i tverrslagsområder.

Tverrslagsområdet Persbråten

Effektbeskrivelse

Tverrslagsområdet berører et lite kulturlandskapsområde (**Lokalitet 3.3 - Svartoråsen - Risfjellkastet**) i nordøstlige ytterkant av Vestmarka (**Lokalitet 2.1 - Vestmarka**). Anleggsvegen vil skjære over lysløypa fra Skui og over mot Vestmarksetra (**Lokalitet 4.2 - Skui**). Den gamle kjerrevegen langs Urselva vil bli omdefinert og utbygd til anleggsvegstandard med åtte meters bredde. Tilsvarende gjelder gårdsvegene og vegen gjennom boligfeltet. Hvis en velger å kjøre ut massene, vil dette forårsake støy og trafikkfare gjennom gårds- og boligområder over en flere års anleggsperiode.

Omfang: Middels omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil medføre trafikk- og anleggsstøy i en flerårig anleggsperiode innenfor et avgrenset område av middels friluftslivsverdi. En lavstandard turveg vil oppgraderes til anleggsveg med 8 meters bredde. Turvegen vil tape vesentlige kvaliteter.

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

Tverrslagsområdet Rustad

Effektbeskrivelse

Tverrslagsområdet omfatter et mindre boligområde, samt skogsterrenget på begge sider av riksvegen vest for Bjørumsaga. Området berører ytterkant av **Krokskogen (Lokalitet 1.1 - Krokskogen)** og Vestmarka (**Lokalitet 2.1 - Vestmarka**). Det vil ikke være behov for anleggsveg i området.

Tverrslagsområdet blir støyutsatt over en flerårig anleggsperiode.

Omfang: Middels omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil medføre anleggsstøy innenfor et svært begrenset område over en periode på flere år. Støyen vil berøre nærområdet for flere husstander, men området er allerede berørt av E16 i dag.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Tverrslagsområdet Myra

Effektbeskrivelse

Tverrslagsområdet omfatter flere vegstrekninger av ulik alder og standard etter flere endringer av det som er E16 i dag. Området ligger i bratt hellende terreng mot Holsfjorden (**Lokalitet 1.2**

- Tyrifjorden/-Steinsfjorden), og kommer ikke i direkte berøring med noen registrerte friluftslivslokaliteter. Området er lokalisert i grenseområdet mellom nordlige del av Vestmarka (Lokalitet 2.1 - Vestmarka) og vestlige del av Krokskogen (Lokalitet 1.1 - Krokskogen). Det vil ikke være behov for bygging av anleggsveg i området.

Omfang: Middels omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil berøre yttergrenser for viktige friluftslivsområder, men vil ikke komme i konflikt med vesentlige utgangspunkt for friluftslivsbruken.

Konsekvensgrad: Liten negativ konsekvens (-1)

Tverrslagsområdet Djupedalen

Effektbeskrivelse

Det er planlagt et tverrslag i nordenden av Djupedalen. Uansett valg av tverrslag, vil det måtte skje inngrep i sentrale deler av Krokskogen (Lokalitet 1.1 - Krokskogen). Framføring av anleggsveg/opprusting av dagens skogsbilveg til anleggsvegstandard vil være relativt store inngrep. Hvis massene tas ut av området, vil det bli mer trafikk på anleggsvegen, men etter en anleggsperiode vil det kunne være lite synlige spor etter inngrepet. Vegstandard for utkjøring av masser vil bl.a. innebære en vegbredde på 8 meter.

Anleggsvegen vil komme i direkte konflikt med en viktig innfallsport til Marka (Lokalitet 2.4 - Sollihøgda).

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil i form av tverrslaget berøre sentrale deler av Krokskogen og komme i konflikt med en svært mye benyttet innfartsåre til Marka, et område som i dag er lite berørt av tunge tekniske inngrep, og hvor dette er en vesentlig kvalitet av stor betydning for brukerne.

Konsekvensgrad: Stor negativ konsekvens (-3)

Tverrslagsområdet Plassedammen

Effektbeskrivelse

Det er planlagt flere tverrslag innenfor området. Uansett valg av tverrslag, vil Ringeriksbanen medføre inngrep i sentrale deler av Krokskogen (Lokalitet 1.1 - Krokskogen). Framføring av anleggsveg/opprusting av dagens skogsbilveg til anleggsvegstandard vil bli relativt store inngrep. Hvis massene tas ut av området, vil det bli mer trafikk på anleggsvegen, men etter en anleggsperiode vil det kunne være lite synlige spor etter inngrepet. Vegstandard for utkjøring av masser vil være en vegbredde på 8 meter.

Anleggsvegen vil komme i konflikt med turveg/skiløype opp langs Lomma (Lokalitet 4.3 - By - Tverrelva - Mosebråten - Løvli), og berøre kulturlandskapet i Lommedalen (Lokalitet 2.3 - Lommedalen).

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil i form av tverrslaget berøre sentrale deler av Krokskogen, et område som i dag er lite berørt av tunge tekniske inngrep, og hvor dette er en vesentlig kvalitet av stor betydning for brukerne.

Konsekvensgrad: Stor negativ konsekvens (-3)

Tverrslagsområdet Damtjernsveien

Effektbeskrivelse

Tverrslagsområdet er lokalisert til brattlia mellom Gyrihaugen og Steinsfjorden. Området omfatter en stor del av tettstedet Åsa, hytteområder og flere omtalte friluftslivlokaliteter (Lokalitet 1.2 - Tyrifjorden/Steinsfjorden, Lokalitet 3.9 - Åsatangen, Lokalitet 4.13 - Skardvegen, Lokalitet 4.14 - Mørkgonga og Lokalitet 4.15 - Kjerraten mellom Åsa og Damtjern). Anleggsvegen fra tverrslaget og ned til Åsaveien vil bli omlag 1 km lang og i noen grad være en utbedring av Damtjernsveien opp til Pjåka.

Omfang: Middels negativt omfang

Konsekvensbeskrivelse

Ringeriksbanen vil i form av tverrslaget berøre nærområdet til beboere i Åsa og flere lokalt og regionalt viktige friluftslivlokaliteter i form av støy og risiko knyttet til anleggsdrift over en periode på flere år..

Konsekvensgrad: Middels negativ konsekvens (-2)

5.4 Sammenstilling tverrslagsområder

Tabell 5.2 er en sammenstilling av tverrslagsområder med tilhørende effekt- og konsekvensvurderinger.

Tabell 5.2. *Sammenstilling av tverrslagsområder med tilhørende effekt- og konsekvensvurderinger.*

Tverrslagsområde	Effekter i tverrslagsområdet	Konsekvenser i tverrslagsområdet
Persbråten	Middels negativt	Middels negativ
Rustad	Middels negativt	Liten negativ
Myra	Middels negativt	Liten negativ
Djupedalen	Middels negativt	Stor negativ
Plassedammen	Middels negativt	Stor negativ
Damtjernsveien	Middels negativt	Middels negativ

6 Avbøtende tiltak

6.1 Generelle tiltak

Generelle avbøtende tiltak er i første rekke landskapspleietiltak for å tilpasse terrenginngrep lokalt slik at skjemmende trekk ved inngrepet i størst mulig grad underordnes terregegenskapene forøvrig. I enkelte tilfeller vil det ikke være mulig å underordne, og det kan tvert i mot være viktig å fremheve inngrepet og heller tilstrebe en god visuell utforming. Brospenn kan tjene som eksempel på inngrep som ikke kan underordnes og hvor resultatet er gitt av inngrepets egen estetiske utforming. Dette er forhold som er av stor betydning for friluftslivsbrukere, men som behandles av prosjektets landskapsarkitekter, arkitekter og tekniske konstruktører.

Støyskjerming av boligområder og grøntstrukturen i tilknytning til denne er også å regne som generelle tiltak av betydning også for nærfriluftslivet. Det bør vurderes støyskjerming hvor en former terrenget og kombinerer dette med vegetasjonsetablering. Støyskjerming av boligområder kommenteres av utredere på tema Støy og vibrasjoner.

At det tas hensyn til anbefalinger fra fagutredningen på tema Landskapsøkologisk analyse vil også være av positiv betydning for friluftslivet. Det biologiske mangfoldet er en vesentlig del av opplevelsesmulighetene i friluftslivet.

Et avbøtende tiltak som vil være av stor betydning for friluftslivsinteressene, er å gjennomføre anleggsstopp i helger og på høytidsdager.

6.2 Spesielle tiltak på dagstrekninger

Dagstrekningen Skaret

- Sikre undergang mellom Vefsrud og Fjulsrud.

Gangstien mellom Vefsrud og Fjulsrud er eneste ferdselsveg som blir berørt av dagstrekningen. Gangstien er en mulig adkomst til Holsfjorden og bruksmulighetene knyttet til fjorden.

Dagstrekningen Oreløkka

- Sikre undergang for trasé mot Krokskogen.

Denne undergangen vil antakelig best sikres ved at jernbanens kryssing med den gamle Ringeriksveien gis en utforming som også ivaretar muligheten for gående og syklende til å passere.

Dagstrekningen Nedre Nes

- Sikre undergang for/omlegging av trasé mot Krokkleiva.

Traséen opp mot Krokskogen er samtidig endepunkt for gangstien mellom Krokkleiva og Nes. Det enkleste vil antakelig være å legge gangstien litt lenger sør og på sørsida av tunnelinnslaget.

Dagstrekningen Elgstangen/Sundvollen

- Sikre undergang for traséer mot Krokskogen.

