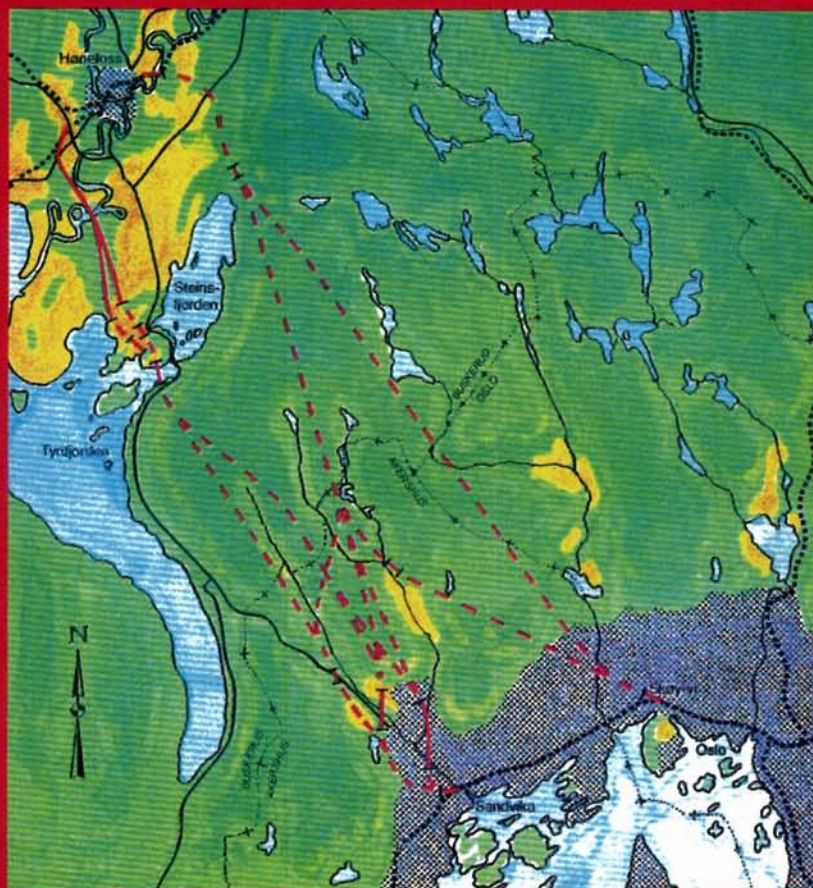


# Ringeriksbanen

Arkiv:  
t.e



## Bergensbanens forkortelse

### HØRINGSUTTALELSER TIL:

- \* *Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning, nov. 1994*
- \* *Spor i Ringeriksjord, 1.nov. 1994*
- \* *Jernbaneutredning - Revidert Hovedrapport, jan. 1995*

( 1.nov. 1994 - 7.mars 1995)

NSB Infrastruktur  
Strategisk Plankontor

16.mai 1995

# NSB



Eks. 1

g 625.111 (481) NSB Nor

09tu 06287

## Innhold

### **A STATLIGE ORGANER**

- A1 Kommunal- og arbeidesdepartementet
- A2 Justis- og politidepartementet
- A3 Statens vegvesen Vegdirektoratet
- A4 Statens vegvesen Buskerud Vegkontoret
- A5 Statens vegvesen Akershus Vegkontoret
- A6 Direktoratet for sivilt beredskap
- A7 Fylkesmannen i Oslo og Akershus
- A8 Fylkesmannen i Buskerud (Miljøvernavdelingen)
- A9 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud
- A10 Forsvarets Byggingstjeneste
- A11 Fylkesmannen i Oslo og Akershus (Landbruksavdelingen)
- A12 Riksantikvaren
- A13 Direktoratet for Naturforvaltning
- A14 Det Kongelige Landbruksdepartement
- A15 Statens forurensningstilsyn
- A16 Statens vegvesen Oslo
- A17 Samferdselsdepartementet

### **B FYLKESKOMMUNALE ORGANER**

- B1 Akershus fylkeskommune
- B2 Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen (brev av 21.2.95)
- B3 Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen
- B4 Buskerud fylkeskommune, Plan- og Næringskontoret
- B5 Buskerud fylkeskommune, Fylkesrådmannen
- B6 Hordaland fylkeskommune, Fylkesrådmannen

### **C KOMMUNALE ORGANER**

- C1 Oslo kommune
- C2 Bærum kommune
- C3 Hole kommune
- C4 Ringerike kommune
- C5 Bergen kommune
- C6 Vaksdal kommune
- C7 Jevnaker kommune
- C8 Landbruksnemd i Ringerike i Ringerike (vedlagt høringsuttalelse A9)
- C9 Landbruksnemda i Ringerike i Hole (vedlagt høringsuttalelse A9)
- C10 Landbrukskontoret i Asker, Bærum og Oslo
- C11 Røa Bydelsforvaltning (Oslo)

### **D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE**

- D1 Skiforeningen
- D2 Norges Miljøvernforbund
- D3 Foreningen til Norske fortidsminnemerkeres bevaring, Buskerud avdeling



- D4 Østbyskogen Vel
- D5 Tanum Vel
- D6 Ringerike Handelsstandforening
- D7 Vestre Jong Huseierforening
- D8 Løvenskiold - Vækerød
- D9 Franzefoss
- D10 Esben Oust Heiberg (Vestre Jong Gård
- D11 Sjur Løchen Fogth
- D12 Knut Christophersen
- D13 Selskabet til Sandvikens vel
- D14 Jongsåsen Vel
- D15 Berger og Rykkinn Vel
- D16 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus
- D17 Naturvernforbundet i Buskerud
- D18 Hole Venstre
- D19 Hans Olav Egede Larssen
- D20 Erik Moe Haugen
- D21 Tor Kvandal
- D22 Fred Harald Nilssen
- D23 Jan Chr. Krohn
- D24 Svein Jørgensen
- D25 Sindre Nørgaard
- D26 Viggo Ree
- D27 Oslo og omland Friluftsråd (OOF)
- D28 Buskerud Bondelag
- D29 Hole landbrukslag v/Otto Solli
- D30 Norderhov Sogneselskap, Hønefoss
- D31 Ådal arbeiderlag, Hallingby
- D32 Norsk Orniotologisk Forening (NOF)
- D33 Bjørn Bili, Øvre Vik (gnr. 192, bnr.3), Røyse
- D34 Advokatfirmaet Bentzen og Roll-Matthiesen, for Harry Rørvik, Rørvik gård (gnr. 232, bnr. 2), Hole
- D35 Oslo og Omegn Turistforening
- D36 Jan Fredrik Larsen, 1300 Sandvika
- D37 Den Norske Turistforening
- D38 Interessegruppe i Hole, Miljøet i bygda vår, 3530 Røyse
- D39 B. O. Sollien, 3500 Hønefoss
- D40 Roar Johansen, Søndre Veisten, Norderhov, 3500 Hønefoss
- D41 John Arne Hole, 3501 Hønefoss
- D42 Asker og Bærum Bondelag
- D43 Natur og Ungdom
- D44 Syklistenes landsforening
- D45 Lars Christensen, Jongsåsveien 25B
- D46 Olaf Bryn Røkholt, Bryn Gård
- D47 Universitetet i Oslo, Botanisk Hage og Museum





A1

# DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO

TELEFON 22 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

NSB Plansekretariatet  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
16 FEB. 1995	
Sak/Doknr. ....	
Arkivbet. ....	

ok.

Deres ref  
92/5004

Vår ref  
92/4183 OGR

Dato  
15.02.95

hw.

.e

## RINGERIKSBANEN - TILLEGGsutredning av trasékorridorer, kulturminner og kulturmiljø i Buskerud - revidert hovedrapport

Vi viser til brev av 07.02.95 med vedlagt revidert hovedrapport om overstående.

Kommunal- og arbeidsdepartementet har ingen merknader til rapporten.

Med hilsen

Øystein Hauge e.f.  
Byråsjef

Odd Grønvold



A2

DET KONGELIGE JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT  
 PLAN- OG ADMINISTRASJONSAVDELINGEN  
 KONTOR: AKERSGT. 42 - TLF. 22 34 90 90 - TELEX 21 403 JDEP N  
 POSTADRESSE: POSTBOKS 8005 DEP., 0030 OSLO

NSB Plansekretariatet  
 0048 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
13 MARS 1995		
Sak/Doknr.	92/5004	
Arkivbet.	555 0	

Deres ref.  
 92/5004 555.9

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
 93/750 U-A HAa/ew

Dato  
 10-03-95

**RINGERIKSBANEN - TILLEGGSUTREDNING AV  
 TRASÉKORRIDORER - REVIDERT HOVEDRAPPORT MV**

Justisdepartementet viser til NSBs brev av 1 november 1994, 21 desember 1994, 30 januar 1995 og 7 februar 1995.

Saken foranlediger ikke noen høringsuttalelse fra oss, men vi vil vise til våre tidligere uttalelse datert 1.11.93.

Etter fullmakt

*Aase Skjebstad*

Aase Skjebstad  
 underdirektør

*Harald Aass*  
 Harald Aass  
 rådgiver  
 saksbehandler



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet

Vår saksbehandler - innvalgsnr.  
Gunnar Fitje - 22073667

A3

Vår dato  
3. februar 1995

Vår referanse  
92/4188-15 Vplan

Vårt ark nr.  
361.1

Deres referanse  
92/5004559

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

NORGES STATSBANER		KOSS. KODE
8 FEB. 1995		
Sak, Doknr.		
Arkivbet.		

**RINGERIKSBANEN - KU - TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER**

Vi viser til NSB sine brev 1 november og 21 desember 1994 til høringsinstansene, og oversendt tilleggsrapport datert november 1994.

Vi kan ikke se at det er kommet til noe nytt i forhold til vår uttalelse ved brev 26 oktober 1993. Våre spørsmål er imidlertid forutsatt tatt opp i forbindelse med NSB's hovedrapport som vi foreløpig ikke har mottatt.

Vedlagt oversendes kopi av uttalelser til foreliggende tilleggsrapport fra vegkontorene i Akershus og Buskerud, begge med dato 21 desember 1994.

Ut fra KU-retningslinjene sendes dette brevet til Samferdselsdepartementet. Kopi av brev med vedlegg sendes til NSB.

Plan- og anleggsavdelingen  
Med hilsen

*Tor J. Smeby*  
Tor J. Smeby  
sjefingeniør

*Gunnar Fitje*  
Gunnar Fitje  
overingeniør

Vedlegg

Kopi m/vedlegg

- NSB, Plansekretariatet
- Statens vegvesen Akershus
- Statens vegvesen Buskerud
- Statens vegvesen Oslo

GF/AIW

(aiw)gf0203.95

Postadresse      Kontoradresse      Telefon  
Postboks 8142 DEP    Grenseveien 92    22 07 35 00  
0033 OSLO

Telex  
21 524  
Telefax  
22 07 37 68

Egne kontoradresser  
Bruavdelingen  
Grenseveien 97  
Telefax 22 07 38 66

Veglaboratoriet  
Gautstadalléen 25  
Telefon 22 07 39 00  
Telefax 22 07 34 44





Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Sendes

*NSB Plansekreterariat*

NORGES SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	Kass.kode
27 MARS 1995	
Sak/Dokn: 92/3664 x	
Arkivbet. 555.4	

til orient.  
VEGDIREKTORATET, Oslo 23.03.1995

## RINGERIKSBANEN - TILLEGGsutredning av trasekorridor, kulturminner og kulturmiljø i Buskerud - revidert hovedrapport

Vi viser Vegdirektoratets brev datert 3 februar 1995, og til ekspedisjoner fra NSB, sist brev til høringsinstansene datert 17 februar 1995 vedlagt revidert hovedrapport om Ringeriksbanen.

### Trafikk

Heller ikke den reviderte hovedrapporten gir tilstrekkelig grunnlag for å vurdere Ringeriksbanens innvirkning på vegtrafikken. Det er regnet med noen innsparte - ulykker på vegnettet, men rapporten gir ikke grunn til å anta særlig endring i trafikkmengdene på E16.

Vi savner spesielt tallgrunnlag for NSBs potensiale i nærtrafikken inn mot Oslo. Her er det viktig å få fram hvordan jernbanen kan utnyttes for å redusere behovet for veginvesteringer, jf avsnittet nedenfor om forholdet til Vestkorridorutredningen.

### Forholdet til vegnettet i Buskerud

Hovedrapporten har lite overordna vurderinger i forhold til vegnettet i fylket.

Stamvegstrækningen E16 mellom Rørvik og Vik mangler tilfredsstillende standard. Av rapporten side 65-66 synes ombygging av E16 å være forutsatt. Veg og bane (alternativ 2) kan bygges uavhengig, men planlegging må samordnes. To store samferdselsprosjekt i dette området med blant annet kryssing av Kroksundet vil medføre stor belastning på miljø og landskap.

Det må avklares om Kroksundet kan tåle kryssing av Ringeriksbanen i tillegg til ny E16. Planlegging av vegstrækningen E16 Rørvik - Vik må samordnes med planlegging av Ringeriksbanen dersom trase etter alternativ 2 er aktuelt.

## Forholdet til Drammensområdet

Tilgjengelighet til Bergensbanen fra Drammensområdet bør utredes bedre og vurderes med sikte på å få til et stasjonsmønster i samordning med nåværende og framtidig arealbruk. Samtidig må det gjennom samarbeid med kommunen og vegkontoret legges til rette for minst mulig trafikkarbeidskrevende matesystemer.

## Forholdet til Vestkorridorutredningen

Vegdirektoratet har forutsatt at trafikale konsekvenser for de forskjellige alternativene for Ringeriksbanen inn mot Oslo skal klargjøres som en del av KU fase 1 om Vestkorridoren, jf felles utredningsprogram for NSB og Vegvesenet.

KU fase 1 om Vestkorridoren har vært utlagt til offentlig høring, men er ikke oversendt til sentral behandling. Det foreligger ikke, så langt vi kjenner til, utredninger som viser de trafikale konsekvensene fra Ringeriksbanen.

Statens vegvesen Oslo har i brev 3 mars 1995 meddelt at mange høringsinstanser forutsetter at Statens vegvesen gjennomfører tilleggsutredninger før KU fase 1 for Vestkorridoren kan godkjennes, mens NSB forutsettes å kunne ta fatt på fase 2.

I høringsuttalelsene kreves tilleggsutredninger for å belyse hva som skal til av forbedringer i kollektivtilbudet for at vegtrafikken og behovet for veginvesteringer kan reduseres. Det er forutsatt at et forbedret kollektivtransportsystem bl a skal kombineres med en endret arealstruktur, og at det skal belyses hva som skal til for å unngå vekst i biltrafikken. For å konkretisere dette mener vegkontoret at NSBs potensiale i nærtrafikken må klargjøres, og at et alternativ med optimal trafikkoverføring til bane bør utredes.

Statens vegvesen Oslo og Akershus ønsker å ta ansvar for tilleggsutredninger. Vegkontoret i Oslo mener at en slik utredning har liten eller ingen hensikt hvis en ikke samtidig ser på alternativer med jernbanetraseer som innebærer økt tilgjengelighet. Dette gjelder både nytt dobbeltspor (via Fornebu) og alternative framføringer av Ringeriksbanen inn i Vestkorridoren. Det er også nødvendig med samordning av plangrunlaget i forhold til T-banen.

I følge vegkontoret vil under 50% av kapasiteten på det foreslåtte jernbanenettet bli utnyttet i år 2010. Vegdirektoratet stiller spørsmål om dette kan være riktig, samtidig som samordnet veg- og baneprojekt i Vestkorridoren har som mål å få overført mest mulig trafikk til bane.

Vegdirektoratet er enig med vegkontoret i at NSBs potensiale i nærtrafikken må klargjøres. Banenettet bør utformes slik at det kan utnyttes i et funksjonelt transportsystem av veg og bane. Ringeriksbanen vil bli en del av et slikt system.



## Nytte- kostnadsberegningene

N/K-beregningene synes å være basert på en annen metode enn den Vegvesenet benytter. N/k-tallene i rapporten kan derfor ikke uten videre sammenlignes med n/k-tall for riksvegprosjekter.

## Konklusjon

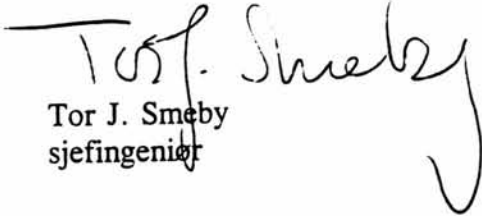
Vegdirektoratet konstaterer at utredningen om Ringeriksbanen ikke er samordnet med Vestkorridorutredningen mht trafikale konsekvenser. Utredningsplikten for Ringeriksbanen synes dermed ikke å være oppfylt.

Vegdirektoratet vil eventuelt komme tilbake til saken når KU om Vestkorridoren er oversendt til sentral behandling fra vegkontorene.

Vegdirektoratet viser videre til uttalelser fra Statens vegvesen Akershus, Oslo og Buskerud ved brev hhv 6, 3 og 8 mars 1995. Kopier vedlegges.