Dette gjelder vegen mot Høgkastet, vegen mot Klokkerbråtan, vegen mot Rørvikberget og skogsvegen mot Krokskogen med utgangspunkt rett øst for Tyriheimen. Det er dessuten viktig å opprettholde adkomsten til Krokskogen på gangstien som tar opp fra Ringeriksveien rett nord for Høgkastet. Tiltaket vil antakelig oppnås ved sikring av dagens vegframføring.

Dagstrekningen Lårvika

- Sikre adkomsten mellom Åsaveien og Steinsfjorden/private hytter over strekningen.

Det ligger flere hytter langs østsida av Steinsfjorden. Mange vil få adkomsten til hytta avskåret av jernbanen, og det bør bygges ny veg/gangsti som samler disse adkomstene og leder til 2-3 underganger over strekningen. Dette er av positiv betydning også for eiere av hytter som blir liggende øst for jernbanen og for brukere forøvrig som ønsker adkomst til Steinsfjorden.

Dagstrekningen Elvikstangen

- Sikre adkomsten mellom Åsaveien og Steinsfjorden/private hytter over strekningen.

Det ligger flere hytter langs østsida av Steinsfjorden. Mange vil få adkomsten til hytta avskåret av jernbanen, og det bør bygges ny veg/gangsti som samler disse adkomstene og leder til 3-4 underganger over strekningen. Dette er av positiv betydning også for eiere av hytter som blir liggende øst for jernbanen og for brukere forøvrig som ønsker adkomst til Steinsfjorden.

Dagstrekningen Åsatangen

- Sikre adkomsten mellom Åsaveien og Steinsfjorden/private hytter over strekningen.

Det ligger flere hytter langs østsida av Steinsfjorden. Mange vil få adkomsten til hytta avskåret av jernbanen, og det bør bygges ny veg/gangsti som samler disse adkomstene og leder til flere underganger over strekningen. Dette er av positiv betydning også for eiere av hytter som blir liggende øst for jernbanen og for brukere forøvrig som ønsker adkomst til Steinsfjorden fra Åsaveien. Endel underganger vil måtte bygges for å lede biltrafikken gjennom Åsa, men det bør legges til rette med flere underganger også for gående og syklende spesielt. Trafikkbildet etter en omlegging av vegnettet er foreløpig uklart, men det bør uansett legges stor vekt på adkomsten fra boliger til nærområder/leikeområder innenfor Åsabygda.

- Unngå direkte berøring med traséen for kjerraten i Åsa
Kjerraten og «kjerratstien», som er under etablering, må sikres en vid passering under jernbanen.

Dagstrekningen Hønefoss (fra øst)

- Sikre adkomsten fra boligfelt til nærområdet Hovsenga på begge sider av jernbanen.

Det er allerede i dag forholdsvis trangt mellom jernbanen og de nærmeste boligene, men det er mulig å komme seg fram til Hovsenga fra de nærmeste boligområdene langs jernbanen i dag. Denne adkomsten bør opprettholdes eller bedres for å gjøre nærområdet lettere tilgjengelig for brukerne. Dagens passeringsmulighet under jernbanen til Hovsenga bør opprettholdes også etter en eventuell ny jernbane.

- Støyskjerming av nærområdet Hovsenga

En støyskjerming av Hovsenga vil antakelig innebære en forlengelse østover av de pålagte støyskjermingstiltakene mot boligfeltet.

Dagstrekningen Kjaglidalen

- Sikre adkomsten i dalføret.

Brupillarer eller eventuell fylling bør utformes med tanke på at Kjaglidalen er mye benyttet som innfallsport til Krokskogen fra Bærum.

- Støyskjerming av hensyn til friluftslivet

Kjaglidalen er i liten grad berørt av tekniske inngrep i dag, og dalføret ligger avskjermet fra støy med unntak av E16 i sørenden. En vesentlig kvalitet ved Kjaglidalen forsvinner med støybelastningen fra jernbanen. Denne støybelastningen bør begrenses så mye som mulig.

Dagstrekningen Guribysaga

- Sikre adkomsten langs Lomma

Dette er en svært viktig innfartsåre til Krokskogen sommer og vinter. Dagstrekningen blir liggende i overgangen mellom Krokskogen og kulturlandskapet Lommedalen. Det er av stor betydning at jernbanen ikke er til hinder for friluftslivet, og adkomsten langs Lomma bør opprettholdes på begge sider av elva.

- Støyskjerming av hensyn til friluftslivet

Dagstrekningen ligger i innledningen/avslutningen av turtraséen. Støy er en uønsket kvalitet i området, og bør begrenses i størst mulig grad. Det vil antakelig ikke bli stilt krav om støyskjerming av hensyn til fastboende.

Dagstrekningen Isi

- Sikre adkomsten langs begge sider av Isielva.

Elva brukes som fiskeelv, og Bærum kommune planlegger en fiskesti langs elva. Jernbanen bør ikke være til hinder for en slik tilrettelegging, men gis en utforming som ikke hindrer fortsatt bruk av området.

Dagstrekningen Skui

- Sikre adkomsten langs begge sider av Isielva.

Elva brukes som fiskeelv, og Bærum kommune planlegger en fiskesti langs elva. Jernbanen bør ikke være til hinder for en slik tilrettelegging, men gis en utforming som ikke hindrer fortsatt bruk av området.

Dagstrekningen Økri

- Sikre adkomsten langs begge sider av Isielva.

Elva brukes som fiskeelv, og Bærum kommune planlegger en fiskesti langs elva. Jernbanen bør ikke være til hinder for en slik tilrettelegging, men gis en utforming som ikke hindrer fortsatt bruk av området.

- Legg banen så lavt i terrenget at dagstrekningen innskrenkes i øst.

For å begrense inngrepet i kulturlandskapet på strekningen og for å redusere barrierevirkningen av jernbanen, bør det tilstrebes en dagstrekning som blir kortest mulig.

Dagstrekningen Over Kroksund

- Sikre undergang for båttrafikken

Dette bør ikke være noe problem, men det er stor ferdsel gjennom Kroksund i dag.

Dagstrekningen Steinssletta

- Opparbeide ny gang- og sykkelsti på andre siden av E16

En flytting av gang- og sykkelstien over strekningen vil være av stor betydning for den lokale bruken og atkomsten til Vik til fots eller med sykkel.

Dagstrekningen Hvervenmoen

- Sikre adkomsten over/under jernbanen for de viktigste turtraséene.

Hvervenmoen er et nærområde til Hønefoss og mye benyttet. Markerte stier/skogsveger kanaliserer ferdselen og peker samtidig på nødvendige passeringsmuligheter.

- Støyskjerming av det flattliggende turområdet Hvervenmoen.

Støyskjerming av hensyn til friluftslivet bør prioriteres i dette mye benyttede nærområdet.

- Sikre adkomsten langs Storelva

Jernbanen vil antakelig gå så høyt i terrenget at det er enkelt å sikre en passering av jernbanen langs og på begge sider av Storelva.

Dagstrekningen Vest for kartverket

- Sikre adkomsten over/under jernbanen for de viktigste turtraséene.

Hvervenmoen er et nærområde til Hønefoss og mye benyttet. Markerte stier/skogsveger kanaliserer ferdselen og peker samtidig på nødvendige passeringsmuligheter.

- Støyskjerming av det flattliggende turområdet Hvervenmoen.

Støyskjerming av hensyn til friluftslivet bør prioriteres i dette mye benyttede nærområdet.

- Sikre adkomsten langs Storelva

Jernbanen vil antakelig gå så høyt i terrenget at det er enkelt å sikre en passering av jernbanen langs og på begge sider av Storelva.

Dagstrekningen Bærenga

- Sikre adkomsten over/under jernbanen for de viktigste turtraséene/traktorvegene.

Prestemoen er et nærområde til Hønefoss og mye benyttet. Markerte stier/skogsveger kanaliserer ferdselen og peker samtidig på nødvendige passeringsmuligheter.

- Sikre atkomsten langs Storelva

Jernbanen vil antakelig gå så høyt i terrenget at det er enkelt å sikre en passering av jernbanen langs og på begge sider av Storelva.

6.3 Spesielle tiltak i tverrslagsområder

Tverrslagsområdet Persbråten

- Vektlegg anbefalingene fra massedeponiuundersøkelsene når det gjelder valget mellom deponi lokalt og utkjøring av masser.
 - Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig standard
 - Sikre passeringmulighet for lysløypa fra Skui under anleggsperioden
- Anleggsvegen bør fremstå som skogsbilveg av normal standard etter anleggsslutt. Dagens bredde, kurvatur og terrengtilpassing er uttrykk for en hensynsfull vegframføring, og en vesentlig standardhevning vil bryte med dette uttrykket.

Tverrslagsområdet Rustad

- Vektlegg anbefalingene fra massedeponiuundersøkelsene når det gjelder valget mellom deponi lokalt og utkjøring av masser.

Det vil neppe være forbundet med store konflikter å kjøre ut massene med beliggenhet inntil E16.

Tverrslagsområdet Myra

- Vektlegg anbefalingene fra massedeponiuundersøkelsene når det gjelder valget mellom deponi lokalt og utkjøring av masser.

Massene vil være lett tilgjengelige fra eksisterende E16.

Tverrslagsområdet Djupedalen

- Vektlegg anbefalingene fra massedeponiuundersøkelsene når det gjelder valget mellom deponi lokalt og utkjøring av masser.
- Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig standard/nødvendig standard
- Etabler landingsplass for helikopter ved tverrslaget slik at en unngår snøbrøyting fra Sollihøgda til Djupedalen
- Sikre passeringmuligheter i anleggsperioden (stier, løyper, turveger)

Anleggsvegen bør fremstå som skogsbilveg av normal standard etter anleggsslutt. Dagens bredde, kurvatur og terrengtilpassing er uttrykk for en hensynsfull vegframføring, og en vesentlig standardhevning vil bryte med dette uttrykket. For å unngå brøyting av veien(turløypa) vinterstid bør det heller etableres landingsplass for helikopter i tverrslagsområdet

Under anleggsperioden bør det sikres gode passeringmuligheter for merkede stier og løyper på tvers av dalføret. Provisoriske bruer kan være en løsning.

Utkjøring av masser over en periode på flere år vil fremdeles være en vesentlig negativ effekt, men anleggsstopp i viktige perioder for turutfart vil redusere konfliktnivået.

Tverrslagsområdet Plassedammen

- Vektlegg anbefalingene fra massedeponiuundersøkelsene når det gjelder valget mellom deponi lokalt og utkjøring av masser.
- Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig standard/nødvendig standard.
- Sikre passeringmuligheter i anleggsperioden (stier, løyper, turveger)

Anleggsvegen bør fremstå som skogsbilveg av normal standard etter anleggsslutt. Dagens bredde, kurvatur og terrengtilpassing er uttrykk for en hensynsfull vegframføring, og en vesentlig standardheving vil bryte med dette uttrykket.

Under anleggsperioden bør det sikres gode passeringsmuligheter for merkede stier og løyper på tvers av dalføret. Provisoriske bruer kan være en løsning.

Utkjøring av masser over en periode på flere år vil fremdeles være en vesentlig negativ effekt, men anleggsstopp i viktige perioder for turutfart vil redusere konfliktnivået.

Tverrslagsområdet Damtjernsveien

- Vektlegg anbefalingene fra massedeponiundersøkelsene når det gjelder valget mellom deponi lokalt og utkjøring av masser.
- Hvis massene må deponeres lokalt, bør deponiet legges vekk fra strandområdet.
- Tilbakefør anleggsvegen til opprinnelig standard

Området er relativt tett befolket, og flere hytter ligger innenfor tverrslagsområdet. Et massedeponi vil lett komme i konflikt med friluftslivsinteressene i tilknytning til bruken av nærområdene i Åsabygda. Særlig viktig blir det å unngå strandområdene mot Steinsfjorden. Hvis massene kjøres ut, bør det legges stor vekt på å unngå at denne tungtrafikken ledes gjennom de mest befolkede/beferdete deler av bygda.

Anleggsvegen bør ikke framstå som et inngrep etter anleggsslutt.

6.4 Anbefalte traséjusteringer

Traséjusteringene regnes i og for seg ikke som avbøtende tiltak. De er likevel tatt med her fordi en traséjustering kan medføre redusert konflikt med friluftslivsinteressene. Justeringene nevnt nedenunder er begrunnet utifra konfliktreduserende potensiale og antatt teknisk/økonomisk mulighet for utbygger til å realisere justeringene.

- Velg tunnelløsning forbi Utvika for å unngå nedbygging av flere hytter og forstyrrelser av Utvika Camping.
- Legg traséen gjennom Åsa høyere i terrenget og i bakkant av tettstedet for å unngå oppsplitting av bygda og barrierevirkning mot Steinsfjorden, strandområder og private hytter.
- Legg traséen så dypt som mulig gjennom Kjaglidalen, helst under bakkenivå for å redusere inngrepets omfang.
- Legg traséen så dypt som mulig ved Guribysaga, helst under bakkenivå for å redusere inngrepets omfang.
- Legg traséen så lavt i terrenget at dagstrekningen Økri innskrenkes i øst slik at inngrepets barrierevirkning og ødeleggelse av det vakre kulturlandskapet reduseres

7 Rangering

Tabell 7.1. Rangering av dagstrekninger med og uten uten avbøtende og forbedrende tiltak. (NB - Både generelle og spesielle tiltak!) Det er dagstrekning uten avbøtende tiltak som ligger til grunn for den rekkefølgen som er presentert.

Dagstrekning	Konsekvenser <u>med</u> avbøtende tiltak	Konsekvenser <u>uten</u> avbøtende tiltak
Åsatangen	Stor negativ	Stor negativ
Kjaglidalen	Stor negativ	Stor negativ
Busund	Stor negativ	Stor negativ
Over Kroksund	Middels negativ	Stor negativ
Elvikstangen	Middels negativ	Middels negativ
Guribysaga	Middels negativ	Middels negativ
Elgstangen/Sundvollen	Middels negativ	Middels negativ
Utvika	Middels negativ	Middels negativ
Vest for kartverket	Middels negativ	Middels negativ
Hvervenmoen	Middels negativ	Middels negativ
Økri	Middels negativ	Middels negativ
Lårvika	Middels negativ	Middels negativ
Bærenga	Liten negativ	Middels negativ
Vik vest	Liten negativ	Liten negativ
Botilrud	Liten negativ	Liten negativ
Vik sentrum	Liten negativ	Liten negativ
Vik øst	Liten negativ	Liten negativ
Steinssletta	Liten negativ	Liten negativ
Bjørum	Liten negativ	Liten negativ
Nedre Nes	Liten negativ	Liten negativ
Skui	Liten negativ	Liten negativ
Isi	Liten negativ	Liten negativ
Sønsterud	Liten negativ	Liten negativ
Oreløkka	Ubetydelig/ingen	Liten negativ
Skaret	Ubetydelig/ingen	Liten negativ
Fleskerud	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Hønefoss (fra øst)	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Hønefoss vest (for og utenom dagens stasj.)	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Hønefoss sentrum	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen
Sandvika	Ubetydelig/ingen	Ubetydelig/ingen

Tabell 7.1 og tabell 7.2 er en rangering av dagstrekninger og tverrslagsområder med og uten avbøtende tiltak. Anbefalte traséjusteringer er ikke inne i vurderingene av konsekvensgrad med og uten avbøtende tiltak. Det vil ikke alltid være mulig å oppnå en reduksjon i konsekvensgrad tilsvarende et helt trinn på skalaen selv om de tiltakene reduserer konflikten.

Tabell 7.2. Rangering av tverrslagsområder med og uten uten avbøtende og forbedrende tiltak. Det er dagstrekning uten avbøtende tiltak som ligger til grunn for den rekkefølgen som er presentert.

Tverrslagsområde	Konsekvensgrad <u>med</u> avbøtende tiltak	Konsekvensgrad <u>uten</u> avbøtende tiltak
Djupedalen	Middels negativ	Stor negativ
Plassedammen	Middels negativ	Stor negativ
Damtjernsveien	Middels negativ	Middels negativ
Persbråten	Liten negativ	Middels negativ
Rustad	Ingen/ubetydelig	Liten negativ
Myra	Ingen/ubetydelig	Liten negativ

8 Vurdering på korridornivå

Dagens situasjon

Korridorene omfattes av stort sett de samme lokalitetene på strekningen mellom Sandvika og Sundvollen. Korridor via Åsa dekker et område som strekker seg noe lenger østover, men det er i all hovedsak de samme lokalitetene som inngår i influensområdet fra begge korridorer på denne strekningen.

Korridorene deler seg ved Sundvollen. Korridoren videre til Hønefoss via Kroksund omfattes av et stort antall lokalt og regionalt viktige dagstur- og nærområder for beboere i Holebygda og vestlige deler av Hønefoss. Korridoren via Åsa omfatter lokalt og regionalt viktige dagstur- og nærområder for beboere i Sundvollen, Åsabygda og østlige deler av Hønefoss.

Antall lokaliteter, verdi og variasjonsbredden i lokaliteter er forholdsvis lik for begge korridorer. Det er noe flere hytter lokalisert innenfor korridoren via Åsa, men korridoren via Kroksund omfatter lokaliteter med et større brukerpotensiale i og med nærhet til både Vik og Hønefoss, og fordi korridoren er relativt mye bredere skissert inn mot Hønefoss via Kroksund enn via Åsa.

Effekter av jernbanen

Det er vanskelig å vurdere effekter av jernbanen på korridornivå fordi korridorene hver på sin side inneholder svært forskjellige løsningsforslag.

Korridoren via Kroksund vil nødvendigvis i større grad måtte gå i dagen enn korridoren om Åsa på grunn av terrengegenskaper og mangel på fast fjell. Korridorbredden inn mot Hønefoss via Kroksund gjør også at den kommer i berøring med forholdsvis flere lokaliteter enn korridoren via Åsa. Korridor via Åsa vil imidlertid kunne komme i direkte berøring med Kjaglidalen og Lommedalen. Dette representerer på sin side de mindre gode løsningene for korridoren om Åsa.

Korridoren via Åsa vil kunne forårsake en betydelig barrierevirkning for adkomsten til Steinsfjorden, særlig hvis det velges en trasé langs denne. Barrierevirkningen av jernbanen innenfor korridoren via Kroksund er knyttet til flere lokaliteter som også vil kunne fragmenteres av inngrepet.

Støy fra jernbanen har et omfang og en lokalisering som er forbundet med valg av trasé og fordeling av tunnel-/dagstrekninger. Det er ikke korridoregenskapene som avgjør effektene omfang på dette området.