Ut fra KU-retningslinjene sendes Vegvesenets uttalelse til Samferdselsdepartementet. Kopi av brev med vedlegg sendes til NSB.

Plan- og anleggsavdelingen  
Med hilsen

  
Tor J. Smøby  
sjefingeniør

  
Gunnar Fitje  
overingeniør

Vedlegg

Kopi m/vedlegg: - NSB Plansekretariatet  
- Statens vegvesen Akershus, Oslo og Buskerud

GF/AIW





Statens vegvesen  
Buskerud  
Vegkontoret

Var sakbehandler / innvalgt  
Overingeniør Arne Tovslid - 32 202 520

Var dato  
1994-12-21

Var referanse  
92/2193-36

Var ark nr  
361.1

Deres referanse  
92/4188 Vplan

A4

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 DEP  
033 OSLO

92-1193-15

361.1

**RINGERIKSBANEN. HØRING AV TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER**

Vi viser til Deres brev datert 11.november 1994.

Vi kan ikke se at det foreligger dokumentasjon i tilleggsutredningen vedrørende trafikkprognosene for overført eller nyskapt trafikk, som antydnet i NSB's kommentarer.

Vi merker oss at NSB i kommentar til vår uttalelse av 18/10-93 vil avklare forholdene til vegnettet med oss før valg av korridor. Slik avklaring er foreløpig ikke skjedd. Konfliktene synes å bli noe ulike ved de forskjellige alternativene, men utredningen er for unøyaktig til å anslå omfanget. Det må være en klar forutsetning at alle nødvendige tiltak på vegnettet som følge av ny bane må være med i NSB's kostnader.

Dersom Alternativ 2 velges (via Vik eller Løken), vil videre planlegging av banen måtte samordnes med ny vegtrasè Ev 16 Rørvik-Vik. Alternativet via Løken synes i utgangspunktet noe vanskeligere å samordne enn det via Vik.

Utredningen synes å være noe unøyaktig med hensyn til hvilke riks- og fylkesveger som krysses av alternativene, og hvilke konstruksjoner som er nødvendige. Blant annet er det sannsynlig at ny bane må krysse under Rv 35 Askvegen, ikke på bru over. Det vil også være en utfordring å utvide løsmassetunnelen under Ev 16 Omkjøringsvegen til dobbeltsporet bane.

Etter vårt syn ville det være ønskelig med noe mer detaljerte utredninger før korridor velges.

Med hilsen

Trygve Rognan  
Vegsjef

Svein Olav Thorvik  
Plansjef

ATo/-



Statens vegvesen  
Buskerud  
Vegkontoret

Vår saksbehandler - innvalgsnr.  
Overingeniør Arne Tovslid - 32 202 520

Vår dato  
1995-03-08

Vår referanse  
92/2193-43

Vårt ark nr.  
361.1

Deres referanse  
92/4188 Vplan

VL - planh  
6F

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 DEP  
033 OSLO

92-4188-27

361.1

## RINGERIKSBANEN - REVIDERT HOVEDRAPPORT.

Vi har fra NSB mottatt reviderte hovedrapport for Ringeriksbanen.

Vi har savnet tilleggsutredningen av kulturminner "Spor i Ringeriksjord". Vi synes videre det er betenkelig at delrapport 13 "Bedriftsøkonomisk analyse" er unntatt offentlighet.

### Trafikk

Vi kan heller ikke i denne reviderte hovedrapporten finne dokumentasjon vedrørende trafikkprognoser for overført eller nyskapt trafikk, men det er tydeligvis medregnet noen innsparte trafikkulykker fra vegnettet. Ulykkene gir lite utslag, og en satsing på veg-tiltak ville være vesentlig bedre med tanke på ulykkessituasjonen. Rapporten gir ikke grunn til å anta særlig endring i trafikkmengdene på E 16 - økt vekst på Ringerike kan også føre til økning i biltrafikken på vegstrekningen.

Rapporten beskriver ringvirkninger for Hønefossområdet, men det antydes vagt at Ringeriksbanen vil ha lite å si for Drammensområdet. Dette synes å være lite dokumentert og rapporten tyder på at trafikkmodellen har en temmelig begrenset utstrekning. I en kollektivbetjening skulle en tro det var viktigere å "samle opp" flest mulig av de større befolkningsområdene (også Lier, Drammen, Nedre- og Øvre Eiker) før man reiste til Bergen, enn å fokusere isolert på tid Oslo-Bergen. Ringeriksbanen vil føre til at mating til Bergensbanen fra Drammensområdet ikke nødvendigvis vil skje med tog - men kan gi økt biltrafikk til/fra stasjonene på Bergensbanen. Hva dette i såfall kan gi av økte trafikkulykker og miljøulemper synes heller ikke vurdert. Endel negative virkninger av Ringeriksbanen synes dermed ikke å være tatt med - noe vi faglig sett synes er lite tilfredsstillende.

### Forholdet til eksisterende veger.

Det synes fortsatt å mangle en vurdering om forholdet til vegnettet i de forskjellige alternativene. Kryssinger og omlegginger av eksisterende riks- eller fylkesveger må forutsettes bekostet av NSB, men synes for lite planlagt i de forskjellige alternativene. Det må utarbeides mer detaljerte planer for de ulike vegtiltakene, løsninger som vegvesenet kan akseptere og slik at kostnadene blir mer reelle. Vegvesenet's adgang til telerestriksjoner i vårløsningen er nå opphevet. Det vil imidlertid være en forutsetning fra vår side at også fylkesvegene i utgangspunktet skal være åpne for almen trafikk i anleggsperioden, og ved enkelte av alternativene vil det sannsynligvis være nødvendig å ruste opp endel vegstrekninger som følge av anleggstrafikken for den nye banen - noe som også må inngå i kostnadene til NSB.



### Ny E 16 Rørvik-Vik

Denne vegstrekningen på E 16 mangler tilfredsstillende stamvegstandard, med flere trafikulykker og miljøproblemer. Strekningen er det manglende mellomledd mellom de utbygde vegstrekningene Sønsterud-Rørvik og omkjøringsveg Vik. Ny trasè for E 16 er med i kommuneplanen til Hole, vedtatt i 1987. I rapporten (s.30) hevdes det at ny veg er nevnt som reserveprosjekt for NVVP 1994-97 - dette var i vårt opprinnelige forslag, men prosjektet er ikke med i den vedtatte vegplanen. I rapporten (s.65-66) ser det ut til at ny vegtrasè er forutsatt gjennomført i NSB's trafikkberegning. Etter vårt syn kan utbygging av veg og bane skje uavhengig av hverandre bare planløsningen er tilstrekkelig samordnet. Planene om ny Ringeriksbane har imidlertid ført til at kommunen nå er i tvil, da to store samferdselsprosjekter gir stor miljøbelastning i dette området - kanskje for stor. Vi har i tidligere uttalelser pekt på dette forholdet ved Alternativ 2, noe som burde vært nærmere belyst i konsekvensutredningen - kanskje spesielt i forhold til landskapet. I heller ikke denne reviderte hovedrapporten synes det å være nevnt hvordan videre planlegging av Alternativ 2 bør skje med hensyn på en samordnet planlegging av veg og bane. Rørvik-Vik kan være aktuell for utbygging i kommende vegplanperiode, men videre planlegging har nå en stund avventet avklaring om Ringeriksbanen. At denne avklaringen nå skal være ferdig allerede juli 1995 synes optimistisk.

### Stasjon v/Rørvik

Rapporten antyder at det er tilstrekkelig med arealer for en stasjon ved Rørvik (s.95). Etter vårt syn er det trangt om plass der, adkomsten til dagens E 16 synes problematisk og det blir antakelig nødvendig med egen separat lokalveg fram til boligområdene (medmindre E 16 er lagt i ny trasè).

### Nytte/kostnadsbrøken

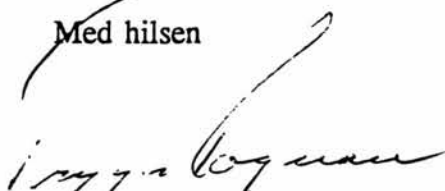
Det ser ut til at NSB benytter en annen måte å regne N/K-brøken enn i vegvesenet, og prosjektet vil derfor ikke være direkte sammenlignbart med våre prosjekter.

### KONKLUSJON

Før man eventuelt velger Alternativ 2 vil det være viktig at sentrale myndigheter samtidig klarlegger om kryssingen av Kroksundet kan tåle Ringeriksbanen i tillegg til ny E 16. Det bør videre være et klart krav overfor NSB at vegstrekningen E 16 Rørvik-Vik må planmessig avklares samtidig med Ringeriksbanen dersom Alternativ 2 velges.

De ovennevnte forholdene må forutsettes nærmere utredet før korridor velges.

Med hilsen



Trygve Rognan  
Vegsjef



Svein Olav Thorvik  
Plansjef

ATo/-





Statens vegvesen  
Akershus  
Vegkontoret

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Steinar Robøle

Vår dato

21. des. 1994

Vårt ark. nr.

361.1

Vår referanse

92/2691/-11

Deres referanse

92/4188 Vplan

A5

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

92-4188-19

Ark. nr. 361.1

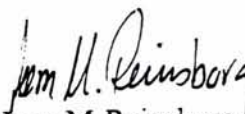
RINGERIKSBANEN - HØRING AV TILLEGGSUTREDNING AV  
KORRIDORER.

Vi viser til Deres brev av 11.nov 1994 samt materiale mottatt fra NSB.

Flere av alternativene vil krysse riks- eller fylkesveger i Akershus. I foreliggende materiale er det enten i forbindelse med slike krysningssteder eller på andre steder foreslått holdeplasser for ny jernbane. Vi ser ingen grunn til å kommentere disse nærmere på nåværende planstadium, men forutsetter at videre planlegging skjer i nært samarbeid med vegkontoret.

Med hilsen

  
Stein Fykse  
Vegsjef

  
Jørn M Reinsborg



**Statens vegvesen**  
Akershus  
Vegkontoret

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Kirsti L. Slotsvik - 22725385

Vår dato

1995-03-06

Vårt ark nr.

361.1

Vår referanse

92/2691 - 16

Deres referanse

VL-pløym

GF

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

95-03-03 - 26

361.1

## **RINGERIKSBANEN- HØRING AV TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD OG REVIDERT HOVEDRAPPORT**

Vi viser til høringsuttalelse fra Statens vegvesen Oslo, der det påpekes at det oversendte materiale ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å vurdere Ringeriksbanens innvirkning på lokaltrafikken i Vestkorridoren.

Da opplegg og program for utvidede analyser vil bli et samarbeide, stiller også Statens vegvesen Akershus seg bak dette. Særlig utfra de sterke reaksjonene vi har fått etter KU1 for Vestkorridoren på manglende vilje til å legge til rette for økt kollektivtrafikk.

Det er derfor ønskelig å få analysert mulighetene for å benytte også Ringeriksbanen på en bedre måte i lokaltrafikken.

For ytterligere begrunnelser vises til brev av 95-03-03 fra Statens vegvesen Oslo.

Med hilsen

  
Stein Fykken  
Vegsjef

  
Steinar Robøle  
Plansjef



A6

# DIREKTORATET FOR SIVILT BEREDSKAP

SANDAKERVEIEN 12 POSTBOKS 8136 DEP 0033 OSLO TLF 22 35 84 00 FAX 22 35 17 81

NSB Bane  
Banedirektøren  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
19 JAN. 1995	
Doknr.	
Arkivstift.	

Deres ref.  
92/5004  
555.9

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
Jnr. 3000/94 A 1  
100  
Saksbehandler:  
Ellen-Marie Lybeck

Dato  
13. januar 1995

## RINGERIKSBANEN. HØRING AV TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER

Det vises til Banedirektørens brev av 1. november 1994.

Direktoratet for sivilt beredskap har sett på tilleggsutredningen i lys av generelle beredskapsmessige hensyn. Vektlegging av denne type hensyn vil medvirke til at både transportfunksjonen og omgivelsene oppnår en bedre sikkerhet i ulike freds- og krigssituasjoner.

Av de ulike korridoralternativene som inngår i tilleggsutredningen anser vi alternativ 6 via Lommedalen eller alternativ 2/6 via Bjørum som de beste løsningene. Vår begrunnelse for dette er følgende:

\*Trasevalgene reduserer kraftig behovet for broer, viekryssinger og over/underganger, spesielt i forhold til alternativene via Rud og Kroksund - Hønefoss.

Dette anses gunstig fordi "knutepunkt" av denne art øker risikoen i ordinær fredsdrift, idet disse er mer utsatt ulykker forårsaket av natur eller mennesker.

De vil også representere sabotasjemål og angrepsmål i krig. Ødeleggelse av infrastruktur vil være en viktig målsetting for en fiende, og samferdselsårene vil her være sentrale med tanke på å stoppe forflytninger av f.eks. alle typer ressurser/forsyninger.

Inklusiv i knutepunktaspektet ligger større ringvirkninger/konsekvenser når noe først skjer, både samfunns- og driftsmessig og for menneskeliv. Eksempelvis har det i media i den senere tid vært vist tilfeller hvor bilvelt på vei har forårsaket stopp på jernbanelinje pga. nær beliggenhet.

Tunnelvalg anses i beredskapsmessig sammenheng å være et bedre alternativ totalt sett. Dette forutsetter imidlertid at det innarbeides robusthet i tunnelkonstruksjonene samt at det legges opp til pålitelig tog- og driftsfunksjoner i tråd med gjennomførte analyser av risiko og sårbarhetssituasjoner. Vi viser i denne sammenheng til at NSB



i sine kommentarer til vår høringsuttalelse til "Konsekvensutredning fase I og program for fase II" tar til etterretning budsjettering av kostnader for å redusere uhell i tunnel.

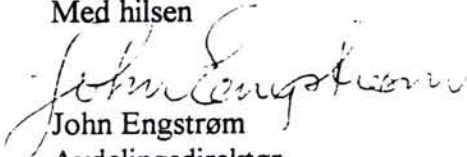
\*Trasevalgene går gjennom mindre tettbefolkede områder enn henholdsvis Sandvika og Økri/Rud (vil antakelig også gjelde trase via Åsa fremfor Kroksund).

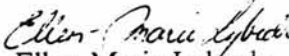
Befolkningsmengde og utbygging av en kompleks infrastruktur henger nært sammen. Ved trasekorridorene unngår en derfor mange av de uheldige situasjonene som er nevnt i punktet over i forbindelse med broer, veikryssinger m.m. Konsekvensene er en bedret beredskap mot skade på befolkningens liv og helse.

I den forbindelse vil vi nevne faren for både menneskelige og miljømessige konsekvenser ved transport av farlig gods på jernbane. Jfr. også tilleggsutredningens antydning om økt godstrafikk på strekningen i fremtiden pga. redusert transporttid.

\*Trasevalgene medfører tunnelavbrekk før Åsa. Dette anses som en stor fordel i forhold til alternativ 6, rent psykisk og beredskapsmessig hvis det skjer ulykker.

Med hilsen

  
John Engstrøm  
Avdelingsdirektør

  
Ellen-Marie Lybeck  
Rådgiver

Kopi: Justisdepartementet



# DIREKTORATET FOR SIVILT BEREDSKAP

SANDAKERVEIEN 12 POSTBOKS 8136 DEP 0033 OSLO TLF 22 35 84 00 FAX 22 35 17 81

NSB Plansekretariatet  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
27 FEB. 1995		
Sak/Doknr. ....		
<del>AFKRYBBT</del>		

217

Deres ref.  
92/5004  
555.9

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
Jnr. 494/95 A 1  
100  
Saksbehandler:  
Ellen-Marie Lybeck

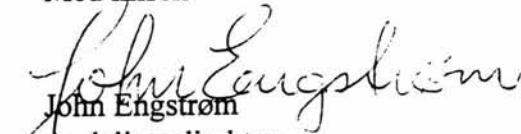
Dato  
24.februar 1995

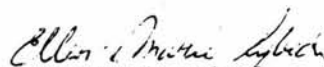
## RINGERIKSBANEN - TILLEGGSUTREDNING AV TRASÉKORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD - REVIDERT HOVEDRAPPORT

Det vises til brev av 7.d.m. fra NSB Plansekretariatet.

Direktoratet for sivilt beredskap har ingen merknader til ovennevnte høring.

Med hilsen

  
John Engstrøm  
Avdelingsdirektør

  
Ellen-Marie Lybeck  
Rådgiver



A7

## FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS

NSB Plansekretariatet  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
20 MARS 1995	
Sak/Doknr. 92/5004	
Arkivbet. 055.1	

Deres ref.  
92/5004  
555.9Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
92/11627 jhcDato  
16.03.1995.**RINGERIKSBANEN - HØRINGSUTTAELSE TIL TILLEGSUTREDNING AV KORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD, OG REVIDERT HOVEDRAPPORT.**

Fylkesmannen viser til brev fra Dem av 30.01.95, 07.02.95 og 17.02.95. Saken er blitt vurdert av fylkesmannens fagavdelinger. Det er utarbeidet 2 fagnotater, fra Landbruksavdelingen av 06.03.95, og fra Miljøvernavdelingen av 07.03.95. Embedets øvrige avdelinger har intet å bemerke.