Konsekvenser av jernbanen

Som omtalt under Dagens situasjon, omfattes begge korridorene av flere felles lokaliteter, og forøvrig er det relativt små kvalitetsforskjeller på de to korridorene henholdsvis på strekningen Sundvollen - Vik - Hønefoss og Sundvollen - Åsa - Hønefoss. Av samme grunn vil konsekvensvurderingen være svært lik effektvurderingen over.

Konsekvensene for friluftslivet vil kunne være noe mer negativ for korridor via Kroksund enn for korridor via Åsa. Dette er vurdert ut fra Dagens situasjon og en «normaltrasè» innenfor hver korridor.

Det vil være enklere (teknisk) å redusere konfliktnivået for korridor via Åsa ved å legge traséen i fjell, fordi det finnes fast fjell over stort sett hele korridoren. Hvis en velger tunnel så kommer korridor via Åsa ut som minst konfliktfylt. Det ligger imidlertid ingen føringer for traséutforming innebygd i valg av korridor.

9 Referanser

9.1 Litteratur

- Akershus fylkeskommune 1996. Fylkesdelplan for friluftsliv i Akershus 1996-2000.
- Bærum kommune 1996. Idrett og friluftsliv i Bærum. Melding om kommunedelplan. Vedtatt av kommunestyret 31.1.96.
- Bærum kommune, Reguleringsvesenet 1990. Vannbruksplan for Sandviksvassdraget
- Buskerud fylkeskommune 1993. Vannbruksplan for Tyrifjorden og Steinsfjorden.
- Direktoratet for naturforvaltning 1994. Truete arter i Norge. Verneforslag. DN-rapp. 1994-2.
- Direktoratet for naturforvaltning 1991. «Friluftsliv mot år 2000» Handlingsplan.
- Frydenlund, A. 1991. Kjerraten i Åsa. I «Ski og friluftsliv i Marka». Skiforeningen 1991.
- Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen 1987. Handlingsprogram for friluftsliv 1987-90. Ringerike. Rapport nr.4-87 Del 10.
- Gåsdal, O. 1992. Bruk av tid på friluftsliv i og utenfor nærmiljøet. NINA oppdragsmelding 170.
- Hindhamar - Sundt - Thomassen A/S 1991. Kulturlandskap i Bærum. Analyse av 5 områder.
- Hole kommune 1994. Handlingsplan for friluftsliv for Hole kommune.
- Hole kommune 1995. Pilgrimsleden, Hole kommune
- Hole kommune 1996. Reiselivsplan for Hole kommune 1997-2000.
- Jernbaneverket 1997a. Tilbudsgrunnlag for fagutredninger til konsekvensutredning og hovedplan. Friluftsliv. Ringeriksbanen.
- Jernbaneverket 1997b. Melding med forslag til utredningsprogram. Ringeriksbanen, fase 2. Forslag 29.09.97.
- Jernbaneverket 1997c. Jernbaneverket Region Sør. Traséoversikt. Ringeriksbanen. Konsekvensutredning og Hovedplan 20.09.97. Kart i målestokk 1:50.000.
- Jernbaneverket 1997d. Trasékart i målestokk 1:10.000.
- Jernbaneverket 1997e. Kartkopi i målestokk 1:50.000 med inntegnede tverrslagsområder, anleggsveger og nye stasjoner.
- Jernbaneverket 1997f. Div. forutsetninger til bruk for konsulentene i utredning til hovedplan. Notat fra Astrid Liv Busengdal til Ringeriksbanens prosjektgruppe av 18.11.1997.
- Melby, M. og Toftdahl, H. 1988. Veileder for behandling av friluftslivsinteresser i vassdragskonsesjonssaker. Økoforsk utredning 1988:8.
- Miljøverndepartementet 1994. Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag. T-1082
- Miljøverndepartementet 1991. Gode utearealer i tettbygde strøk. T-812.
- Miljøverndepartementet 1976. Utkast til flerbruksplan for Oslomarka.
- NIVA 1997. Vasspest i Steinsfjorden. Status for utbredelse og omfang i 1996. NIVA-rapport 3650-97.
- Multiconsult 1998. Tegningshefte 2 og 6. Ringeriksbanen. Fagutredning, støy og vibrasjoner.
- Oslo og omegn turistforening 1997. Brev av 21.10.97 vedrørende Ringeriksbanen.
- Oslomarka fiskeadministrasjon 1996. Fiske i Oslomarka. Årbok for Oslomarkas fiskeadministrasjon
- Ringerike kommune 1996a. Grønn plakat
- Ringerike kommune 1996b. Pilgrimsleden, Ringerike kommune.

- Ringerike kommune 1989. Kommuneplanens langsiktige del, vedtatt 24.08.89.
- Ringerike kommune 1985. Utskrift fra møtebok 07.02.85. Sak 13: Verneplan for Hovsenga.
- Ringerikingen 1997a. Informasjonsavis fra Ringerike, Hole og jevnaker kommuner, reiselivsorganisasjonene og Ringerike Næringsforum. Mai 1997
- Ringerikingen 1997b. Informasjonsavis fra Ringerike kommune, august 1997.
- Skiforeningen 1995. Løypekart i Oslomarka.
- Skiforeningen 1991. Ski og friluftsliv i Marka.
- Skogstad, S. og Bergstøl, J. 1997. Ny E16 over Sollihøgda. Konsekvensutredning for Kulturminner
- Statens vegvesen 1995. Konsekvensanalyser Del I-IV. Håndbok 140.
- St. meld. nr. 71. (1972-73) Langtidsprogrammet. Spesialanalyse nr. 6; Friluftsliv. Finansdepartementet.
- St. meld. nr. 63. (1984-85) Samlet plan for vassdrag. Miljøverndepartementet.
- St. meld. nr. 40. (1986-87) Om friluftsliv. Miljøverndepartementet.
- St. meld. nr. 58. (1996-97) Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling. Dugnad for framtida. Miljøverndepartementet.
- St. prp. nr. 4 (1972-73) Om verneplan for vassdrag.
- Sørensen, J. og Muniz u.a. E16 Rørvik - Vik. Registrering av friluftsliv og vurdering av sårbarhet. Foreløpig utkast pr. 12.10.97.
- Vorkinn, M. 1988. Effektene av offentlige tiltak for friluftslivet i tettstedsnære friluftsområder. En litteraturstudie. Økoforsk utredning 1988:10.

9.2 Muntlige kilder

Kontaktperson for Ringerike kommune har vært Miljøvernleder **Grethe Tollefsen**

Kontaktperson for Hole kommune har vært Miljøvernleder **Frode Løset**

Øvrige kontaktpersoner som er referert i teksten:

Jan E. Berg	Ringerike kommune, kulturleder
Hans M. Bråthen	Tyrifjorden båtforening
Hans Chr. Frogner	Bærum grunneierlag, sekretær
Gunnar Gjermundsson	Skiforeningen
Svein Gulbrandsen	Skiforeningen, løypebas
Egil Holm	Vik Camping, vaktmester
Tom Isachsen	Oslomarka Fiskeadministrasjon (OFA)
Unn-Grete Jenssen	Tidl.bestyrer av Sørsetra
Brede Johbråten	Innehaver Utvika Camping
Leif Kagge	Bestyrer av Løvliå
Steinar Kristensen	BJFF - fiskesiden
Harald Kolstad	Jutul IL
Øystein Langslett	Viltnemda i Hole kommune
Kåre Melsæter	Bærum's Verk idrettsforening, leder langrennsgruppa
Liv Næss	Innehaver Nes Camping

Arne Vidar Pedersen
Petter Rognlien
Bjørn Kåre Salvesen
Geir Taugbøl
Runi Vik
Ole Jørn Øverby

Idrettslaget Tyrving, trener
Steinsfjorden fiskeforening
Bærumsmarkas venner.
Lokalkjent
Ansatt Kleivstua
Innehaver Tyrifjorden Turistsenter

Andre kontaktpersoner som er benyttet, men ikke referert:

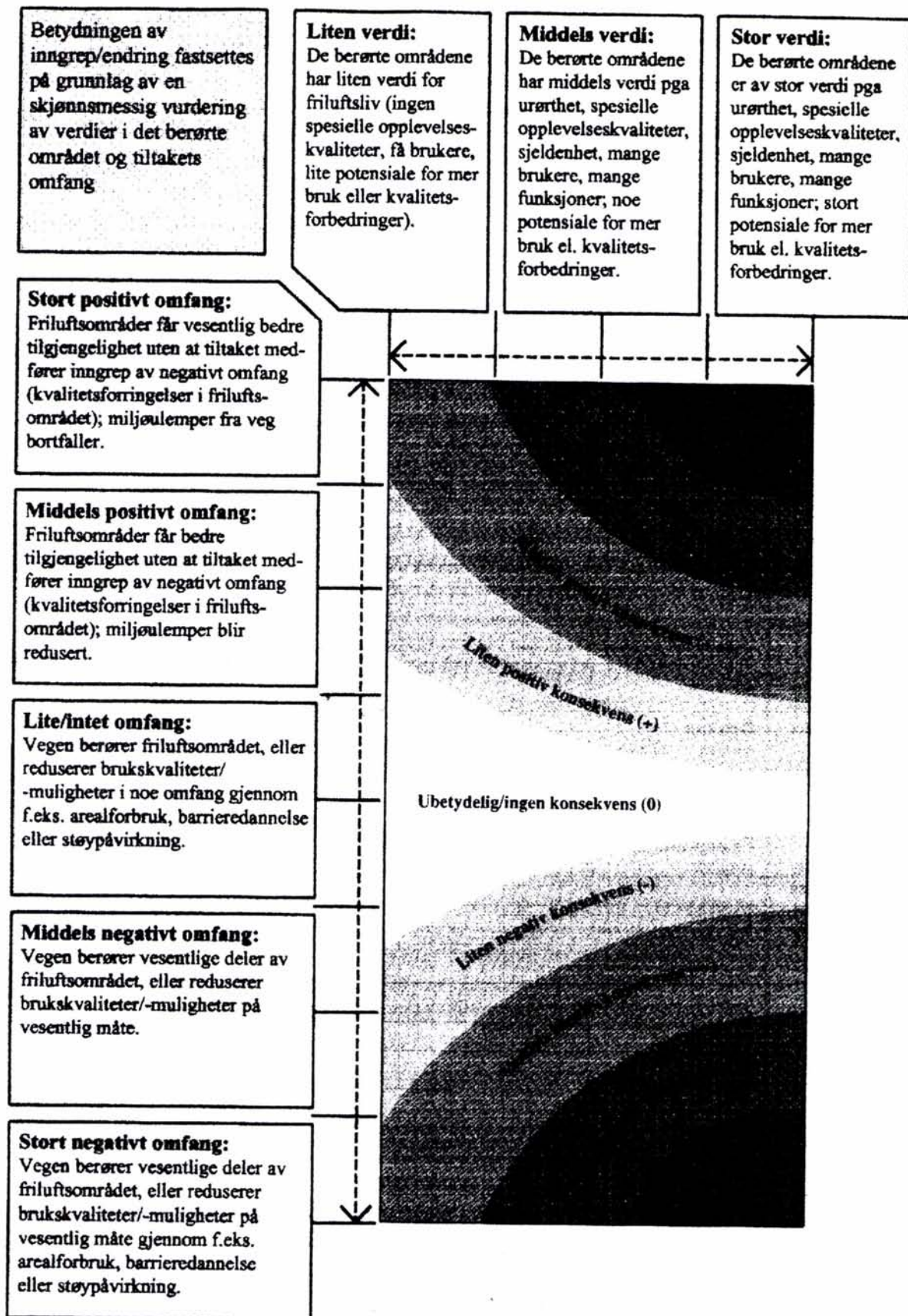
Yngve Andersen
Kåre Haug
Axel Holt
Oddvin Lund
Dag Olsen
Ola Rolund
Ellef Ruud
Kari Sagbakken
Hans Støen
Anders Venbakken

Tidl. viltforvalter i Bærum
Kjentmannskomiteé for skiforeningen
Ringerike turistforening, leder
Oslo Omegn friluftsråd
Bærum JFF, formann
Bestyrer av Sørsetra
Bærum kommune, av.led. park
Bærum kommune, kontaktperson
Bærum kommune, kontaktperson
Oslo og Omegn Turistforening

Vedlegg 1 -Verdikriterieoppsett (St. meld. nr. 63, 1985-86)

Verdi	Kriterier
Svært stor verdi ****	<p>Mangfoldet gjør at opplevelsesverdien i landskapet er svært stor både når det gjelder naturforholdene og når det gjelder eventuelle kulturpregede elementer.</p> <p>Området er ett av få gjenværende urørte naturområder hvor friluftslivsinteresser er viktige eller forventes å bli av betydning regionalt, eventuelt nasjonalt.</p> <p>Området er av en slik størrelse, eller henger sammen med andre viktige friluftslivsområder, at variasjonen innen området gir et godt grunnlag for ulike typer friluftsliv.</p> <p>Området inneholder ett av få gjenværende elementer som har stor opplevelsesverdi for friluftsliv- og/eller rekreasjonsinteressene.</p> <p>Området alene eller knyttet sammen med andre områder er av nasjonal/internasjonalt verdi m.h.p. friluftslivet.</p>
Stor verdi ***	<p>Mangfoldet og opplevelsesverdiene knyttet til landskapet er av stor betydning for friluftslivsinteressene lokalt.</p> <p>Dagens bruk av området til friluftsliv er særlig stor og det finnes få alternative områder</p>
Middels stor verdi **	<p>Områdets mangfold og opplevelsesverdier er moderate.</p> <p>Dagens bruk er moderat og hovedsaklig av lokal karakter.</p>
Liten verdi *	<p>Det er ikke knyttet spesielle opplevelsesverdier av betydning for friluftslivet til området.</p> <p>Bruken av området er svært begrenset både på lokalt og regionalt nivå.</p>

Vedlegg 2 -Vurderingsskjema (Statens vegvesen 1995)



Vedlegg 3 - Div. forutsetn. til bruk for kons. i utredning til hovedplan

I tilbudsgrunnlaget til fagutredninger til konsekvensutredning og hovedplan innen temaene: Friluftsliv, Vassdrag og drikkevann, Landskapsøkologi og Landbruk fremgår det at utredningen også skal omfatte nye stasjonsområder, mulig landingsplass for helikopter ved tverrslagene, anleggsområde og anleggs- og rømningsveier. For å få en mest mulig standardisert utredning fra konsulentene er det nødvendig at Jernbaneverket beskriver utforming, arealbehov og ev. plassering for disse innretningen.

Anleggsvei

Alt. 1.

Det anlegges en anleggsvei som er 8 m bred inkl. minimum 1,25 m fyllingskråninger. Det etableres møteplasser, så tett at man ser fra møteplass til møteplass. Antall møteplasser avhenger av terrenget.

Alt. 2.

Det anlegges en anleggsvei som er 10 m bred inkl. minimum 1,25 m fyllingskråninger. Det etableres ikke møteplasser.

Helårsvei for beredskap

Helårsveien vil være anleggsveien. Helårsveien må høvles og gruses som skogsbilvei. Om vinterne brøytes veien, og selve tverrslagene må holdes åpne for snø. Hvis det ikke er mulig å etablere helårsvei er et alternativ å etablere landingsplass for helikopter.

Landingsplass for helikopter

Diameteren for landingsplass for helikopter skal minimum være 15 meter (kilde: Regler for nye baner. Underbygning. NSB Banedivisjon 18.11.94.). Vi anbefaler at landingsplassen skal ha en diameter på 20 meter. Plassen må være jevn, fri for buskvekster, trær og steinblokker. Om vinteren må det sikres at adkomst fra tverrslagene til landingsplassen er fremkommelig ved at snø fjernes eller pakkes.

Riggområde

Anleggsområdet består av:

- Brakkerigger med sanitær anlegg (tette tanker som tømmes), kontor og spiserom
(i noen tilfelle også sove- og oppholdsrom)
 - Plass/Hall for oppbevaring, bruk og vedlikehold av anleggsmaskiner og utstyr.
 - Plass for oljeutskiller/oppsamling av spillolje
 - Ev. renseanlegg for avløp og sedimenter.
 - Lagerplass for dynamitt (må ligge skjernet eller et stykke unna annen virksomhet)
- Sum: 4 mål

- P- plass for ansatte (dette kan minimeres ved at de ansatte kjører i felles bil).
- Sum: 2 mål

- Mellomlager av masser.
 - Knuseverk for massene
- Sum 4 -5 mål

- Mellomlagring av matjord/organisk jord.
- Sum: 2 - 3 mål

Arealbehovet for fullt Riggområde vil være 12-14 mål. Området kan reduseres noe ved at noe virksomhet legges utefor området. Det vil bli etablert riggområde for hver dagsone, ved hvert tverrslagsområde og hver tunnel åpning. For dagsoner med mindre enn 1 km fra tunnelåpning til tunnelåpning vil det kun bli etablert ett riggområde. Ved alle konstruksjoner (broer) vil det bli et mindre riggområde (ca 2 mål).

Anleggsområde langs linja

Anleggsområde langs dagsonene vil ha en utbredelse på ca. 25 m til hver side, eventuelt 40 m. til en side, målt fra topp skjæring eller fot fylling. Omfanget påvirkes bl.a. av behov for masseflytting og mellomlagring av masser (f.eks. matjord).

Linjas bredde.

Bredden på området som linja vil påvirke avhenigig av skjærings og fyllingshøyde. Vi anslår at for Ringeriksbanen vil bredden for et dobbeltspor være fra 60 til 100 m der hvor vi går i dype skjæringer og eller mye løsmasser og ca. 35-40 m i flatt landskap.