Fagavdelingenes uttalelser vedlegges dette brevet i orginal. Samlet sett gir de uttrykk for fylkesmannens vurderinger av traseealternativene.

Miljøvernavdelingen anbefaler at kombinasjonsalternativet 2/6 over Sandvika - Bjørum - Åsa - Hønefoss utredes nærmere. Utredningen må ha som siktemål å finne en justert trasee hvor kryssningen under Kjøglidalen/Djupedalen skjer lenger mot nordvest for å unngå inngrep i det foreslåtte naturvernområdet, og plassering av et tverrslag ved Djupedalen utenfor verneområdet som erstatning for planlagt tverrslag ved Monsebråten ved Stor-Lomma.

Også alternativ 3 (Grefsen - Åsa - Hønefoss) bør utredes nærmere i fall det viser seg vanskelig å gjennomføre de justeringer av alt. 2/6 som er omtalt ovenfor. Tverrslaget bør plasseres så langt sør i Langlidalen som mulig, og det må utredes tiltak for å redusere ulempene ved anleggstrafikken.

Landbruksavdelingen anbefaler sterkt det samme alternativ som Miljøvernavdelingen (via Bjørum), blandt de alternativer som går via Sandvika, og fraråder samtidig sterkt at et av alternativene om henholdsvis Økri eller Rud velges. Landbruksavdelingen har ingen merknader til de øvrige alternativene som inngår i jernbaneutredning - revidert hovedrapport og tilleggsutredningen.

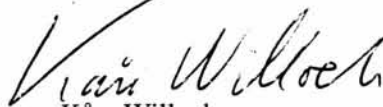
Fylkesmannen vil støtte fagavdelingenes uttalelser og har forøvrig ingen bemerkninger.

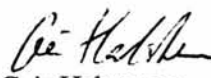
<b>Postadresse:</b> Postboks 8111 Dep 0032 OSLO 1	<b>Besøksadresse :</b> Tordenskioldsgate 12 Inngang sjøsiden	<b>Telefon:</b> 22 00 35 00 <b>Telefax:</b> 22 00 35 35	<b>Landbruksavdelingen</b> Storgata 25 Postboks 414 2001 LILLESTRØM	<b>Telefon: 63 81 73 21</b> <b>Telefax: 63 81 76 76</b>
---	--	--	--	--



Spørsmål som gjelder forståelsen av høringsuttalelsen bes rettet direkte til de berørte avdelinger.

Med hilsen

  
Kåre Willoch

  
Geir Halstensen  
fung. avd.sjef

Saksbehandler : Jon Henrik Christensen, tlf. 22.00.35.45.

Kopi: Akershus Fylkeskommune, fylkesrådmannen  
Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen  
avdelingssjefene, her

Vedlegg: fagnotater i original

## **RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER OG REVIDERT HOVEDRAPPORT. HØRINGSUTTALELSE**

Vi viser til oversendelse fra NSB Bane, Banedirektøren.

Konsekvensutredningen for Ringeriksbanen (fase I) ble lagt ut på høring høsten 1993. Utredningen omfattet 6 hovedalternativer i tillegg til referansealternativet, som er dagens bane via Drammen. På grunnlag av høringsuttalelsene og den sentrale behandlingen av utredningen, er det nå utarbeidet en tilleggsutredning som tar for seg konsekvenser av bearbejdede og til dels nye alternative traséer for jernbanen. Det er også foretatt grundigere utredninger av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud.

### **Fylkesmannens tidligere uttalelse**

Til konsekvensutredningen høsten 1993 uttalte fylkesmannen bl.a. at ut fra hensynet til økt kollektivtrafikkandel i regionen, burde tilpasninger av hovedalternativ 2 over Sandvika utredes videre. Fylkesmannen understreket imidlertid at en løsning på Akershus-siden ikke måtte legge utilsiktede bindinger på trasévalget i Hole og Ringerike, hvor det er betydelige konflikter med naturvern, landskap, friluftsliv og kulturmiljø. Fylkesmannen foreslo derfor at et eventuelt justert alt. 2 over Sandvika burde legges i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6 A med tilkobling til Bergensbanen nordøst for Hønefoss.

Fylkesmannen anbefalte videre at dersom det ikke er mulig å finne traséer som tilfredsstillende miljø- og kulturvern hensynene i hovedalternativ 2 gjennom Bærum, måtte også alternativ 6A fra Skøyen/Lysaker til Hønefoss utredes nærmere.

Fylkesmannen la i sin uttalelse ellers vekt på at det i videre utredningsarbeid måtte foretas en grundig vurdering av eventuelle konsekvenser for de varig vernede vassdragene i Oslo-marka. Det ble likeså fremhevet at konsekvenser av masseuttak og etablering av massedeponier måtte utredes og at nødvendige avklaringer av massedeponiene ble foretatt før anleggsstart. Fylkesmannen bad spesielt om at konsekvenser og avbøtende tiltak i forbindelse med tverrslag ble utredet nærmere.

### **Tilleggsutredningen**

I foreliggende tilleggsutredning er flere av de opprinnelige alternativene bearbejdet og det er utarbejdet kombinasjoner av alternativer bl.a. slik fylkesmannen anbefalte. Følgende alternativer er utredet:

Alt. 2: Sandvika -Kroksund- Hønefoss over hhv Bjørum, Økri og Rud i Bærum.

Alt. 3: Grefsen - Åsa - Hønefoss

Alt. 6: Skøyen - Åsa - Hønefoss

Alt. 6: via Lommedalen.

Alt. 2/6: Sandvika - Åsa -Hønefoss over hhv. Bjørum, Økri og Rud.



NSB anbefaler alternativ 2 Sandvika via Bjørum og Vik i Hole kommune. Momenter for anbefalingen er forventet høy samfunnsøkonomisk nytte og god bedriftsøkonomi, god betjening av eksisterende og eventuelt nye boligområder i Bærum og relativt lave utbyggingskostnader.

NSB vil etter at tilleggsutredningen er offentlig hørt, gi sin endelige innstilling på valg av hovedkorridor overfor Samferdselsdepartementet. Det antas at endelig avklaring sannsynligvis vil bli behandlet av Stortinget. Hovedplanlegging for valgt korridor vil skje gjennom kommunedelplanlegging (konsekvensutredningens fase II). Program for utredningens fase II er utsatt i påvente av nærmere avklaring av utbyggingskorridor.

### **Miljøvernavdelingens merknader**

Det er positivt at tilleggsutredningen bl.a. omfatter de alternativer som fylkesmannen anbefalte nærmere utredninger av. Dette gjelder særlig kombinasjonsalternativet 2/6 over Sandvika - Åsa - Hønefoss som gir relativt stor samlet transportnytte samtidig som de uheldige konsekvensene for natur- og kulturmiljøet på Buskerudsidene reduseres.

Miljøvernavdelingen har merket seg at det i forutsetningene som er lagt til grunn for beregning av samfunnsøkonomiske konsekvenser, ikke regnes med samfunnsmessig gevinst i å flytte trafikk fra veg til jernbane siden biltrafikken selv dekker opp for de eksterne kostnader den påfører samfunnet. Likeså regnes det ikke med energigevinst eller reduksjon av luftforurensning ved overflytting av trafikk fra vei og fly til bane. På nasjonalt nivå er dette muligens riktig, men på lokalt nivå, spesielt i Oslo-området, vil det etter vår oppfatning ha åpenbare positive miljømessige og samfunnsøkonomiske effekter å føre trafikken fra bil til bane. Særlig gjelder dette i rushtiden hvor et stort antall solobilister belaster vegnettet og bl.a. fører til betydelige tidstap for andre trafikkanter og i neste omgang ytterligere behov for vegutbygging.

### **Vurdering av alternativer**

Et hovedproblem for alle alternativene er knyttet til konsekvensene av de foreslåtte tverrslagene i Marka. Tverrslagene er plassert i sentrale områder av Marka, noe som bl.a. medfører transport av tunnelmasser over lange avstander. Transporten forutsettes i hovedsak å skje på eksisterende skogsbilveger slik at inngrepene kan reduseres mest mulig, men både tverrslagene og anleggsvegene ut av Marka og utkjøringen av masse over flere år, vil utvilsomt ha negative virkninger for naturmiljø og friluftsliv. I tillegg vil anleggstrafikken kunne påføre beboerne langs de benyttede veger betydelige belastninger. Det er også uklart hvorvidt anleggsvegene skal holdes intakte og åpne såvel sommer- som vinterstid av hensyn til beredskap og transport ved vedlikehold og eventuelle uhell i tunnelene.

Tverrslagene er begrunnet ut fra sikkerhetsmessige, anleggsmessige og økonomiske hensyn. Det finnes imidlertid ikke retningslinjer eller krav til anlegg av tverrslag, men det hevdes i utredningen at kostnadene ved å drive lange tunneler vil øke med 60-100% uten tverrslag. Lokaliseringen av tverrslagene er imidlertid ikke endelig fastsatt. Miljøvernavdelingen regner med at det er store muligheter for tilpassinger til landskap, veger og andre hensyn i den videre planleggingen.

Det er ikke foretatt særskilte konsekvensvurderinger av tverrslagene og den virksomhet som skal skje i anleggsfasen, herunder eventuell deponering av mindre verdifulle masser,



massetransport og annen kjøring i tilknytning til anleggsarbeidet. Dette forutsettes i utredningsprogrammet utført i forbindelse med den mer konkrete planleggingen i fase II.

Miljøvernavdelingen vil peke på at tilleggsutredningen ytterligere har tydeliggjort behovet for en grundig vurdering av hvilke konsekvenser plassering og drift av tverrslagene vil kunne få for bruken av Marka, naturmiljøet og befolkningen som vil få ulempe av anleggstrafikken. Sannsynligvis vil dette ha såvidt store konsekvenser at de burde ha vært utredet allerede i fase I som grunnlag for valg av jernbanekorridor. Vi minner om at det både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå er vedtatt at Marka skal bevares mest mulig upåvirket av tekniske inngrep på grunn av den store betydning den har for friluftslivet og i naturvern- og kulturvernsammenheng.

*Alt. 2: Sandvika -Kroksund- Hønefoss over hhv Bjørum, Økri og Rud i Bærum.*

Samtlige varianter medfører sannsynligvis inngrep i Kampebråten og Jongsåsveien naturminner. Disse geologiske forekomstene er av stor verdi, bl.a. til undervisning og forskning. Slike verneområder skal ifølge fredningsforskriftene ikke utsettes for inngrep. Det bør derfor arbeides videre med å finne frem til traséer som tar hensyn til naturminnene.

Trasévariantene som går via Rud og Økri, medfører et betydelig inngrep i kulturlandskapet med svært uheldige kryssinger av de vernede vassdragene som renner gjennom området. Konsekvensene av å fremføre en bane over Rud eller Økri vil bryte sterkt med de mål og retningslinjer som er lagt til grunn for annen planlegging i området, som f.eks for ny E 16 på strekningen Wøyen - Bjørum.

Varianten over Bjørum vil på grunn av tunnelløsningen medføre betydelig mindre negative konsekvenser enn de øvrige variantene. Dagløsningen ved Bjørum og kryssingen av Rustadelta/E 16 i bru, vil finne sted i et relativt lukket landskapsrom med forholdsvis begrensede virkninger på landskap og miljø. Det er muligheter for å anlegge en stasjon/stoppested ved Bjørum som kan betjene eventuelt nye utbyggingsområder opp mot Sollihøgda.

For alle varianter er det foreslått et tverrslag i øvre del av Djupedalen med tilknytning til skogsbilveg som kommer ut på E 16 ved Sollihøgda. Djupedalen og Kjaglidalen er foreslått vernet etter Naturvernloven som hhv landskapsvernområde og naturreservat. Inngrep i slike områder skal unngås, og det er derfor lite heldig at tverrslag og tilknytning til anleggsveg etableres dersom selve verneområdet blir berørt. På den annen side er avstanden til hovedvegen relativt kort, og anleggstrafikken vil berøre et forholdsvis lite antall beboere. God tilgjengelighet fra hovedveien vil trolig også være fordelaktig for senere beredskap og eventuell utrykning ved uhell i tunnelen.

Når det gjelder videreføring av jernbanetraséen til Kroksund og videre til Hønefoss, viser vi til fylkesmannens tidligere uttalelse om at valg av trasé på Akershusiden ikke må binde opp løsninger i Buskerud.

*Alt. 3: Grefsen - Åsa - Hønefoss*

Dette alternativet er ikke utredet nærmere i tilleggsutredningen. Vi viser til tidligere uttalelse hvor det går frem at alternativet i liten grad kommer i konflikt med natur- og miljøkonsekvenser. Tverrslag i Langlidalen vil være uheldig, mer dess lenger nord det



lokaliseres. Et tverrslag her vil ligge nær helårsveg og således komme i mindre konflikt med friluftinteressene. Anleggstrafikk gjennom Sørkedalen er imidlertid lite ønskelig.

*Alt. 6: Skøyen - Åsa - Hønefoss*

Fylkesmannen anbefalte i sin tidligere uttalelse at dette alternativet måtte utredes nærmere både fordi det ga kortest reisetid, økt antall reisende mellom Hønefoss og Oslo og fordi det hadde få konflikter med natur og miljø. Det er nå foretatt en bearbeiding av alternativet ved at det er lagt inn en dagstrekning nord for Åsa i Buskerud. Tverrslaget er foreslått flyttet lenger inn i Marka, fra Tømmermyra til Dammyrdalen, med transport til Sørkedalen. Lokaliseringen av tverrslaget til dette sentrale området i Marka er lite heldig, og anleggsveien vil komme i konflikt med friluftinteressene, bl.a. berøres flere skiløyper. Massetransporten vil også påføre de fastboende i Sørkedalen betydelige ulemper.

*Alt. 6: via Lommedalen.*

Alternativet er en variant av et tidligere forslag, men er trukket lenger nord i Lommedalen med en kortere dagsone. Traséen går gjennom utkanten av et kulturlandskap som her er forholdsvis lite påvirket av større inngrep, nær inntil Markagrensen. Miljøvernavdelingen har merket seg at det ikke er planlagt stoppested på banen i Lommedalen.

Tverrslaget er foreslått ved Monsebråten ved Stor-Lomma, med transport langs elva til Lommedalen. Også dette tverrslaget har en uheldig plassering i forhold til friluftinteressene og hensynet til vassdragsvernet som også omfatter Lomma. Transporten av overskuddsmasse vil kunne føre til betydelige belastninger for beboerne.

*Alt. 2/6: Sandvika - Åsa - Hønefoss over hhv. Bjørum, Økri og Rud.*

Variantene over Økri og Rud medfører negative konsekvenser for kulturlandskapet og naturmiljøet i dalen, jfr. vurderingen ovenfor av alternativ 2.

Trasévarianten over Bjørum krysser Kjaglidalen og fortsetter videre mot traséen for alternativ 6 til Åsa. Kryssingen av Kjaglidalen skal skje under Isielva, men da berggrunnen i denne forkastningsonen forventes å være dårlig egnet for tunneldriving, antas det nødvendig å legge banen i kulvert under elva. Etter miljøvernavdelingens oppfatning vil dette kunne medføre betydelig anleggsarbeid i det foreslåtte naturreservatet, noe som er lite ønskelig. I tillegg vil tunnelen videre nordover følge en sidegren av forkastningen, med den usikkerhet dette har for tunneldrivingen. For å unngå større grave- og anleggsarbeid i verneområdet, vil vi foreslå at traséen ved dette alternativet trekkes noe lenger mot nordvest for å kunne krysse under Kjaglidalen/Djupedalen i områder med eventuelt bedre berggrunn. Med en slik trasé bør det også vurderes å anlegge et tverrslag i nærheten av det foreslåtte tverrslaget for alt. 2, men utenfor det foreslåtte landskapsvernområdet. En slik løsning vil være bedre enn å anlegge et tverrslag ved Monsebråten, som vi mener har en meget uheldig plassering, jfr. omtalen av alt. 6 via Lommedalen ovenfor.

**Konklusjon**

Bygging av ny jernbane mellom Oslo og Hønefoss vil uansett alternativ medføre betydelige inngrep i Marka og i natur- og kulturlandskapet for øvrig, og særlig i anleggsperioden vil virksomheten kunne påføre fastboende befolkning og brukerne av friluftsområdene store ulemper.

Det er en svakhet ved såvel hovedutredningen som tilleggsutredningen at konsekvensene av de foreslåtte tverrslagene på tunnelene i sentrale deler av Marka, med tilhørende anlegg og transportvirksomhet, ikke er vurdert grundigere som grunnlag for valg av korridor for videre planlegging.

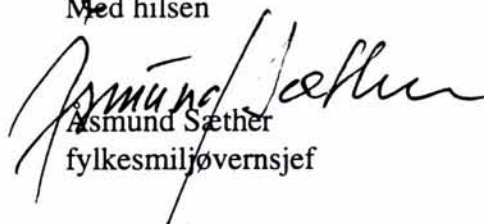
Ut fra miljøvernavdelingens foreløpige vurdering av konsekvenser av de ulike alternativene, bør kombinasjonsalternativet 2/6 over Sandvika - Bjørum - Åsa - Hønefoss kunne utredes nærmere. Utredningen må ha som siktemål å finne en justert trasé hvor kryssingen under Kjaglidalen/Djupedalen skjer lenger mot nordvest for å unngå inngrep i det foreslåtte naturvernområdet, og plassering av et tverrslag ved Djupedalen utenfor verneområdet som erstatning for planlagt tverrslag ved Monsebråten ved Stor-Lomma.

Også alternativ 3 bør utredes nærmere i fall det viser seg vanskelig å gjennomføre de justeringer av alt. 2/6 som er omtalt ovenfor. Tverrslaget må plasseres så langt sør i Langlidalen som mulig, og det må utredes tiltak for å redusere ulempene ved anleggstrafikken.

Vi viser for øvrig til fylkesmannens tidligere uttalelse om at valg av trasé på Akershus-siden ikke må binde opp løsninger som vil gi uheldige konsekvenser i Buskerud.

Miljøvernavdelingen forutsetter at utredningsprogram for fase II blir sendt på høring.

Med hilsen

  
Asmund Sæther  
fylkesmiljøvernsjef

  
Erik Arnkværn  
seksjonsleder

Saksbehandler: Wilhelm Torheim

Kopi: Akershus fylkeskommune, fylkesrådmannen  
Fylkesmannen i Buskerud, miljøvernavdelingen



## RINGERIKSBANEN TILLEGGsutREDNING JERNBANEUTREDNING - REVIDERT HOVEDRAPPORT

Jernbaneutredning - revidert hovedrapport for Bergensbanens forkortelse er lagt ut til offentlig ettersyn. Fristen for å komme med merknader er satt til 7. mars 1995. Det er også lagt ut en tilleggsutredning med samme høringsfrist som den reviderte hovedrapporten.

NSB anbefaler at alternativ 2 Sandvika via Bjørum velges, og at det opprettes en holdeplass for lokaltog i Bærum i tillegg til Sandvika, og at kommunen legger til rette for en arealutvikling i området som kan styrke banens trafikkgrunnlag.

### **Landbruksavdelingens merknader:**

Fylkeslandbruksstyret behandlet konsekvensutredning fase I og jernbaneutredning - hovedrapport i møte 14.10.93. Fylkeslandbruksstyret kunne da ikke godta alternativ 1 Skøyen Lommedalen og alternativ 2A med variasjoner. Fylkeslandbruksstyret hadde ingen merknader til de øvrige alternativene.

I tilleggsutredningen og revidert hovedrapport er det fremmet forslag til flere nye alternativ både via Sandvika og direkte fra Skøyen. Når det gjelder beskrivelse av de ulike alternativene viser en til vedlegg 1, s. 31-53.

I tilleggsutredningen er følgende sagt om jordbruksmessige konsekvenser av de nye alternativene:

#### Alt. 2 via Økri

*Traséen går i dagen over Økern/Frogner/Tandbergjordene. Området består totalt av i alt ca. 1450 daa dyrket mark, og er klassifisert som A-område. Jordbruksarealet er bra arrondert, og arealet framstår nesten som et sammenhengende jorde med gårdsbebyggelse spredt omkring. Mesteparten av arealet brukes til kornproduksjon. Alternativet vil ha konsekvenser for jordbruket, der den går i dagen da en del jorder blir splittet, men vil i mindre grad berøre områder som helhet.*

*En stasjon i området ved Rykkinn vil øke utbyggingspresset på Frogner/Tandbergjordene.*

#### Alt. 2 via Bjørum

*Alternativet berører ingen jordbruksområder i Bærum.*

#### Alt. 2 via Rud

*Alternativet går i dagtrasé gjennom landbruksområdet Bryn-Vøyen, som er klassifisert som et A-område. Det er to landbrukseiendommer i dette området, Bryn og Vøyen. Alternativet berører i liten grad Vøyen gård, men deler flere av jordene på Bryn. Traséen vil forringe en del av dette landbruksområdet, som fra før er relativt lite og omgitt av veier og boligbebyggelse.*

Alt. 6 via Lommedalen

I Lommedalen er det mange mindre gårdsanlegg, gjennomsnittlig bruksstørrelse er 84 daa. Jordene er kuperte og oppdelte. Området er klassifisert som B-område. Skogarealet tilhørende landbruksseiendommene ligger i teiger på begge sider av dalen. Alternativet går i dagen over en strekning på ca. 200 m, og vil i liten grad føre til driftsmessige ulemper for landbruket.

Av de alternativene som går om Sandvika er det alternativ 2 om Bjørum som i minst grad berører landbruksinteresser. I tillegg åpner dette alternativet for en framtidig utbygging ved Avtjerna, slik det legges opp til i forslaget til kommuneplan for Bærum 1995. Dersom et av alternativene om Sandvika velges, vil landbruksavdelingen sterkt tilrå at dette alternativet velges på bakgrunn av de landbruksmessige konsekvensene av de andre alternativene som går via Sandvika.

Ny Ringeriksbane via Økri eller Rud, med tilhørende stasjoner der, vil i tillegg til at de i seg selv legger beslag på viktige landbruksområder, medføre et økt utbyggingspress på disse landbruksområdene. Alternativene om Økri eller Rud vil også i betydelig grad gripe inn i kulturlandskapet i området. Landbruksavdelingen vil derfor sterkt frarå at et av disse alternativene velges.

Også alternativ 6 om Lommedalen berører landbruksinteresser, men ikke i en slik grad at landbruksavdelingen vil frarå det.

**LANDBRUKSDIREKTØRENS KONKLUSJON:**

(Dette dokumentet er identisk med saksframlegget til Akershus fylkeslandbruksstyre. «Landbruksdirektørens konklusjon» i dette dokumentet er identisk med innstillingen overfor fylkeslandbruksstyret. Det er selvsagt fylkeslandbruksstyrets uttalelse som vil være den formelle uttalelse fra landbruksmyndighetenes side.)

Akershus fylkeslandbruksstyre har følgende merknader til jernbaneutredning - revidert hovedrapport og tilleggsutredning til konsekvensutredning fase I for Ringeriksbanen:

1. Av de alternativene som går om Sandvika vil fylkeslandbruksstyret sterkt tilrå at det alternativet som går via Bjørum velges.
2. Fylkeslandbruksstyret vil sterkt frarå at et av alternativene om henholdsvis Økri eller Rud velges.
3. Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de øvrige alternativene som inngår i jernbaneutredning - revidert hovedrapport og tilleggsutredningen.

Med hilsen

  
Arne Bardalen  
landbruksdirektør

  
Torgger Gillebo  
fylkesjordsjef

Saksbehandler: Astrid Elin Halse





A 8

FYLKESMANNEN I BUSKERUD  
MILJØVERNAVDELINGEN

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 8 MARS 1995	
Sak/Doknr.	27
Arkivbet.	

NSB Plansekretariatet  
0048 OSLO

07 MARS 1995

DERES REF.

(SAKSNR. BES OPPGITT VED SVAR)  
SaksNr. 94/6588-6  
Ark.714.3

DATO

**RINGERIKSBANEN - TILLEGGSUTREDNING AV TRASE-  
KORRIDORER, KULTURMINNER OG KUTURMILJØ I  
BUSKERUD. REVIDERT HOVEDRAPPORT**

Det vises til NSBs brev datert 1.11., 11.11.94 og 7.2.95.

Fylkesmannen i Buskerud har gjennomgått mottatte tilleggsutredninger. I forhold til tidligere materiale er det nå utredet et bearbeidet alternativ 2 for strekningen Kroksund - Hønefoss. Tidligere alternativ 1 langs Steinsletta, alt. 4 øst for Steinsfjorden og alt. 5 A og B i tunell under Sundøya, er kuttet ut. I tillegg er det også utredet bearbejdede alt. 6 via Åsa med ulike varianter på Bærumsiden.

**SAMMENDRAG**

*Fylkesmannen kan ikke se at Tilleggsutredningen fase I, samt utredningen om kulturminner, «Spor i Ringeriksjord», har frambragt nye opplysninger som gir grunnlag for å endre hovedpunktene i fylkesmannens uttalelse datert 29.10.93. Det vises således til denne. Kombinasjonen av store konsekvenser for natur- og kulturmiljø gjør at varianter av alternativ 2 gjennom Hole/Ringerike fortsatt betraktes som miljømessig uakseptable. En utbyggingskorridor via Åsa som muliggjør stasjonsetablering i Hønefoss tettsted, anbefales lagt til grunn for det videre plan- og utredningsarbeid. Det vises i så måte til Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.*

*Dersom Stortinget allikevel går inn for en trase sentralt gjennom Hole vurderes alternativ 2 via Vik som noe mer skånsom i forhold til kulturlandskap og friluftsliv enn alternativet via Løken. I samme retning taler muligheten for en stasjonsetablering i Hole sentrum som alternativet via Vik gir. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at dette alternativet gjør direkte inngep i Viksåsen naturreservat.*

Postadresse  
Fylkeshuset  
3020 Drammen

Kontoradresse  
Hauges gt. 2

Telefon  
32808500

Telefax  
32808880

Telex  
21619



## NÆRMERE OMTALE AV SÆRLIG VIKTIGE MILJØKONSEKVENSER

Fylkesmannen vil i det følgende komme med noen supplerende vurderinger i forhold til tidligere uttalelse som underbygger hovedpunktene i denne.

### **Et helhetlig landskap kan gå tapt**

Landskapet på Røysehalvøya mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden er et nasjonalt viktig natur- og kulturlandskap. Det er en rekke verneområder i regionen og et særdeles og produktivt og verdifullt natur- og kulturlandskap. Dette er kvaliteter av nasjonal karakter som flere sentrale høringsinstanser også har understreket. Det som er spesielt særpreget er strandområdene ved Tyrifjorden, den særegne geologien med kalkåsene, botanisk og ornitologisk viktige områder, Storelvas spesielle meanderlandskap og Steinsfjorden og Tyrifjorden med fossilområder og øyer.

Regionen er videre et viktig friluftsområde for store befolkningsgrupper. Alt dette utgjør en helhet som vil brytes opp ved å legge en jernbane i åpen trase sentralt gjennom området. Det er en svakhet ved utredningene at de miljøkostnader dette innebærer ikke kommer inn i de kost-nytteverdiene som er beregnet.

### **Nordre Tyrifjorden - et nettverk av våtmarker med internasjonal betydning for biologisk mangfold**

Fylkesmannen vil særlig trekke frem vannfugllokalitetene i og ved Nordre Tyrifjorden som danner et omfattende og variert våtmarkskompleks i et særegent natur- og kulturlandskap. Variantene av alternativ 2 vil ikke direkte berøre noen av vernområdene ved Storelva, men vil allikevel bety et inngrep i et **system** av viktige biotoper som avlaster hverandre alt etter vannstands- og isforholdene. Området som helhet har en betydelig funksjon for å opprettholde plante- og dyrelivet i regionen.

De regionale og nasjonale verdier knyttet til områdets betydning som raste- og overvintringslokalitet for våtmarksfugl er godt dokumentert. Med utgangspunkt i antall sangsvaner fra nordlige deler av Fennoskandia og Russland, de arktiske vaderne og vannfuglarter fra bestander i våre naboland, er Tyrifjorden også et betydningsfullt våtmarkssystem i internasjonal sammenheng.

Norge har derfor et spesielt ansvar for forvaltningen av dette området. Områdets betydning for trekkende og overvintrende våtmarksfugler er større enn for flere av de allerede eksisterende Ramsar-lokaliteter i Norge. Listen over norske våtmarker under Ramsar-konvensjonen skal utvides i år. Det vil etter fylkesmannens oppfatning være naturlig at områdene i og ved Nordre Tyrifjorden vurderes i en slik sammenheng.

## **Foretatt tilleggsutredning viser at området er særdeles rikt på kulturminner**

Rapporten «Spor i Ringeriksjord» styrker det faktum at Hole/Ringerike også i kulturhistorisk sammenheng er unikt i Norge. Konklusjonen i rapporten er at det vil være særdeles store konflikter i forhold til kulturminner dersom en dobbeltsporet jernbane legges sentralt gjennom Hole/Ringerike. Alternativ 2 vil bl.a. krysse de gamle ferdselsårene mellom Stein gård, Bønsnes kirke og Norderhov kirke. Et alternativ via Løken synes nærmest umulig å plassere uten at viktige kulturminner blir ødelagt.

### **Konsekvenser ved bearbeidet variant av alternativ 2 via Vik.**

Dette alternativet medfører en skjæring/tunnelpåslag som gir direkte inngrep i Viksåsen naturreservat. Verneområdet har en særegen geologi med oppsprukken berggrunn og knapp vannhusholdning. Kalkfuruskogen og den særegne vegetasjonen vil lett kunne stå i fare for å tørke ut ved en tunnell gjennom åsen. Konsekvensene av mulig dreneringseffekt må utredes nøye før spørsmål om eventuell dispensasjon fra vernebestemmelsene kan vurderes.

### **VIDERE PLANPROSESS**

Det legges til grunn at utredningsplikten i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, fase 1, grovmasket nivå, nå er tilfredsstilt. Når det gjelder program for konsekvensutredninger i fase 2 vises til vår uttalelse datert 29.10.93.

Etter fullmakt



Eli Moen  
fylkesmiljøvernssjef



Dagfinn Rivelsrud

A9

FYLKESLANDBRUKSSTYRET

I BUSKERUD

NORGES STATSBANER	Kass. kode
6 MARS 1995	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

Jnr. 9301354

Drammen, 3.3.1995

NSB  
Plansekretariatet  
0048 OSLO

Til underretning sender vi Dem vedlagt utskrift av møtebok for Fylkeslandbruksstyret i Buskerud vedkommende sak 69/95

Etter fullmakt

*Eli Kristin Nordsiden*  
Eli Kristin Nordsiden

Vedlegg

Gjenpart:



**FYLKESLANDBRUKSSTYRET I BUSKERUD.**

**BUSKERUD FYLKESLANDBRUKSSTYRES PROTOKOLL FRA MØTE DEN 16.1.95**

**SAK 69 : RINGERIKSBANEN. HØRING AV REVIDERT HOVEDRAPPORT OG  
TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER.**

Fylkeslandbruksstyret har, vedlagt brev av 7.2.95, mottatt revidert hovedrapport for Ringeriksbanen til uttalelse.

Fylkeslandbruksstyret har tidligere, vedlagt høringsbrev av 1.11.94 fra NSB Bane. Banedirektøren, mottatt Konsekvensutredning Fase I, tilleggsutredning, til uttalelse.

Høringsfrist for revidert hovedrapport og tilleggsutredning er satt til 7.3.95.

Fylkeslandbruksstyret har tidligere i sak 388/93 gitt uttalelse til Konsekvensutredningen Fase I. For fylkeslandbruksstyrets behandling vedlegges kopi av høringsbrevet og møteboka i sak 388/93, samt kopi av sammendrag for revidert hovedrapport og tilleggsutredning og div karutsnitt som viser de ulike korridorer i Ringerike og Hole.

Landbruksnemndene i Ringerike og Hole behandlet tilleggsutredningen i møter hhv 25.11.94, sak 134/94 og 5.12.94, sak 20/94, med følgende saksutredninger, innstillinger og vedtak:

Møtedato : 25/11/94 Saklistenr : 134 Saksnummer : 060594 00131 DIJ  
Landbruksnemnda I Ringerike i Ringerike.

(/ Saksutredning :

RINGERIKSBANEN - HØRING OM TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDOR  
NOVEMBER 1994

Saksbehandlere skogbrukssjef Hans Bergan og jordbrukssjef Åge Geir Hanssen.

NSB har lagt fram en tilleggsutredning som gir en nærmere bearbeiding av alternativ 2 Sandvika og alternativ 6 Skøyen via Åsa. Det er også utredet nye alternativer, som er varianter av 2 og 6. Rapporten inneholder en beskrivelse av trasèalternativene, kostnader og tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. NSB anser nå de nevnte trasèer, samt trasè 3A frå Grefsen i tunnell til Hov, som aktuelle. De øvrige er kuttet ut.

For landbruksnemndas behandling vil en konsentrere seg om forhold som direkte berører jord- og skogbruket innenfor Ringerike kommune. I de to omtalte alternativer vil Ringerike bli berørt på én av to aktuelle strekninger:

ALTERNATIV 2:

Foreligger i ulike varianter før Ringerike, men kun i et alternativ innen Ringerike. Det krysser Storelva sørvest for Busund gård, på en 840 m lang bru, 12 m over elva. Brua kommer inn på Prestmoen nord for grustaket og går i en stor sving over Prestmoen og skogområdene øst for RV 35 før den knyttes til eksisterende bane vest for Stygge-dal. Kryssing av RV 35 skjer på en 50 m lang bru, 10 m over veien.