Nye holdeplasser

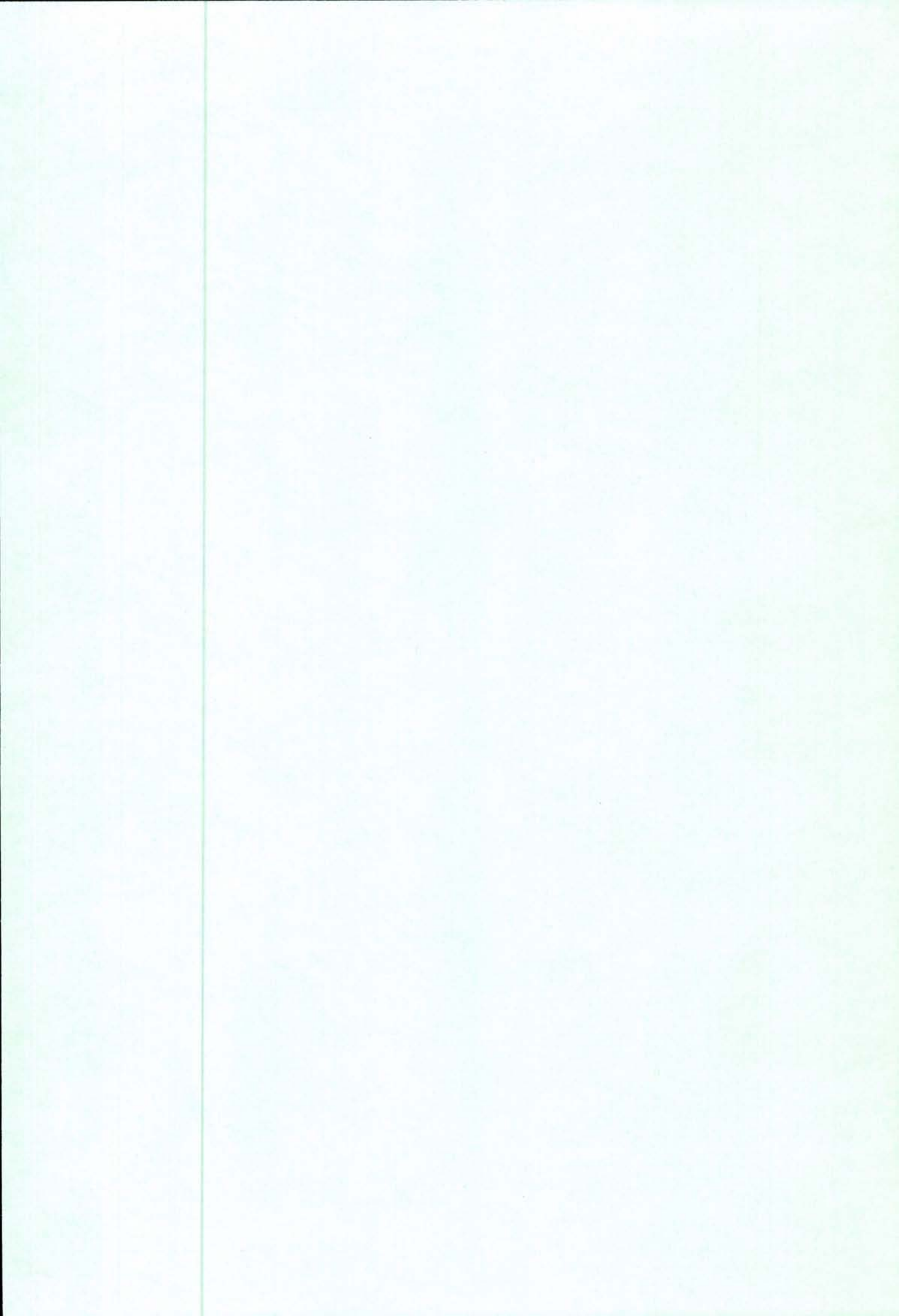
Følgende nye stasjoner vurderes:

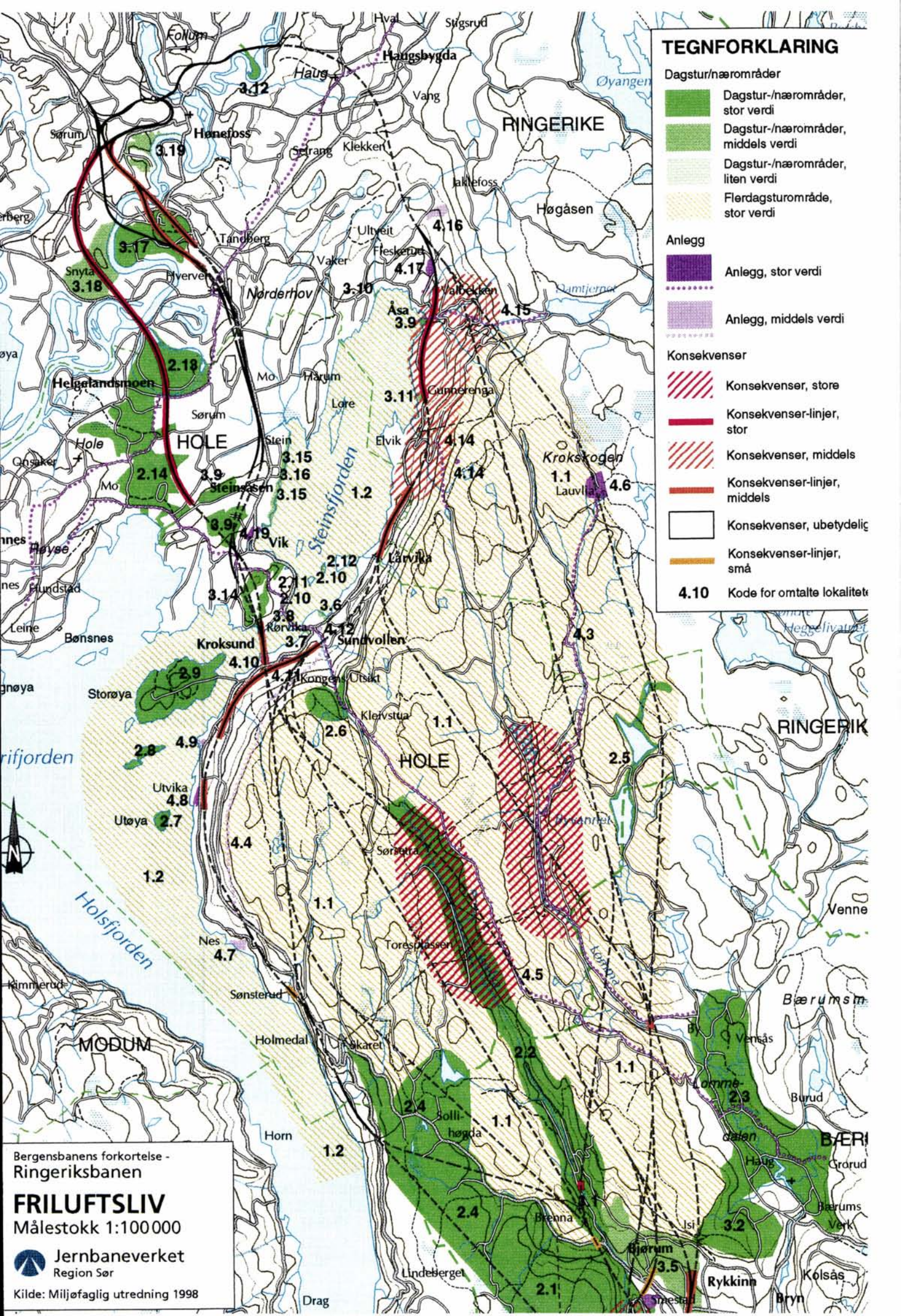
Tollpinnrud, Hov, Åsa, Helgelandsmoen, Vik, Norderhov, Rørvik, Sundvollen, Bjørum, Isi, Skui og Økri.

Plattformen er 250 m lang og 5 m bred på begge sider. I tillegg forutsettes adkomst til offentlig veg og etablering av gangveier til relevante mål. P-plasser vil anslagsvis legge beslag på fra 2.5 - 5 mål. (Forutsetning: Hver bil tar ca 25 m², det betyr at det er plass til 40 biler pr mål).

Vedlegg 4 - Temakart

- Kart 1: Oversiktskart med nummererte lokaliteter beskrevet i rapporten (1:100 000).
- Kart 2: Detaljert kart over Krokskogen med nummererte lokaliteter (1:60 000)
- Kart 3: Detaljert kart over Vik og Åsa med nummererte lokaliteter (1:60 000)
- Kart 4: Oversiktskart med piktogrammer (1:120 000).
- Kart 5: Kart med beregnet støynivå og planlagt støyskjerming (1:60 000)





TEGNFORKLARING

- Dagstur/nærområder**
- Dagstur-/nærområder, stor verdi
 - Dagstur-/nærområder, middels verdi
 - Dagstur-/nærområder, liten verdi
 - Flerdagsturområde, stor verdi
- Anlegg**
- Anlegg, stor verdi
 - Anlegg, middels verdi
- Konsekvenser**
- Konsekvenser, store
 - Konsekvenser-linjer, stor
 - Konsekvenser, middels
 - Konsekvenser-linjer, middels
 - Konsekvenser, ubetydelig
 - Konsekvenser-linjer, små
- 4.10** Kode for omtalte lokalitet