Alternativet berører praktisk talt ikke dyrket mark innen Ringerike. Et visst unntak gjelder vest for Tolpinrud, der utvidelsen til dobbeltspor vil medføre tap av noe dyrka mark, trolig i størrelsesorden 5-10 dekar. Ellers går trasèen i skogsmark, alt av høy bonitet. Med en lengde på 2,5 km og anleggsbredde på 25 m vil 60-70 dekar gå tapt.

På eiendommer berøres. Over gnr. 42/11 Busund vil trasèen gå som bru, men med bruhøyde 12 m kan det jo ikke drives vanlig skogbruk under brua. Dette gjelder en lengde av ca. 500 m. Videre går trasèen praktisk talt bare på statens (Opplysningsvesenets fonds) grunn fram til påkoplingen til eksisterende bane. Muligens vil en liten snipp av gnr. 42/7 Madsplassen bli berørt, dette vil i såfall være dyrka mark. Utvidelse til dobbeltspor vil ved Tolpinrud berøre gnr. 47/3 Sørum østre og gnr. 47/5 Brandalen.

ALTERNATIV 6:

Også dette alternativ er i flere varianter, men de er like i dagen innen Ringerike kommune. Det er lagt inn en strekning i dagen i Åsa, 250 m ovenfor Fleskerud gård og Østby gård, og på disse gårders grunn. Banen vil der gå i 600 m lengde gjennom skogsmark av middels og høy bonitet. Noen hytter vil også bli sterkt berørt. Den andre dagstrekning er fra Thoenbakken fram til Hønefoss stasjon. Her vil utvidelse til dobbeltspor berøre dyrka mark (anslagsvis 3-4 dekar) på Hov gård, dessuten vil tunnelutslaget og dobbeltspor beslaglegge noen få dekar skogsmark av høy bonitet på østsiden av Randselva. Bemerk at utslaget ligger godt unna bebyggelse og dyrka mark ved Thoenbakken.



Møtedato : 25/11/94 Saklistenr : 134 Saksnummer : 060594 00131 DIJ  
Landbruksnemnda I Ringerike i Ringerike.

---

Landbrukseiendommene som berøres her er foruten Ringerike kommunes gård Hov på vestsiden, 134/1 Løken gård på østsiden.

Det er ellers varslet et tverrslag i "Marka", ved Langebru eller ved Store-Lomma, (avhengig av hvilken variant av trasè 6 som velges) altså utenfor Ringerike. Tunnellene vil bli gående omtrent under Lauvlia i et alternativ og under Gyrihaugen i det andre. Tunnellen Åsa-Hønefoss passerer omtrent under Bergstjern og ungdomsskolen i Haugsbygd.

Tolpinrud stasjon er nå ikke tatt med, dvs. at man bruker eksisterende Hønefoss stasjon. Men det betyr ikke at NSB har kuttet ut Tolpinrud stasjon, bare at det nå ikke er noe nytt å si om den.

De øvrige alternativer i tidligere utredninger er altså lagt vekk, unntatt 3A Grefsen-Hønefoss.

Kostnadene ved de to alternativer er for alternativ 2 ca. 2,4 milliarder, for alternativ 6 ca. 2,7 milliarder. Masseoverskudd ved alternativene er henholdsvis ca. 2,4 mill m<sup>3</sup> og 4,5mill m<sup>3</sup>.

#### VURDERING:

Tilleggsutredningen betyr for Ringerikes del en klar forbedring i forhold til de tidligere forslag. De verste alternativene er kuttet ut, dette gjelder bl.a. alternativene som gikk tvers over Åsa/Norderhov-området. Alternativ 2 er flyttet litt slik at stort sett bare skogsmark berøres, og ikke dyrka mark i nevneverdig grad. Det er også kommet unna tunet på Dal nedre, men går til gjengjeld omtrent like nær Madsplassen. Men her overskjæres ikke eiendommen. Alternativ 6 må en si har særs liten v<sup>er</sup>kn<sup>ing</sup> for Ringeriks-landbruket.

Skadevirkningene på landbruket i Ringerike må således sies å være små ved begge alternativene - når ny dobbeltsporet jernbane skal framføres kan en ikke regne med noe mindre.

Minst blir virkningene ved alternativ 6, men en har likevel der en merknad. Trasèen blir liggende relativt nær Fleskerud og Østby gård, slik at det bør vurderes om den kan trekkes noe lenger unna. Likeså stiller en spørsmålstegn ved dagåpningen på 600 m. Det er greit at det her trenges et tverrslag, men det kan ikke kreve så lang strekning. Noen utsiktsfunksjon for de togreisende kan en ikke skjønne strekket vil ha - toget vil passere på ca. 20 sek. og på den tid vil vel passasjerene knapt ha fått justert pupillene.

Som nevnt er ikke avgangen av skogsmark noen stor sak i denne sammenheng, men av hensyn til gårdsbrukenes nærmiljø ber en vurdert om ikke dagåpningen kan begrenses til det som er nødvendig for tverrslagsfunksjonen.



Møtedato : 25/11/94 Saklistenr : 134 Saksnummer : 060594 00131 DIJ  
Landbruksnemnda I Ringerike i Ringerike.

---

Ved alternativ 2 går adskillig mer skogsmark med, og dette er svært god skogsmark. Området er meget lett tilgjengelig, slik at banen ikke (forutsatt nødvendige nye veiløsninger) skulle skape driftsproblemer for omkringliggende areal. Bemerk at det aller meste av arealene er offentlig eid. Rett vest for trasèen der den krysser grustaket ligger et meget interessant skog- forsøksfelt. En forutsetter at det ikke blir berørt.

**INNSTILLING:**

Ingen av de to alternativer i tilleggsutredningen skaper særlige skadevirkninger for landbruket i Ringerike, men ved en sammenligning antas alternativ 6 å være mest skånsomt. Velges alternativ 6 bør det likevel vurderes å trekke dagstrekningen i Åsa lenger unna gårdsbrukene, og/eller gjøre dagstrekningen kortere. Velges alternativ 2 ber en bekreftet at forsøksfeltene på Prestmoen ikke berøres. Det forutsettes at det finnes en anvendelse for masseoverskuddet som ikke går ut over landbruksarealer i Ringerike.

**ENSTEMMIG VEDTAK:**

Som innstilling. //

---

Kopi sendt til :

Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavdelingen,  
Dronninggt. 15, 3019 Drammen.  
Ringerike kommune,  
Plan- og bygningstjenesten, her.  
25.11.94.

---

Sign. Kommune : ..... Sign. Fylke : .....

Møtedato : 05/12/94 Saklistenr : 20 Saksnummer : 061294 00132 DIJ  
Landbruksnemnda i Ringerike i Hole.

---

// Saksutredning :

\\  
RINGERIKSBANEN - BERGENSBANENS FORKORTEELSE  
Konsekvensutredning fase 1. Tilleggsutredning.

Høringsuttalelse fra landbruksnemnda i HOLE

Saksbehandlere: Jordbrukssjef Åge Geir Hanssen  
Skogbrukssjef Hans Bergan

Siden forrige høringsrunde og behandling i landbruksnemnda gjenstår kun 3 bearbejdede trasealternativer som berører Hole og/eller Ringerike kommuner.

- Alt. 2 Sandvika - Kroksund - Hønefoss via Vik
- Alt. 2 Sandvika - Kroksund - Hønefoss via Løken
- Alt. 6 Skøyen/Sandvika - Hønefoss via Åsa

De to første alternativer berører i høy grad landbruksinteresser både i Hole og Ringerike, og er varianter av alternativ 2 som ved forrige behandling i landbruksnemnda ble karakterisert som det værste tenkelige for Hole. Alternativ 6 berører ikke Hole og var således et av de anbefalte forslag ved forrige behandling. Det samme gjelder alternativ 3 C, som fortsatt er aktuell trasekorridor, men som ikke tas opp i denne tilleggsutredningen.

Det er i tillegg til de to alternativer 6 og 3 C, to varianter av alternativ 2 som NSB har valgt å gå videre med. Dette er de samme alternativer plankontoret anbefalte ved forrige behandling, men som gjennom høringsprosessen ble kraftig imøtegått av nær sagt alle høringsinstanser.

På side 56 i Tilleggsutredningen er det nevnt en rekke "tunge" høringsinstanser som ikke kan akseptere alternativ 2. Det nevnes i tillegg 4 "relativt tunge" instanser (Akershus fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Bærum kommune og Drammen kommune) som støtter NSB's anbefaling. Dette brukes som alibi av plankontoret for fortsatt å kunne opprettholde alternativ 2 som aktuelt trasevalg gjennom Hole.

En skal imidlertid merke seg at ingen av disse 4 høringsinstanser konkret har tatt stilling til trasevalg i Hole og Ringerike. Det går tvertimot klart fram, at de uttaler seg primært om trasevalget på Bærumssiden, hvor de også geografisk hører hjemme. Fylkesmannen i Oslo og Akershus skriver direkte at valg av hovedalternativ 2 på Akershussiden ikke må binde opp den videre trase i Hole og Ringerike. Fylkesmannen anbefaler en kombinasjon av alternativ 2 på Bærumssiden og alternativ 6 gjennom Hole og Ringerike.

Støtten for alternativ 2 gjennom Hole og Ringerike er derfor syltynn. En skal også merke seg at alle faginstanser på miljø og landbruk, med Direktoratet for Naturforvaltning, Riksantikvaren og Landbruksdepartementet i spissen, går sterkt imot alternativ 2 gjennom Hole/Ringerike. Det er således langt på vei en nedvurdering av disse instanser når NSB fortsetter å fremme "bearbejdede" varianter av alternativ 2.



Møtedato : 05/12/94 Saklistenr : 20 Saksnummer : 061294 00132 DIJ  
Landbruksnemnda I Ringerike i Hole.

---

I denne sammenheng vises også til vedlagte brev fra NSB, banedirektøren, vedrørende feil i vedlegg 2, side 4 i utredningen. Det hevdes der at landbruksmyndighetene ikke karakteriserer ulempene ved alternativ 2 gjennom Hole og Ringerike som uakseptable. Dette er ikke riktig.

Til de "Nye" alternativer har en følgende merknader:

Alternativ 2 via Vik.

Dette alternativ er nesten identisk med det gamle alternativ 5 B fra tunnelutslag ved Selte og nordover til Ringeriksgrensa, (jfr. beskrivelse av alternativ 5 fra forrige behandling).

I landbruksnemndas vedtak fra denne behandling står bl.a.:

"Alternativ 5 B går gjennom massive jordbruksarealer av første-klasses kvalitet. Disse områdene må forbeholdes matvareproduksjon, og den foreslåtte traseen kan ikke anbefales."

Det er i tillegg grunn til å merke seg, at banen de første 800 m etter tunnelutslag ved Selte, etter det nye alternativ går i en 10 m dyp skjæring i løsmasser gjennom svært produktive jordbruksarealer.

I tillegg inneholder det nye alternativ 2 via Vik en dagsone forbi Vik sentrum, samt at Kroksund krysses med bru. Tunnelutslag ved Vik er beregnet like nord for Gjesval nordre (Lundberg). Det opplyses å være usikker fjelloverdekning på den ca. 300 m lange strekningen fra Gjesvalåsen fram til beregnet tunnelutslag. I værste fall kan dette innebære at det blir en dyp skjæring tvers over jordene sydøst for Gjesval nordre istedet for tunnel. Fra tunnelutslag ved Gjesval går traseen i 10 m dyp og 450 m lang skjæring forbi Vik sentrum, over jordene til gnr. 192, bnr. 3-(Bili) og inn i Skrederudberget/Viksåsen i tunnel ca. 150 m sydvest for Herredshuset.

I forbindelse med dagsonen forbi Vik sies det i nest siste avsnitt på s. 129 i utredningen: "Alternativet går i dagen over jordene ved Vik søndre. Det er også aktuelt å anlegge en holdeplass i dagen på denne strekningen. Området er ikke klassifisert i JAV-registreringene, men omtalt som et område med mulighet for noe fortetting."

Dette er ikke riktig. Hele området, med unntak av ca. 150 m bred korridor fra Vik til Løkenåsen boligfelt (langs FV 158 til Røyse) er karakterisert som A-område (jfr. side 128 i utredningen) i henhold til JAV-registreringen. Den nevnte korridor er eksisterende byggeområde i kommunedelplanen og det er i dette område mulighet for noe fortetting er nevnt, ikke på omkringliggende jordbruksarealer.

En må forutsette at det ligger i kortene at det kan bli en holdeplass i dette området, siden det er foreslått dagsone forbi Vik. En holdeplass her vil på sikt trolig beslaglegge betydelige arealer med dyrka mark rundt Vik. En gjentar i denne forbindelse landbruksnemndas vedtak vedrørende stasjonsbygning på Vik fra forrige behandling: "Boligbygging på dyrka mark rundt Vik som en følge av stasjonsutbygging her kan ikke aksepteres. En evt. stasjon må derfor legges til Sundvollen-området, der dette kan gjennomføres uten beslag av dyrka mark."



Møtedato : 05/12/94 Saklistenr : 20 Saksnummer : 061294 00132 DIJ  
Landbruksnemnda i Ringerike i Hole.

---

NSB sier på side 39 i utredningen at alternativet får færre konsekvenser for miljøet, naturressursene og samfunnet i Vik, enn alternativ 2 fra 1993-utredningen. Dette er greit nok, men sier ikke noe om hvor dårlig det nye alternativet er, bare at det er noe bedre enn det gamle alternativ 2, som var totalt uakseptabelt med hensyn til de nevnte forhold.

Det hevdes også i samme avsnitt, at "alternativet er tilpasset randsonen mellom Steinsletta og Bymoene/Mosmoene i større grad enn alternativ 2 fra tidligere utredning." Det er imidlertid svært liten forskjell på den gamle og nye traseen fra Selteveien og nordover til Ringeriksgrensa, og således helt uforståelig for saksbehandler at det er grunnlag for å hevde at den ene traseen er bedre tilpasset randsonen enn den andre.

Alternativ 2 via Løken.

Alternativet er svært likt det gamle alternativ 2 fra det kommer ut i dagen ved Rørvik/Kroksund og fram til og med passering av jordene ved Gjesvold/Løken/Borgen. Derfra går traseen i tunnel under Byrhaugen, og kommer ut i dagen mellom Sælabunn og FV 158 til Røyse. Derfra går traseen nordover gjennom Bymoene og Mosmoene, 4-500 m vest for det gamle alternativ 2 og faller sammen med denne på Lamoene like før Ringeriksgrensa.

Tunnel under Gjesvalåsen kommer etter det nye alternativet ut i dagen rett innunder (vest for) tunet på Gjesval gnr. 194, bnr. 7. Dette er naboeiendommen til den eiendom som ville fått jernbanen gjennom tunet ved det opprinnelige alternativ 2. Selvsagt er det bedre med tunnel under tunet enn jernbane i dagen gjennom tunet. Som det hevdes på side 39 i utredningen slipper en med denne løsning å splitte dette særegne kulturmiljøet. Imidlertid står det å lese på side 54 i utredningen at fjelloverdekningen de siste 2-300 m av tunnelen er usikker, og da er en jo like langt - problemet er bare flyttet til nabogården.

Traseen videre gjennom de massive jordbruksarelene nord og vest for tunnelutslag ved Gjesval kan ikke sies å være særlig forskjellig fra det gamle alternativ 2 hva gjelder konsekvensene for landbruket, og er slik sett totalt uakseptabelt enten traseen ligger i terrenget eller på fylling.

Gjennom Bymoene og Mosmoene går traseen som nevnt i dagen, 4-500 m lenger vest enn tidligere alternativ, hvor den som det hevdes "ligger mest mulig i randsonen mellom skog og dyrket mark". Dette er igjen en påstand saksbehandler har vanskelig for å se har rot i virkeligheten. Totalt sett er imidlertid den nye traseen noe mer skånsom med hensyn til beslag av dyrka mark på den nevnte strekning.

Tabell 3.2 på side 132 i utredningen inneholder en oppsummering av konsekvenser for landbruket i Hole ved valg av de bearbejdede alternativer via Vik og via Løken. For begge alternativene gis det, ved at sammendraget avsluttes med setningen "Forøvrig få konsekvenser for jordbruket", inntrykk av at de nye alternativer er lite konfliktfylte i forhold til jordbruket i Hole. Dette er fullstendig satt på hodet, vi skal huske på at nettopp alternativ 2 ved forrige høringsrunde av landbruksmyndighetene ble karakterisert som det klart dårligste for landbruket i Hole.

Møtedato : 05/12/94 Saklistenr : 20 Saksnummer : 061294 00132 DIJ  
Landbruksnemnda I Ringerike i Hole.

---

Alternativ 6 Skøyen/Sandvika - Åsa - Hønefoss.

Alternativet går i tunnel fram til Thoenbakken/Hov, med unntak av en dagsone på 600 m i Åsa. Ved Hov går alternativet sammen med eksisterende Randsfjordbane som følges inn til Hønefoss.