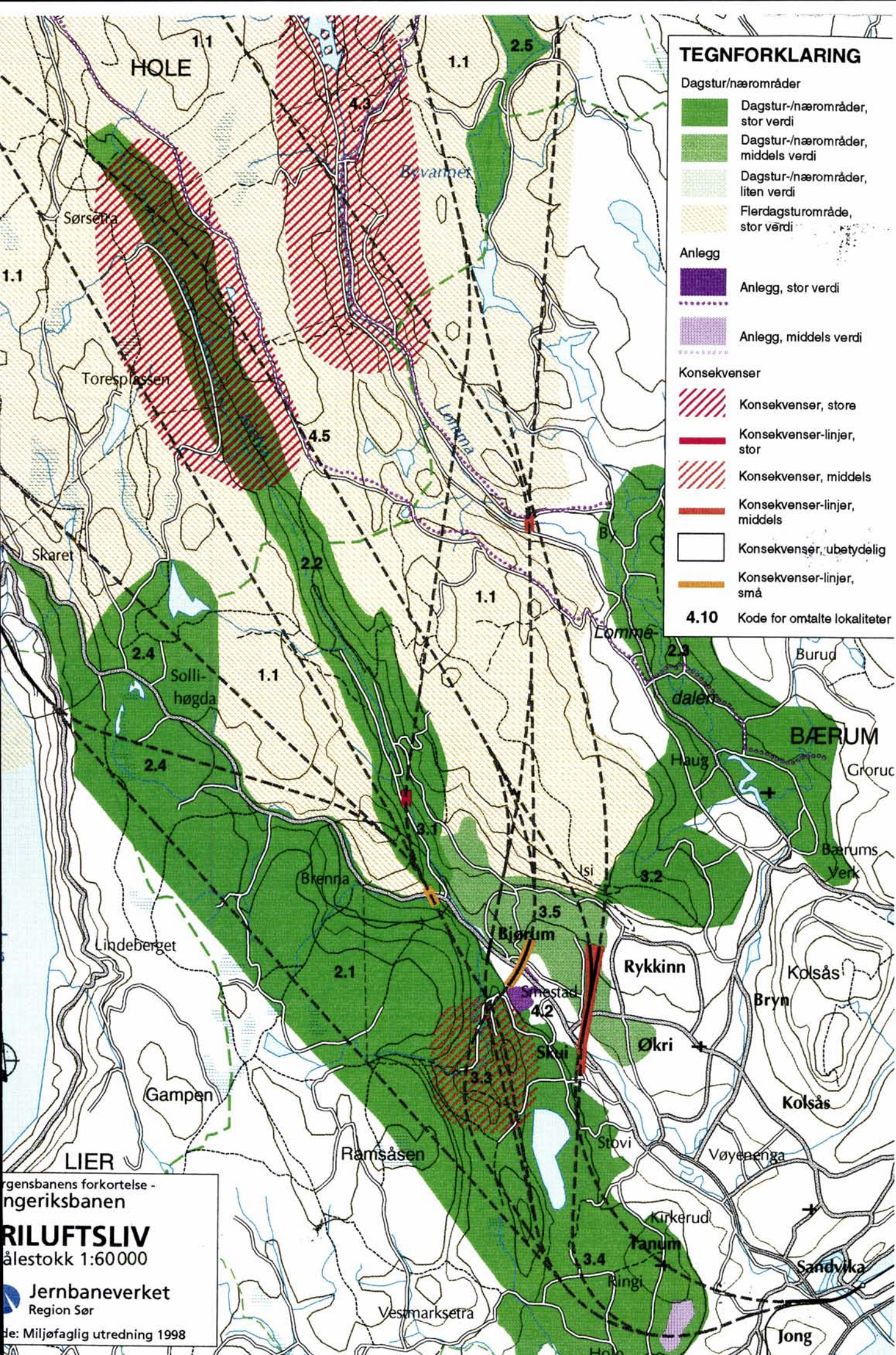
Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen

FRILUFTSLIV

Målestokk 1:100 000

Jernbanelverket
Region Sør

Kilde: Miljøfaglig utredning 1998



TEGNFORKLARING

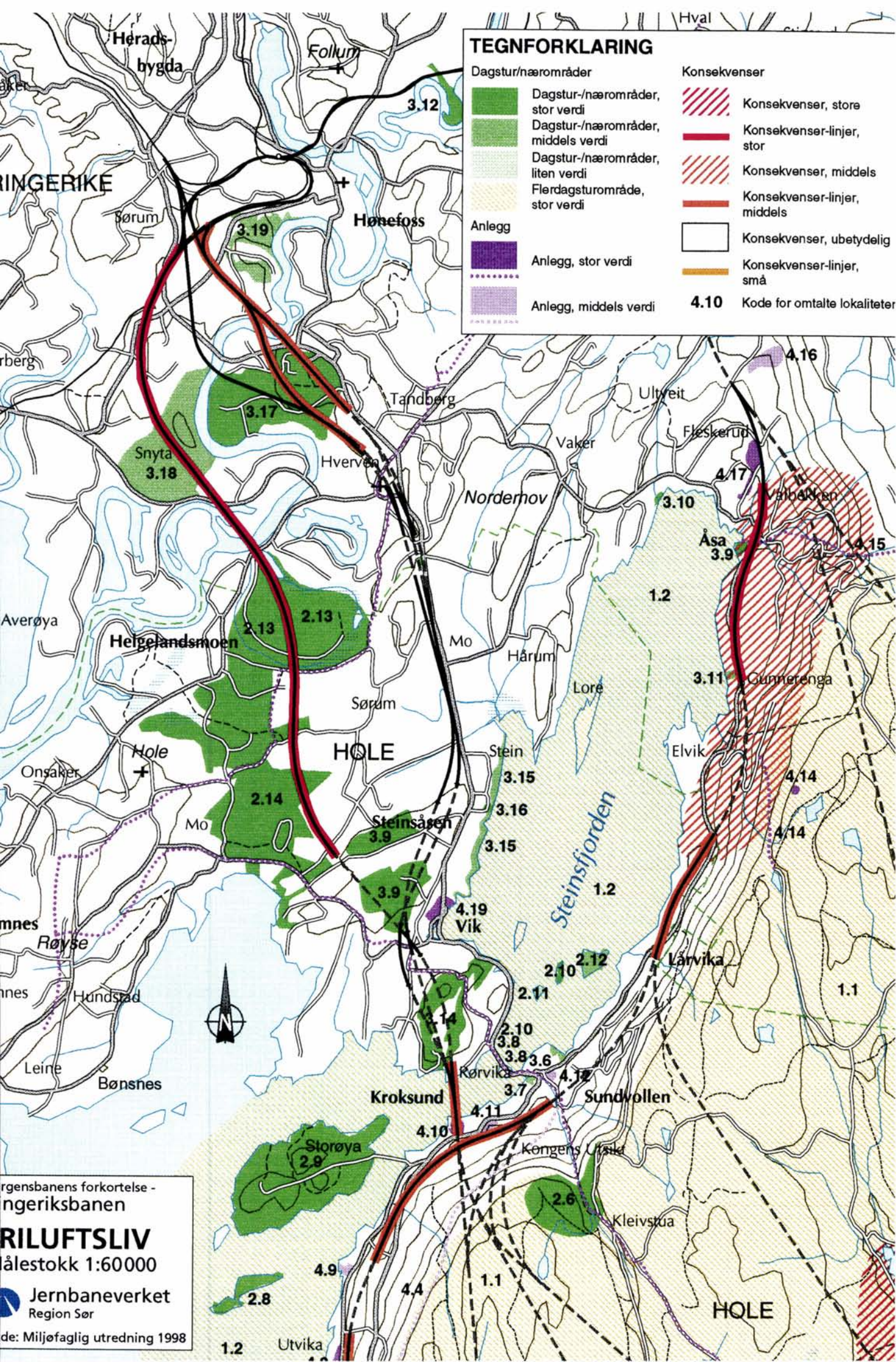
- Dagstur/nærområder**
- Dagstur/nærområder, stor verdi
 - Dagstur/nærområder, middels verdi
 - Dagstur/nærområder, liten verdi
 - Flerdagsturområde, stor verdi
- Anlegg**
- Anlegg, stor verdi
 - Anlegg, middels verdi
- Konsekvenser**
- Konsekvenser, store
 - Konsekvenser-linjer, stor
 - Konsekvenser, middels
 - Konsekvenser-linjer, middels
 - Konsekvenser, ubetydelig
 - Konsekvenser-linjer, små
- 4.10** Kode for omtalte lokaliteter

Jernbanens forkortelse -
 Jernbaneriksbanen

RILUFTSLIV
 målestokk 1:60 000

Jernbaneverket
 Region Sør

de: Miljøfaglig utredning 1998



TEGNFORKLARING

Dagstur/nærområder

- Dagstur/nærområder, stor verdi
- Dagstur/nærområder, middels verdi
- Dagstur/nærområder, liten verdi
- Flerdagsturområde, stor verdi

Anlegg

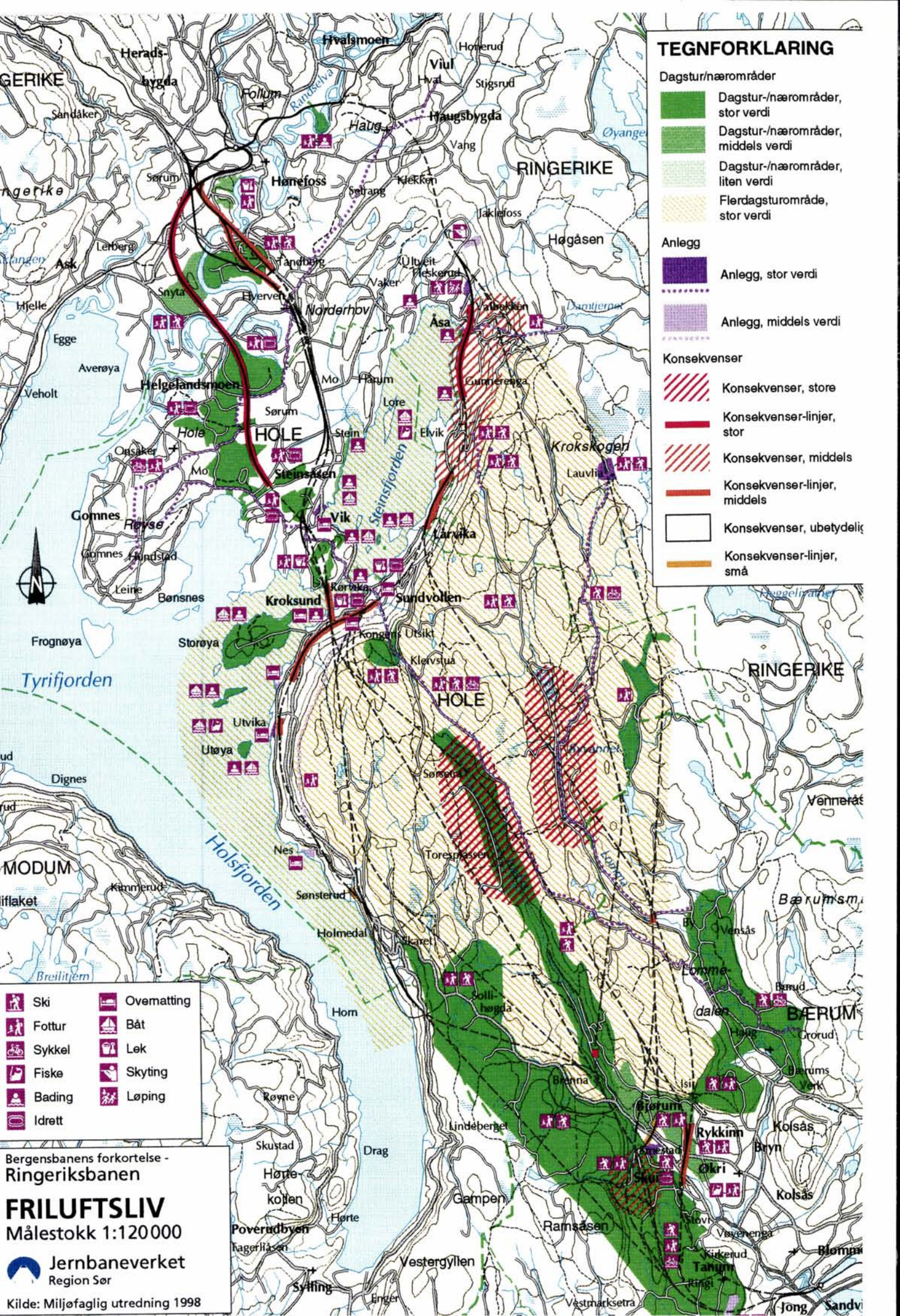
- Anlegg, stor verdi
- Anlegg, middels verdi

Konsekvenser

- Konsekvenser, store
- Konsekvenser-linjer, stor
- Konsekvenser, middels
- Konsekvenser-linjer, middels
- Konsekvenser, ubetydelig
- Konsekvenser-linjer, små

4.10 Kode for omtalte lokaliteter

rgensbanens forkortelse -
 ingeriksbanen
RILUFTSLIV
 ålestokk 1:60000
 Jernbaneverket
 Region Sør
 de: Miljøfaglig utredning 1998



TEGNFORKLARING

- Dagstur/nærområder**
- Dagstur/nærområder, stor verdi
 - Dagstur/nærområder, middels verdi
 - Dagstur/nærområder, liten verdi
 - Flerdagstururområde, stor verdi
- Anlegg**
- Anlegg, stor verdi
 - Anlegg, middels verdi
- Konsekvenser**
- Konsekvenser, store
 - Konsekvenser-linjer, stor
 - Konsekvenser, middels
 - Konsekvenser-linjer, middels
 - Konsekvenser, ubetydelig
 - Konsekvenser-linjer, små

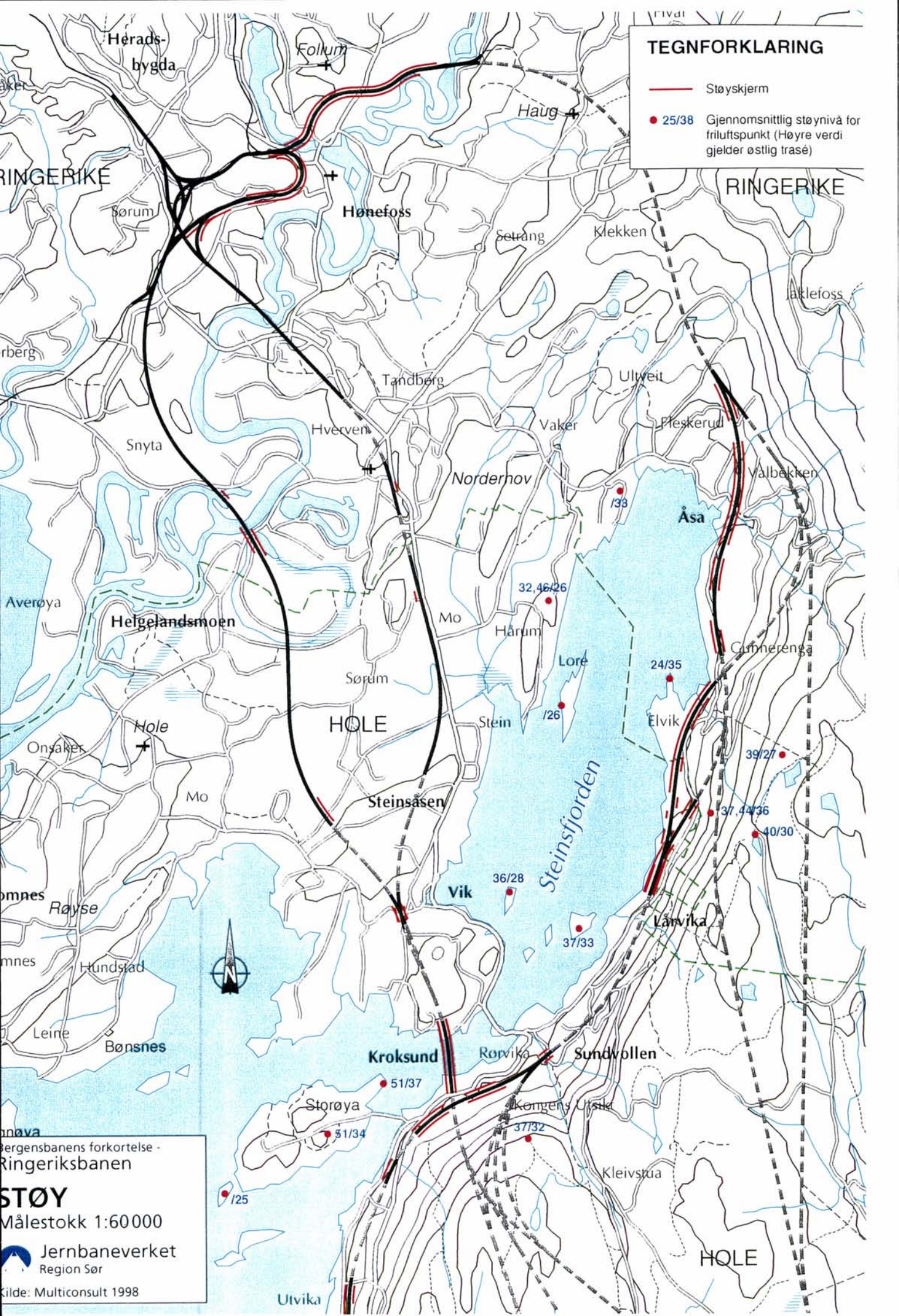
- | | |
|--------|-------------|
| Ski | Overmatting |
| Fottur | Båt |
| Sykkel | Lek |
| Fiske | Skyting |
| Bading | Løping |
| Idrett | |

Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen

FRILUFTSLIV
Målestokk 1:120 000

Jernbaneverket
Region Sør

Kilde: Miljøfaglig utredning 1998



TEGNFORKLARING

- Støyskjerm
- 25/38 Gjennomsnittlig støynivå for friluftspunkt (Høyre verdi gjelder østlig trasé)

RINGERIKE

RINGERIKE

HOLE

HOLE

STØY

Målestokk 1:60 000

Jernbaneanverket
Region Sør

Kilde: Multiconsult 1998

F1Vd1

Høradshygda

Folkum

Haug

Sorum

Hønefoss

Setrang

Klekken

Jaklefoss

Snyta

Hverven

Tandberg

Vaker

Pleskerud

Valbekken

Norderhov

Åsa

Helgelandsmoen

Mo

32, 46, 26

Hårum

Lore

24/35

Sorum

26

Elvik

Gumnerenga

39/27

Steinsåsen

37, 44, 36

40/30

Vik

36/28

Steinsfjorden

Larvika

37/33

Kroksund

51/37

Rorvika

Sundvollen

Storøya

51/34

Kongens Utstid

37/32

Kleivstua

25

Utвика

Miljøfaglig Utredning ans

ble etablert i 1988 som rådgivningsfirma innenfor miljøfaglige spørsmål. Vårt viktigste arbeidsfelt siden oppstart har vært registrering og konsekvensvurdering i utbyggingssaker som behandles etter plan- og bygningslovens bestemmelse om utredningsplikt (Kap. IV-A, §33-1).

Medarbeiderne har solid kompetanse innenfor sine spesialfelt som omfatter landskapsestetikk, friluftsliv/rekreasjon, biologisk mangfold, landbruk og vannforurensning. Etter flere år i samme virksomhet og med utstrakt bruk av underkonsulenter, har vi også opparbeidet kompetanse i generell prosjektledelse.

Miljøfaglig Utredning ans

har tre kontorsteder:

Tingvoll, Nordmøre:

Telefon: 71 53 17 50

Telefaks: 71 53 01 51

Adresse: «Bekkjen», 6630 Tingvoll

Oslo:

Telefon: 22 29 91 50

Telefaks: 22 29 65 56

Adresse: Åsdalsvn. 18, 1166 Oslo

Borkenes, Sør-Troms:

Telefon: 77 09 46 69

Telefaks: 77 09 46 69

Adresse: Gruvevn. 5, 9410 Borkenes





Jernbaneverket
Region Sør