Hole berøres ikke av dette alternativ og det er også skånsomt for landbruksinteressene på Ringerike totalt sett. 6 A var en av de anbefalte traseer fra Hole landbruksnemnd ved forrige behandling, og et overveldene flertall av høringsinstansene forøvrig anbefalte også 6 A som traseevalg for Ringeriksbanen.

#### A. STILLING:

Landbruksnemnda har vurdert de bearbejdede trasealternativer av alternativ 2 via Vik og via Løken gjennom Hole.

Begge variantene av alternativ 2 vil få dramatiske konsekvenser for landbruket i Hole og de kan ikke under noen omstendighet anbefales. Landbruksnemnda ber Buskerud fylkeslandbruksstyre å fremme innsigelse mot begge variantene av alternativ 2.

Landbruksnemnda vil videre be om at NSB, Banedirektøren, tar affære vedrørende de påviste unøyaktigheter/feil ved bearbejdet alternativ 2 og konsekvenser for landbruket i Hole.

Med henhold til stasjonsutbygging ved Vik vises til nemndas vedtak ved forrige behandling. Boligbygging på dyrka mark ved Vik, som følge av stasjonsutbygging, kan ikke aksepteres.

Alternativ 6 A berører ikke Hole og landbruksnemnda har derfor ikke merknader til dette alternativ, som kan anbefales.

#### ENSTEMMIG VEDTAK:

Som innstilling. //

---

Kopi sendt til :

Fylkesmannen i Buskerud, Landbruksavdelingen,  
Dronninggt. 15, 3019 Drammen.  
Hole kommune, 3530 Røyse.  
06.12.94.

---

Sign. Kommune : .....

Sign. Fylke : .....



<b>NORGES STATSBANER</b> - 8 MARS 1995	Kass.kode
Doknr. .... Arkivst. ....	

# MØTEBOK

Side

FOR LANDBRUKSNEMND OG FYLKESLANDBRUKSSTYRE

Landbruksnemnda i <b>Ringerike</b>		Fylkeslandbruksstyret i	
Møtedato <b>06.03.95</b>	Internt s.nr. <b>23/95</b>	Møtedato	Internt s.nr.
Saksnr.	Gnr.	Bnr.	

**RINGERIKSBANEN - REVIDERT HOVEDRAPPORT**

Saksbehandler skogbrukssjef Hans Bergan.

NSB har sendt ut den endelige hovedrapporten for Ringeriksbanen til alle høringsinstanser.

Angående forholdet til landbruket i Ringerike inneholder ikke rapporten noe nytt, og en ser derfor ikke hensikt i å avgi ytterligere uttalelse. Fristen for uttalelse var 7. mars d.å.

Det eneste som forsåvidt er nytt er at NSB nå har bestemt seg for å anbefale trasèen som kommer inn sørfra, altså gjennom Holebygda og inn i Ringerike ved Lamyra/Busund.

**INNSTILLING:**

Revidert hovedrapport for Ringeriksbanen tas til etterretning.

**ENSTEMMIG VEDTAK:**

Som innstilling.

Sign. Ldn.



Sign. Fl.st

NSB Plansekretariatet, 0048 Oslo.  
 Fylkesmannen i Buskerud,  
 Landbruksavdelingen,  
 Dronninggt. 15, 3019 Drammen.  
 Ringerike kommune,  
 Plan- og bygningsstyret, 06 03 95



## LANDBRUKSAVDELINGENS MERKNADER.

Høringsfristen på hovedrapporten er svært kort. 4 uker synes lite når saken skal innpasses i møteplanen til politiske fora som f.eks fylkeslandbruksstyret.

På grunn av den korte høringsfristen og for at saken skal kunne legges fram for fylkeslandbruksstyret, begrenses landbruksavdelingen sitt saksframlegg til å vurdere rent landbruksfaglige konsekvensene av de foreslåtte trasèkorridorer.

På bakgrunn av innkomne høringsuttalelser til Jernbaneutredningen og Konsekvensutredningen fase I for Ringeriksbanen av juli 1993 og som fylkeslandbruksstyret behandlet i sak 388/93, har en i hovedutredningen lagt følgende trasèkorridorer til grunn for den videre planleggingen:

- Referansealternativet (dagens bane via Drammen)
- Alt. 2: Sandvika-Krogssund-Hønefoss med varianter (2 varianter på Buskerudsidene)
- Alt. 3: Grefsen-Hønefoss
- Alt. 6: Skøyen-Åsa-Hønefoss med varianter (ingen varianter på Buskerudsidene)
- Alt 2/6: Blanding av alt. 2 og 6 med varianter (ingen varianter på Buskerudsidene)

På Buskerudsidene foreligger det nå egentlig to alternativer for trasèer i dagen dersom en ser bort fra referansealternativet (dagens trasè om Drammen).

### Alt.2.

Dette alternativet, sammen med alt. 2/6, er et resultat av tilleggsutredningen.

Det er to varianter av alt 2 på Buskerudsidene. Begge er lokalisert i Hole kommune med utgangspunkt i Krogssund hvoretter den ene går via Vik og den andre via Løken. Etter kryssing av Storelva er variantene sammenfallende på Ringerikssiden fram til sammenkopling med eksisterende bane i Sørnummarka for deretter å følge denne fram til Hønefoss sentrum.

Slik alternativ 2 er beskrevet i tilleggsutredningen, er framtidig stasjonsplassering kun aktuell i Hønefoss by og ikke på Tolpinrud.

I hovedrapporten s. 52 står det imidlertid at NSB ikke har tatt standpunkt til plassering av stasjon i Hønefoss før utbyggingskorridor er planlagt. Det kan tyde på at stasjon på Tolpinrud fortsatt kan være aktuell.

Når det gjelder holdeplasser forøvrig langs alt.2 med varianter, holdes det åpent for holdeplass på Vik eller på Krogssund (Rørvik). Forøvrig sier utredningen ikke noe om togstopp langs alt. 2 på Buskerudsidene før Hønefoss-området.

Etter kryssing av Krogssund i bru går alt 2 m/varianter gjennom et område som i den jordpolitiske arealvurderingen(JAV) utarbeidet for Ringerike og Hole kommuner er karakterisert som A-område med ett unntak. Unntaket gjelder en kort dagstrekning på ca 150 m gjennom Vik sentrum som i kommuneplanen regulert til byggeområde. Det er derfor ikke riktig som det står i utredningen på side 129, at dagstrekningen gjennom Vik på ca 425 m, går gjennom et område som ikke er klassifisert i JAV.

Landbruksavdelingen er derfor svært betenkt og kan ikke anbefale forslaget om å anlegge en mulig holdeplass i Vik sentrum. Et stoppested her vil på sikt skape utbyggingspress på de høyproduktive arealene i omegnen.

Varianten via Vik, etter å ha passert Vik sentrum og tunnellen under Viksåsen, kommer ut i dagen ved Jenserud. Herfra krysser traceen endel områder med dyrka mark og høyproduktiv skogsmark fram til sammenkoplingen med eksisterende bane i Sørnummarka.

Tracéen krysser her dyrka mark på en ca 760 meter lengre strekning enn det kartet på side 135 i tilleggutredningen viser. Dette skyldes at oppdyrking av skogsmark er foretatt etter at kartet ble produsert. Det er korrigert for dette på JAV-kartet for Hole som ble oversendt NSB i juni 1994.

Varianten via Løken går over dyrka mark på en strekning av ca 1 km mellom Fekjær og Borgen og deler et større sammenhengende jordbruksareal i to. Deretter berører traceen i liten grad dyrka mark før den faller sammen med varianten via Vik før Storelva. I omtalen av varianten via Løken (s.130), nevnes mulighet for holdeplass ved Kroksund (Rørvik). Det sies videre at dette ikke vil føre til konsekvenser for jordbruket siden framtidig boligbygging vil kunne skje på Sundvollen hvor det er avsatt arealer til boligbygging. I utredningen hevdes det at varianten via Løken vil medføre større konsekvenser for jordbruket enn varianten via Vik.

Landbruksavdelingen mener det er vanskelig å skille mellom variantene når det gjelder konsekvensene for jordbruket. Det samme kan sies om skogbruket. Dersom en korrigerer for oppdyrkede arealer vest for Jenserud, er det neppe stor forskjell på variantene hva angår forbruk av dyrka mark. Barrierevirkningen av varianten via Løken over jordene mellom Fekjær og Borgen vil muligens være større enn tilsvarende virkning for den den dyrka marka nordvest for Jenserud

Landbruksnemnda i Hole uttaler at alt. 2 med varianter vil få dramatiske konsekvenser for landbruket i kommunen og ber om at fylkeslandbruksstyret fremmer innsigelse til dette alternativet. Landbruksnemnda ber videre om at NSB korrigerer påviste feil/unøyaktigheter ved bearbeidet alternativ 2.

Landbruksnemnda i Ringerike mener at alt. 2 gjennom Ringerike slik det nå foreligger, er bedre enn i det forrige forslaget idet det stort sett berører skogsmark, men anser likevel alt. 6 som mer skånsomt. Landbruksnemnda uttaler videre at dersom alt. 6 velges, bør dagstrekningen i Åsa gjøres kortere og trekkes lenger unna gårdsbrukene.

#### **Alt. 6.**

Traseen kommer på Buskerudsiden ut i dagen i Åsa ved gården Fleskerud og fortsetter dagåpent i skjæring over en strekning på ca 600 m. Traseen går her gjennom skogsmark av middels og høy bonitet for deretter å fortsette i en 5,8 km lang tunnel som kommer ut nær Hov (Toenbakken). Etter tunnelen går traseen over høyproduktiv skogsmark på strekning av ca 150 m før den følger Randsfjordbanen som dobbeltspor inn til Hønefoss stasjon. På denne strekningen krysser traseen en skogsbilvei.

#### **Alt. 3.**

Denne traseen kommer først ut på Buskerudsiden ved Hov og er herfra sammenfallende med alt. 6.

#### **Alt. 2/6 med varianter.**

Variantene av alt. 2/6 er på Buskerudsiden sammenfallende med alternativ 6.



## NSB's anbefaling

I hovedrapporten konkluderer NSB med at alternativ 2 med varianten via Bjørum i Sandvika og varianten via Vik i Hole, er det alternativ som gir den mest lønnsomme investering for samfunnet og NSB og at dette blir lagt til grunn for den videre planleggingen.

Ut fra en landbruksfaglig vurdering mener landbruksavdelingen at dette alternativet er det dårligste og det vil ha meget store negative konsekvenser for landbruket spesielt i Hole kommune.

## OPPSUMMERING.

Ut fra et landbruksfaglig synspunkt er alternativ 2 med varianter gjennom Buskerud uakseptabel. Dette begrunnes i hovedsak med at dette alternativet deler et meget stort sammenhengende landbruksareal (jord + skog) av meget høy kvalitet i to, jfr. Jordpolitisk arealvurdering for Ringerike og Hole. Dette ga også fylkeslandbruksstyret uttrykk for i sin uttalelse til konsekvensutredningen i sak 388/93.

En del driftsmessige ulemper kan kompenseres ved avbøtende tiltak som planfrie kryssinger, parallelle samleveier og jordskifte, men landbruksavdelingen frykter den langsiktige effekten av et slikt infrastrukturiltak i form av utbyggingspress på omliggende arealer. Dette gjelder spesielt i nærheten av stasjoner/holdeplasser dersom disse plasseres mellom Kroksund og Hønefoss by. En tenker da spesielt på en holdeplass på Vik og/eller en stasjon på Tolpinrud. En gang i framtida kan det også melde seg behov for andre togstopp på strekningen.

Alternativene 3, 6 og 2/6 med varianter har marginale konsekvenser for landbruket sammenlignet med alternativ 2 og bør derfor kunne anbefales.

Referansealternativet anses som uaktuelt idet det ikke vil oppfylle målsettingene hverken for Bergensbanen eller Ringeriksbanen om kortere reisetid og bedre tilbud om fjern- og lokaltrafikk.

## INNSTILLING.

Etter en samlet vurdering av konsekvensene for landbruket i Hole og tildels også Ringerike kommuner, kan Buskerud fylkeslandbruksstyre **ikke** akseptere at alternativ 2 med variantene via Vik og via Løken og fremmer **innsigelse** til dette alternativet.

Buskerud fylkeslandbruksstyre kan anbefale at følgende traseer blir lagt til grunn i den videre planleggingen av Ringeriksbanen:

1. Alternativ 3: Oslo-Grefsen- Hønefoss by
2. Alternativ 6: Oslo- Skøyen-Åsa-Hønefoss by
3. Alternativ 2/6: Oslo-Sandvika-Åsa-Hønefoss by.

Fylkeslandbruksstyret slutter seg forøvrig til landbruksnemndene i Hole og Ringerike kommuner sine uttalelser til tilleggsutredningen.

Saksbehandler: Per Hoen



---

**Ole Morten Furua Rødby** fremmet følgende forslag til vedtak:

Etter en samlet vurdering av konsekvensene for landbruket i Hole og tildels også Ringerike kommuner, kan Buskerud fylkeslandbruksstyre **ikke** akseptere at alternativ 2 med variantene via Vik og via Løken og fremmer **innsigelse** til dette alternativet.

Buskerud fylkeslandbruksstyre kan anbefale at følgende traseer i prioritert rekkefølge, blir lagt til grunn i den videre planleggingen av Ringeriksbanen:

1. Alternativ 6: Oslo- Skøyen-Åsa-Hønefoss by
2. Alternativ 2/6: Oslo-Sandvika-Åsa-Hønefoss by.
3. Alternativ 3: Oslo-Grefsen- Hønefoss by

Fylkeslandbruksstyret slutter seg forøvrig til landbruksnemndene i Hole og Ringerike kommuner sine uttalelser til tilleggsutredningen.

**Solveig Bakkan** fremmet følgende forslag til vedtak:

Ut fra en samfunnsmessig helhetsvurdering anbefaler fylkeslandbruksstyret alternativ 2 som foreslått i Jernbaneutredningens Hovedrapport av juli 1993.

Det ble først stemt over Bakkans forslag som ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer (Nævestad, Furua Rødby, Bakkegaard)

Mindretallet (Nævestad, Furua Rødby og Bakkegaard) fremmet følgende protokolltilførsel:

Etter en samlet vurdering av konsekvensene for landbruket i Hole og tildels også Ringerike kommuner, kan mindretallet **ikke** akseptere at alternativ 2 med variantene via Vik og via Løken og fremmer **innsigelse** til dette alternativet.

Mindretallet kan anbefale at følgende traseer i prioritert rekkefølge, blir lagt til grunn i den videre planleggingen av Ringeriksbanen:

1. Alternativ 6: Oslo- Skøyen-Åsa-Hønefoss by
2. Alternativ 2/6: Oslo-Sandvika-Åsa-Hønefoss by.
3. Alternativ 3: Oslo-Grefsen- Hønefoss by

Mindretallet slutter seg forøvrig til landbruksnemndene i Hole og Ringerike kommuner sine uttalelser til tilleggsutredningen.

Rett utskrift: *Eva Bjørnstad*

Saksbehandler: Per Hoen



FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Sentralledelsen

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 8 DES. 1994	A10
Sak/Doknr.	188
AKKIVERT	

Vår referanse

15496/94/B/FBT E-I/KPM/ES/850

Tidligere referanse

- a) NSB Bane 1 nov 94 92/5004 555.9  
b) FBT TI-R 28 okt 93 13930/93/KPM/kpm/850  
c) FBT TI-R 28 okt 93 13931/93/KPM/kpm/850

05 DES. 1994

NSB Plansekretariatet

0448 OSLO

Gjenpart:

Forsvarsdepartementet

Forsvarets overkommando

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Hamar

Intern fordeling:

T

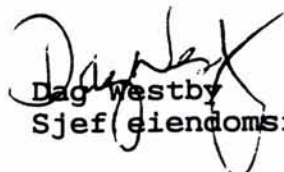
**RINGERIKSBANEN. KONSEKVENsutredning FASE 1.  
- HØRING AV TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER**

1. Forsvarets bygningstjeneste sentralledelsen har med ref a mottatt høringseksemplarer av tilleggsutredning av korridorer for Ringeriksbanen som et ledd i Bergensbanens forkortelse. Uttalelse til hovedutredning er avgitt med ref b og c.
2. Materialet er fordelt til Forsvarets overkommando og berørte regionale avdelinger; Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken og avdeling Hamar som ved tidligere sentral høring.
3. Den foreliggende tilleggsutredning omfatter en bearbeiding av alternativ 2 og 6 og kombinasjoner mellom henholdsvis alternativ 1 og 2 og alternativ 6 A.
4. Egne høringsinstanser gis i tilbakemeldinger uttrykk for at tilleggsutredningen ikke fører med seg nye momenter som vil få betydning for Forsvarets arealer i området. Et koordinert svar fra Forsvaret blir at de alternative trasekombinasjoner ikke gir grunnlag for å justere våre tidligere avgitte uttalelser, ref b & c, som hermed opprettholdes.

Saksbeh.: Sivark Kjell-Peder Midttun  
Tlf 22 40 36 52


5. Vi har allerede ved tidligere høring meddelt at på det mer detaljerte plannivå er regionale ledd korrekt høringsinstans, her FBT avdeling Viken og FBT avdeling Hamar. Det er da naturlig å trekke inn operative ledd for å vurdere eventuelle sikringsmuligheter av tunnelinnganger for å ivareta militære oppgaver i en beredskaps-/krisesituasjon ved fremføring av forsyningstransporter.

Etter fullmakt

  
Dag Westby

Sjef eiendomsfaglig seksjon

---

  
Kjell-Peder Midttun  
Sivilarkitekt





# FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Sentralledelsen

Vår referanse

01996/95/FBT/S-EI/BB/850

Tidligere referanse

a. NSB Plansekretariatet 7 feb 95/92/5004/555.9

b. FBT/S- EI 5 des 94/15496/94/KPM/ES/850

07 MARS 1995

NSB Plansekretariatet  
0448 Oslo

NORGES STATSBANER		Kass.kode
09 MARS 1995		
Sak/Doknr:	92/5004/24	
STIKKHEF:	555	

Gjenpart m/ref a og revidert hovedrapport  
Forsvarets overkommando  
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken  
Forsvarets bygningstjeneste avdeling Hamar

Intern fordeling

T

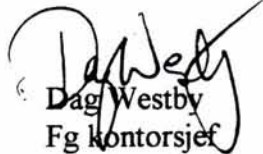
## RINGERIKSBANEN - TILLEGGSUTREDNING AV TRASEKORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD - REVIDERT HOVEDRAPPORT

1. Forsvarets bygningstjeneste/Sentralledelsen har med ref a mottatt fra NSB Plansekretariatet høringseksemplar av revidert hovedrapport for Ringeriksbanen - Bergensbanens forkortelse. Ekspedisjonen er fordelt til gjenpartsadressatene.
2. Uttalelse til tidligere hovedutredning og tilleggsutredning av korridorer er gitt med ref b.
3. Vi forstår at revidert hovedrapport er et sammendrag av tidligere alternativer i bearbeidet form sammen med nye kombinasjoner som er utredet i tillegg.
4. FBT kan ikke se at foreliggende hovedrapport bringer inn nye momenter for Forsvarets arealer og virksomhet i området som gir grunnlag for justering av tidligere avgitte merknader.

Lagret:c:\word\nsbring.doc

5. FBT minner om at en på et mer detaljert plannivå bør få komme tilbake til eventuelle operative vurderinger i forbindelse med sikringsmuligheter av tunnellinganger for å ivareta militære oppgaver i beredskap-/krisesituasjoner, kfr ref b.

Etter fullmakt



Dag Westby

Fg kontorsjef

Eiendomsfaglig seksjon



Bjørn Bergesen

Avdelingsingeniør

Arealplan og eiendomsinformasjon





A11

FYLKESMANNEN I OSLO OG AKERSHUS  
Landbruksavdelingen

NSB  
Plasekretariatet  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
1 4 MARS 1995	
Sak/Doknr. 92/5004	
Arkivbet. 555.9	

Deres Ref.  
92/5004 555.9

Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)  
93/1037 TN/ew 471.3 999995 10029 DIP

Dato:  
13. mars 1995

**RINGERIKSBANEN - TILEGGSUTREDNING**  
**JERNBANEUTREDNING - REVIDERT HOVEDRAPPORT**

Planen ble behandlet av fylkeslandbruksstyret som sak nr. 999995 10029 DIP (42/95) i møte den 9. mars 1995.

Utskrift av møteprotokollen vedlegges.

*Thor Nøsterud*  
Thor Nøsterud  
juridisk konsulent

**Gjenpart:** Akershus Fylkeskommune, Planavdelingen  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus v/Staben  
Landbruksdepartementet, avdeling for arealforvaltning  
Statens Vegvesen Akershus, Vegkontoret

Postadresse:  
Postboks 414  
2001 Lillestrøm

Besøksadresse:  
Storgaten 24  
2000 Lillestrøm

Telefon  
63 81 73 21

Telefaks  
63 81 76 76

# M Ø T E B O K

AEH/ew

42/95

Fylkeslandbruksstyret i Akershus	
Møte: 9. mars 1995	Sak: 999995 10029 DIP
Offsak nr. 93/1037	Tidl.sak:

## RINGERIKSBANEN TILLEGGSUTREDNING JERNBANEUTREDNING - REVIDERT HOVEDRAPPORT

Jernbaneutredning - revidert hovedrapport for Bergensbanens forkortelse er lagt ut til offentlig ettersyn. Fristen for å komme med merknader er satt til 7. mars 1995. Det er også lagt ut en tilleggsutredning med samme høringsfrist som den reviderte hovedrapporten.

Vedlagt for fylkeslandbruksstyrets behandling følger:

1. Jernbaneutredning - revidert hovedrapport.

Mer detaljerte kart kan deles ut i møtet dersom styret ønsker det.

NSB anbefaler at alternativ 2 Sandvika via Bjørum velges, og at det opprettes en holdeplass for lokaltog i Bærum i tillegg til Sandvika, og at kommunen legger til rette for en arealutvikling i området som kan styrke banens trafikkgrunnlag.

### Landbruksavdelingens merknader:

Fylkeslandbruksstyret behandlet konsekvensutredning fase I og jernbaneutredning - hovedrapport i møte 14.10.93. Fylkeslandbruksstyret kunne da ikke godta alternativ 1 Skøyen Lommedalen og alternativ 2A med variasjoner. Fylkeslandbruksstyret hadde ingen merknader til de øvrige alternativene.

I tilleggsutredningen og revidert hovedrapport er det fremmet forslag til flere nye alternativ både via Sandvika og direkte fra Skøyen. Når det gjelder beskrivelse av de ulike alternativene viser en til vedlegg 1, s. 31-53.

I tilleggsutredningen er følgende sagt om jordbruksmessige konsekvenser av de nye alternativene:

#### Alt. 2 via Økri

*Traséen går i dagen over Økern/Frogner/Tandbergjordene. Området består totalt av i alt ca. 1450 daa dyrket mark, og er klassifisert som A-område. Jordbruksarealet er bra arrondert, og arealet framstår nesten som et sammenhengende jorde med gårdsbebyggelse spredt omkring. Mesteparten av arealet brukes til kornproduksjon. Alternativet vil ha konsekvenser for jordbruket, der den går i dagen da en del jorder blir splittet, men vil i mindre grad berøre områder som helhet.*

*En stasjon i området ved Rykkinn vil øke utbyggingspresset på Frogner/Tandbergjordene.*

#### Alt. 2 via Bjørum

*Alternativet berører ingen jordbruksområder i Bærum.*



Alt. 2 via Rud

Alternativet går i dagtrasé gjennom landbruksområdet Bryn-Vøyen, som er klassifisert som et A-område. Det er to landbrukseiendommer i dette området, Bryn og Vøyen. Alternativet berører i liten grad Wøyen gård, men deler flere av jordene på Bryn. Traséen vil forringe en del av dette landbruksområdet, som fra før er relativt lite og omgitt av veier og boligbebyggelse.

Alt. 6 via Lommedalen

I Lommedalen er det mange mindre gårdsanlegg, gjennomsnittlig bruksstørrelse er 84 daa. Jordene er kuperte og oppdelte. Området er klassifisert som B-område. Skogarealet tilhørende landbrukseiendommene ligger i teiger på begge sider av dalen. Alternativet går i dagen over en strekning på ca. 200 m, og vil i liten grad føre til driftsmessige ulemper for landbruket.

Av de alternativene som går om Sandvika er det alternativ 2 om Bjørum som i minst grad berører landbruksinteresser. I tillegg åpner dette alternativet for en framtidig utbygging ved Avtjerna, slik det legges opp til i forslaget til kommuneplan for Bærum 1995. Dersom et av alternativene om Sandvika velges, vil landbruksavdelingen sterkt tilrå at dette alternativet velges på bakgrunn av de landbruksmessige konsekvensene av de andre alternativene som går via Sandvika.

Ny Ringeriksbane via Økri eller Rud, med tilhørende stasjoner der, vil i tillegg til at de i seg selv legger beslag på viktige landbruksområder, medføre et økt utbyggingspress på disse landbruksområdene. Alternativene om Økri eller Rud vil også i betydelig grad gripe inn i kulturlandskapet i området. Landbruksavdelingen vil derfor sterkt frarå at et av disse alternativene velges.

Også alternativ 6 om Lommedalen berører landbruksinteresser, men ikke i en slik grad at landbruksavdelingen vil frarå det.

**LANDBRUKSDIREKTØRENS FORSLAG TIL UTTALELSE:**

Akershus fylkeslandbruksstyre har følgende merknader til jernbaneutredning - revidert hovedrapport og tilleggsutredning til konsekvensutredning fase I for Ringeriksbanen:

1. Av de alternativene som går om Sandvika vil fylkeslandbruksstyret sterkt tilrå at det alternativet som går via Bjørum velges.
2. Fylkeslandbruksstyret vil sterkt frarå at et av alternativene om henholdsvis Økri eller Rud velges.
3. Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de øvrige alternativene som inngår i jernbaneutredning - revidert hovedrapport og tilleggsutredningen.

**UTTALELSE: FORSLAGET TILTRES ENSTEMMIG**

**RETT UTSKRIFT:** 10/3-95 Elin Willassen



A12

DERES REF.  
92/5004 555.9  
VÅR REF.  
93/472  
Ark. P 1-54DERES DATO  
07.02.95  
VÅR DATO

15 MARS 1995

NSB Plansekretariatet  
Prinsens gt. 7-9  
0048 Oslo

NORGES STATSBANER		Kass.kode
16 MARS 1995		
Sak/Doknr.	92/5004 555.9	
AFKORTING	555.9	

### RINGERIKSBANEN - TILLEGGSUTREDNING AV TRASÈKORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD - REVIDERT HOVEDRAPPORT

Riksantikvaren har mottatt Konsekvensutredning fase I - tilleggsutredning av november 1994, Tilleggsutredning om kulturminner (Spor i Ringeriksjord) av november 1994, samt revidert hovedrapport av januar 1995 for Bergensbanens forkortelse (Ringeriksbanen), i henhold til Plan- og Bygningslovens § 33-6.

Da den i 1993 framlagte konsekvensutredning bare bygget på kjente data når det gjaldt automatisk fredete kulturminner, vedtaksfredete kulturminner og kulturminner og kulturmiljøer fra nyere tid, rådet det stor usikkerhet med tanke på ikke-kjente kulturminner for trasèene 1 og 2 gjennom Hole kommune. Funnpotensialet i områder banen var planlagt gjennom ble ansett som stort. Riksantikvaren frarådet NSB å legge trasèer mellom Sundvollen og Hønefoss.

I sin høringsuttalelse til KU fase I kunne Riksantikvaren gi sin tilslutning til alt. 3A, 6A og alt. 1 i kombinasjon med 4A, og anbefalte at sistnevnte alternativ Skøyen - Sundvollen - Åsa - Hønefoss burde komme til utførelse.

Dersom NSB likevel ville velge å opprettholde de to foreslåtte trasèer gjennom Hole som alternativer ville Riksantikvaren kreve tilleggsutredninger. I og med at fase I skal føre fram til et beslutningsgrunnlag for hvilken trasè som skal velges, måtte undersøkelsesplikten etter Kulturminneloven oppfylles, da en beslutning ellers kunne være fattet på sviktende grunnlag. I vår høringsuttalelse av 28.10.93 heter det:

«Riksantikvaren vil derfor kreve at det foretas tilleggsutredninger om kulturminner og kulturmiljøer i henhold til Kulturminnelovens § 9, før det fattes vedtak om trasèvalg for alt.1 eller alt.2 mellom Sundvollen og Hønefoss. Valg av hovedkorridor må da utstå til undersøkelsene er foretatt.»



Banedirektøren har i samråd med Miljøverndepartementet, i skriv av 26.09.94, pålagt tiltakshaver å utføre følgende tilleggsutredninger:

- \* Utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvikaområdet og kombinasjoner mellom henholdsvis alternativ 1 og 2 og alternativ 6A
- \* Utredninger av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud

Utredningene foreligger nå til høring. I det etterfølgende vil Riksantikvaren kort kommentere disse, samt gi sin anbefaling.

#### **Tilleggsutredningen av november 1994.**

Denne tilleggsutredning til KU fase I omfatter følgende alternative trasèer:

Alt. 2 Sandvika - Kroksund via Økri  
via Bjørum  
via Rud

Alt. 2 Kroksund - Hønefoss via Vik  
via Løken

Alt. 6 Skøyen - Hønefoss via Åsa  
via Lommedalen

samt kombinasjoner av disse :

Alt. 2/6 Sandvika - Åsa - Hønefoss via Økri  
via Bjørum  
via Rud

Alternativene Økri, Bjørum og Rud erstatter de tidligere alternativene Rykkin, Frogner og Avtjerna innenfor trasealternativ 2. Alt. 6A har fått en dagsone i Åsa for å bryte den lange tunnellen Skøyen - Hov. Nytt alternativ via Åsa er alt. 6 via Lommedalen som er en kombinasjon av tidligere alt. 1 og alt.6. Nye alternativ er også kombinasjonsalternativene i 2/6-alternativene.

Alt. 1 Skøyen - Sundvollen kombinert med alt. 4 Sundvollen - Åsa - Hønefoss, som var det alternativet som Riksantikvaren anbefalte, er etter høringsrunden tatt ut og er ikke lenger aktuell utbyggingskorridor. Vi vil komme tilbake til dette punktet noe senere.

Tilleggsutredningen omhandler kun tiltakets konsekvenser for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus. Konsekvensene for dette fagområdet er utredet som eget prosjekt i Buskerud (Spor i Ringeriksjord) og omtales senere.

I Bærum er vurderinger om kulturminner og kulturmiljø gjort ut fra det man kjenner til i dag og ikke ut fra fullstendige registreringer. Det er heller ikke foretatt tilleggsregistreringer slik det er gjort i Hole og Ringerike. Selv om ikke verneverdige kulturminner berøres direkte av foreslåtte trasè, vil en trase gjennom kulturmiljøet omkring kunne virke ødeleggende på kulturminner og sammenheng-er disse ligger i.

Det er også klart at nye stasjoner i allerede strekt utbygget del av kommunen, vil øke presset på arealene rundt stasjonen og derved også på kulturminner og kulturmiljø. Ved behandling av KU fase I uttalte fylkeskultursjefen til alt. 2:

«Nye stasjonsområder vil føre til endret arealdisponering i kommunen. Ringeriksbanen kan da få ukjente konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap. Presset på området ved Skui og Bjørumsaga har allerede nådd yttergrensene ved planlagt anlegg av ny E-68 til Sollihøgda. Kjaglidalens verdi som vernet område, med vesentlig verdi også som rekreasjonsområde, vil forringes sterkt. Ved alt. 1 Skøyen - Lommedalen og alt. 2 A: Sandvika, Frogner, Rykkin, Avtjerna vil berøre svært verdifulle kulturlandskap og nyere tids kulturminner. Tiltakene vil kunne skade fornminner og deres miljø.»

Tilleggsutredningen av november 94 inneholder 4 nye transportkorridorer, 3 av disse er varianter av alternativ 2 via Sandvika, og et er nytt alt. 6 via Lommedalen. Alle alternativene via Sandvika passerer Jong. Alternativet via Økri og Bjørum går i kulvert/tunnel under Vestre Jong. Alternativet via Rud går i kulvert/tunnel under Østre Jong og i bro over Sandvikselva og Ringeriksveien. Begge disse trasèene er konfliktfylte.

Jong - Bjørnegård er omtalt i utredningen «Landbruk i nærmiljøet» som bynært landbruk av stor interesse som kulturlandskap og som rekreasjonsområde for store befolkningskonsentrasjoner. Både kultur- og naturmiljø ved Jong har stor verdi. Disse kvaliteter må tillegges stor vekt når man i fase II skal fastlegge endelig trasè.

Alt. 2 og 2/6 via Økri.

Trasèen berører 2 av kommunens 5 prioriterte kulturlandskap; Tanum/Skui og Frogner/Tanberg. Jordbrukslandskapet ved Tanum/Skui har røtter tilbake til yngre steinalder, og tiltaket vil klart forringe kulturmiljøet. Tunnelinnslaget vil komme nært opp til gården Kveise, som er et gårdsanlegg med høy bevaringsverdi.

Jordbruket i området Frogner/Tanberg har også røtter tilbake til yngre steinalder. Samtlige gårder har bygninger som er registrert som verneverdige. Tiltaket vil delvis gå i bro over dalen og delvis få store terrengingrep. Dette vil innvirke på landskapet både i nær- og fjernvirkning, og i betydelig grad forringe kulturmiljøet.

Alternativet er særdeles konfliktfylt og Riksantikvaren vil fraråde videre planlegging.



#### Alt. 2 og 2/6 via Rud.

Banen går i tunnelen fra Jong og kommer ut under Emma Hjort, går så i bro over Sandvikselva, E 16 og Bærumsveien og videre nordover mot Bryn gård, før den på ny går inn i tunnel ved Bryn kirke. Dagstrekningen går gjennom det prioriterte kulturlandskapet Bryn/Vøyen hvor gårdene har røtter tilbake til yngre steinalder. Vøyen gård har den største samling av fredete bygninger i hele Akershus, og området rundt gården er i kommunedelplanen for Vøyen/Bjørnum - E 16 foreslått båndlagt for regulering til bevaring.

Alternativet vil medføre et betydelig inngrep i meget verneverdig kulturmiljø hvor kulturminnene er betydelige. Baneanlegg i denne trasèen vil klart redusere kulturmiljøets verneverdi, og Riksantikvaren vil fraråde videre planlegging.

#### Alt. 2 og 2/6 via Bjørnum.

Banen går i tunnel ved Jong vestre, under Skui og ut i dagen ved Bjørnum sag. Her krysser banen dalen på bro over Rustadelva og E 16 før den fortsetter i ny tunnel nordover. Det trange dalbunnsområdet er rikt på kulturminner. Her ligger gamle Tanum kirkevei som er legalfredet kulturminne fra middelalderen, her går også den gamle Ringeriksvei. Ved Bjørnum sag finnes rester av et av de eldste sagbruk i Bærum. Kulturmiljøet er i kommunedelplan for Vøyen/Bjørnum - E 16, foreslått båndlagt til bevaringsområde.

Det er foreslått stasjon ved Bjørnum sag for å kunne utnytte utbyggingspotensialet ved Avtjerna. I dette området finnes en rekke kulturminner som finneplasser, setrer og kølabonner. Fylkeskultursjefen har tidligere gått imot utbygging av Avtjerna. Alternativet er konfliktfylt i forhold til kulturmiljøet, det gjelder både baneutbyggingen og ikke minst presset på området ved utbygging.

Riksantikvaren vil ikke motsette seg at banen krysser dalen ved Bjørnum sag dersom det kun gjelder kryssing uten stasjon. Ved evt.inngrep i kulturmiljøet må det legges stor vekt på at trasè og byggeteknikk tilpasses kulturmiljøet.

#### Alt.6.

Banen går fra Skøyen og under Marka fram til Åsa, og har en kort dagsone i Lommedalen ved Venås, uten stasjon. Venås er gamle gårder med bevaringsverdig bebyggelse, og området er rikt på fornminner. Området ligger forøvrig innenfor et av de prioriterte kulturlandskapene i Bærum. Samspillet i kulturmiljøet kan bli uheldig berørt på dagstrekningen.

Fase II må fange opp problemstillinger knyttet til uttak av steinmasser, midlertidige deponier og faste lagringsplasser for tunnelmassene. Transport i forbindelse med tunnelmasse fra dagåpningen, kan berøre kulturmiljøet ved Venås. Likeledes vil transport kunne belaste kulturmiljøet på en uheldig måte. Dessuten må forholdet til automatisk fredete kulturminner avklares.

Som en foreløpig konklusjon basert på tilleggsmeldingen av november 94 kan en si at alt. 2, 2/6 og 6, er alle i konflikt med kulturminner og kulturmiljø i mer eller mindre grad. Av disse er alternativene via Økri og Rud i så alvorlig konflikt med kulturminner og kulturmiljøer at begge frarådes. Alternativet via Bjørum har også konflikter, men kan uten stasjon ved Bjørum sag muligens være det eneste som kan bringe Bergensbanens forkortelse via Sandvika.

Alt. 6 har totalt sett ikke like stort konfliktpotensiale som de øvrige alternativene som går via Sandvika, og vil være aktuell trasèkorridor.

#### **Tilleggsutredning: Spor i Ringeriksjord, november 1994.**

Med bakgrunn i Riksantikvarens krav om tilleggsutredninger for kulturminner og kulturmiljøer mellom Kroksund og Hønefoss, dersom NSB ville opprettholde alt. 1 og 2 i den videre prosessen, har NSB latt gjennomføre undersøkelser i felt og utarbeiding av egen rapport; «Spor i Ringeriksjord». Rapporten omfatter kulturminner og kulturmiljøer i Hole og Ringerike.

Fagansvarlig har vært Buskerud fylkeskommunes kulturadministrasjon. Som følge av feltarbeidene ble de gamle trasèkorridorene justert og fremstår i dag som nye varianter av alt. 2; via Vik og via Løken. Trasèen er undersøkt mellom Kroksund og Hønefoss stasjon. Likeledes er dagstrekningene i alt. 6 ved Åsa og mellom Randselva og Hønefoss stasjon undersøkt.

#### **Alt. 2.**

Den foreslåtte trasè kommer ut i dagen ved Kroksund og krysser dette på bro over Tyrifjorden, videre gjennom Hole er det lange dagsoner gjennom områder som er lite utbygget, og som ligger som sammenhengende jordbruksområder. Den lett dyrkbare jorda førte tidlig til bosetting, og man finner rike funn fra steinalder og fram til idag som viser at det har vært attraktive bosetningsområder gjennom flere tusen år. Trasèen berører mange kulturminner direkte, men også helhetlige kulturmiljøer, og den vil påvirke hele landskapsrom i en grad som sterkt vil forstyrre helheten.

Den første konflikten trasèen støter på når den kommer ut i dagen er kryssingen av Tyrifjorden. En bro over Kroksundet mellom Rørvik og Rudsødegården vil bli et svært dominerende element i landskapet, og bryte opp det landskapsrommet som nå deles av eksisterende broforbindelse over Sundøya. Problemet blir ikke mindre ved at også vegvesenet ønsker ny bro over Kroksund i forbindelse med ny parsell Rørvik - Vik.

Den videre trasè vil i Hole kommune gå gjennom to meget viktige og sårbare områder, det ene området omfatter landskapsrommet med gårdene Gjesval, Fekjær, Vik, Løken og Borgen (områdene 2, 3 og 4 i kulturminnerapporten), og det andre området utgjøres av Sørungårdene og den vestre delen av Steinsletta (område 7). I disse to områdene vil en ny dobbeltsporet jernbane komme i særdeles stor konflikt med kulturminner og kulturmiljøer.



Mellom Vik og Rytteraker ligger et sletteland som et stort sammenhengende åkerlandskap omkranset av små høydedrag hvor gårdene ligger; Fekjær, Gjesval og Vik på østsiden, og Løken og Borgen på vestsiden av slettelandskapet. Til tross for at moderne jordbruksdrift setter sitt preg på området og kulturlandskapet således har endret karakter, er de gamle strukturene lette å lese. Funn fra steinalder, jernalderens gravhauger, gårdenes plassering på åsrygger over slettene, husmannsplassenes plassering i marginalområder, den lette tilgang til Steinsfjorden og Tyrifjorden og til de gamle veifar, gir et helhetlig kulturmiljø med stor historisk dybde og med stor pedagogisk verdi.

Midtpunktet i området Sørums utgjøres av de 3 storgårdene Søndre Sørums, Midtre Sørums og Nordre Sørums. Disse ligger på et høydedrag i nord. På samme høydedrag ligger storgårdene Mo og Bjørnstad. Landskapsrommene mot vest og øst er sammenhengende jordbruksområder. Mot sydøst ligger den gamle kongsgården Stein gård og i syd avgrenses området av Steinsåsen hvor husmannsplassene lå.

Området gjenspeiler på en illustrativ måte lagdelingen i det gamle bondesamfunnet; storgårdene fritt beliggende på haugen med utsyn i alle retninger og der den beste jorda var, husmannsplassene i utkanten av eiendommene og inn under åsen, og nyere småbruk på tungdrevne områder. Den sosiale forskjellen viser seg da også godt i bebyggelsen. Selv om husdyrholdet nå er borte og beitemarkene er sådd til med korn, er det en helhet i det åpne slettelandskapet. Middelalderveien mellom middelalderkirkene Hole kirke og Norderhov kirke forbi Sørums er et viktig trekk i landskapsbildet.

Under registreringene ble det gjort flere funn fra steinalder. Framføring av jernbane gjennom disse områdene vil få store konsekvenser for kulturminner og kulturmiljøer og vil være særdeles konfliktfyllt.

Videre nordover vil banen gå gjennom deler av Lamyra naturreservat, over Storelva ved Busund og videre fram til Hønefoss stasjon. En utvidelse av jernbanen til to spor vil få konsekvenser for bebyggelsen langs Stabells gate i Hønefoss sentrum like syd for stasjonen. På østsiden av jernbanen ligger et av Hønefoss' eldste bygningsmiljøer med flere verneverdige bygninger.

I skriv av 31.10.94 fra Fylkeskonservatoren i Buskerud heter det bl.a.: «Konsekvensene ved bygging av alternativ 2 vil medføre særdeles store konflikter både når det gjelder kulturlandskap og kulturminner fra nyere og forhistorisk tid. Vi går derfor imot alternativ 2.» Riksantikvaren sier seg enig i fylkeskonservatorens vurdering, og vil gå mot alt. 2.

#### Alt. 6.

Alternativ 6 går i tunnel under Marka fram til en kort dagsone på ca. 600 meter i Åsa, videre går den i tunnel fra Åsa til tunnelmunning like øst for Randselva, hvor den treffer trasèen for Roabanen. Herfra følges eksisterende jernbane fram til Hønefoss stasjon. Av de kulturmiljøer som berøres sterkest av utvidelse av eks.

linje til dobbeltspor, er området Blyberghaugen. En del av husene er oppført i første halvdel av 1800 tallet og før byen fikk bystatus (1852) og sin første reguleringsplan i 1856. Deler av Blyberghaugen lå utenfor bygrensa, og bebyggelsen kunne her gro fritt. Området bærer preg av den uregulerte bebyggelse, som også kan leses i dag, i motsetning til byens velregulerte kvartalsstruktur.

I tillegg vil et nytt spor enten befordre ny bro over Begna, noe som blir en arkitektonisk utfordring enten den legges på den ene eller endre side av eksisterende steinbro fra 1909, eller man finner måter å utvide den eksisterende broen. Totalt sett er alt. 6 langt mindre konfliktfyllt enn alt. 2. I valget mellom disse vil Riksantikvaren velge alt. 6.

### **Revidert hovedrapport, januar 1995.**

Den reviderte hovedrapporten gir en beskrivelse av tiltaket, av alternative løsninger, planforutsetninger, forholdet til annen planlegging og tiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Rapporten er en revisjon av den tidligere hovedrapporten (juli 1993) og presenterer tidligere alternativ som er bearbeidet, nye alternativ som er tilleggsutredet og tidligere utredete alternativ som ikke er bearbeidet.

Således eksisterer følgende alternativ: alt. 2 Sandvika - Kroksund - Hønefoss med 3 varianter i Bærum (via, Økri, Rud og Bjørum) og 2 varianter i Hole (via Vik og Løken), alt. 3A Grefsen, alt. 6 Skøyen - Åsa (tidl. alt. 6A med ny dagsone i Åsa), alt. 6 via Lommedalen og kombinasjonsalternativet Sandvika - Åsa - Hønefoss med 3 varianter i Bærum (via Økri, Rud og Bjørum).

Riksantikvaren beklager at det alternativet vi gikk inn for, alt. 1 Skøyen - Sundvollen kombinert med alt. 4A Sundvollen - Åsa - Hønefoss, er falt ut etter høringsrunden. Dette alternativet hadde kunnet gi kortere tunneller, lengre dagsoner og derved rimeligere utbygging, kombinert med ønsket om ikke å belaste kulturmiljøene sentralt i Hole, men likevel gi Hole kommune et tilknytningspunkt til banen ved en stasjon i Sundvollen og derved utløsning for boligområdene Kroksund, Sundvollen og Grøndokka. Ved å gå i fjellsiden fra Sundvollen nordover, i viadukt over veien til Damtjern og fram til Fleskerud ville man hatt en dagsone med praktfullt utsyn over det vakre Ringerikslandskapet.

Årsaken til at NSB har tatt dette alternativet ut synes å henge sammen med uttalelsen til Direktoratet for Sivilt Berdskap (høringsuttalelse til KU fase I - A 10) hvor det i NSB's kommentar heter: «Alt. 4; DSB understreker at man har et meget viktig anlegg i området. Av sikkerhetsmessige hensyn anser en det som nærmest umulig å legge banen slik det nå er lagt opp til.»

Ved henvendelse til DSB har Riksantikvaren fått opplyst at slik banen var lagt ville den i for stor grad berøre anlegget. Å flytte banen nærmere fjorden ville ikke kunne løse problemene. Dersom man i en nødsituasjon måtte stenge Åsaveien ville man også måtte stenge banen og lede trafikken om Roa. Men DSB hadde anvist to



mulige måter å komme forbi anlegget på; den ene måten var å krysse anlegget i fjellsiden over anleggets inngangsparti ved Åsaveien, den andre muligheten ville være å gå i fjellet på baksiden av anlegget. Riksantikvaren er derfor noe overrasket over at alternativet utgår uten begrunnelse.

**Riksantikvaren vil derfor anmode NSB om å grunngi hvorfor dette alternativet er tatt ut av KU fase I.**

I forbindelse med de to forannevnte tilleggsutredninger har Riksantikvaren gitt en begrunnelse for valg/ikke valg av de ulike alternativ og deres varianter, og deres forhold til kulturminner og kulturmiljøer. Riksantikvaren vil tillate seg å kommentere NSB's konklusjoner vedr. alternativ 2 og fylkeskonservatoren i Buskerud sitt skriv av 31.10.94, fordi NSB, etter vårt syn, her trekker gale konklusjoner. I skrevet fra fylkeskonservatoren heter det bl.a.: «Vi går derfor imot alternativ 2. Dersom dette alternativet likevel blir valgt, vil vi foretrekke følgende linjeføring: .....»

I den reviderte hovedrapporten heter det på side 18 :»For alternativ 2 gir både variant via Vik og Løken stor konflikt med kulturminner. Variant Vik gir mindre konflikter enn variant Løken og kan ut fra en faglig vurdering aksepteres.» Dette er, etter Riksantikvarens mening, en tilsløring av hva fylkeskonservatoren sier når han kategorisk slår fast at han er mot alt. 2. At den da minst akseptable løsning oppfattes som akseptabel må være en feiltolkning fra NSB's side.

Dette gjentas så på side 131 hvor det heter:

« I utredningen fremgår det at variant Vik gir færre og mindre uheldige konsekvenser for kulturmiljø enn variant Løken. For Vik-varianten er det konsekvenser for kulturlandskapet som helhet som er mest problematisk, ikke konflikter med de enkelte kulturminner. Ytterligere fremgår det av Buskerud Fylkeskommunes brev av 31.10.94 til NSB, at alternativ 2 Sandvika via Vik kan være et akseptabelt alternativ. Jfr. vedlegg 3.»

Riksantikvaren deler ikke NSB's tolkning av fylkeskonservatorens uttalelse. Fylkeskonservatoren er imot alternativ 2. Riksantikvaren støtter fylkeskonservatoren i hans syn på dette alternativet.

**Konklusjon.**

Riksantikvaren vil kort oppsummere de ulike alternativene slik:

Alt 2 Sandvika Kroksund via Økri frarådes bygget  
via Rud frarådes bygget  
Via Bjørnum kan aksepteres uten stasjon ved Bjørnum.

Alt. 2 Kroksund - Hønefoss via Vik frarådes bygget  
via Løken frarådes bygget

Totalt sett kan Riksantikvaren ikke akseptere alt.2.

Alt. 3A Grefsen Riksantikvaren har ingen spesielle innvendinger til trasèen, men synes at selve reisen blir svært opplevelseshattig.

Alt. 6A Skøyen - Åsa - Hønefoss og

alt. 6 via Lommedalen vurderes som alt 3A.

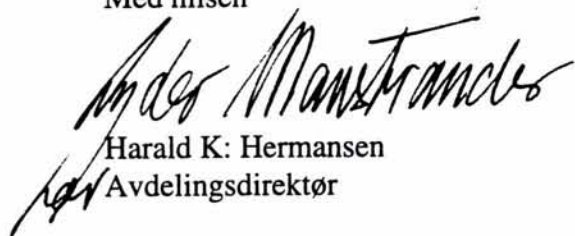
Alt. 2/6 via Økri frarådes bygget  
via Rud frarådes bygget  
via Bjørum kan aksepteres uten stasjon ved Bjørum. Forøvrig som for alt. 3A

Riksantikvaren beklager at alternativet Skøyen - Sundvollen - Åsa - Hønefoss er tatt ut som alternativ uten viktig begrunnelse. Dette alternativet kunne også ha gått via Sandvika og Bjørum, men vi ser ikke helt hvorfor Bergensbanens forkortelse må gå sydover til Sandvika før man begynner på «forkortelsen».

Ut fra det som er sagt foran vil Riksantikvaren kunne gi sin tilslutning til alternativene 3A, 6A og 2/6 via Bjørum.

**Riksantikvaren vil anbefale at alternativet Skøyen - Åsa - Hønefoss (alt. 6A med dagsone i Åsa) velges som hovedkorridor for Bergensbanens forkortelse (Ringeriksbanen).**

Med hilsen

  
Harald K. Hermansen  
Avdelingsdirektør

  
Dag Bjørnland



Gjenpart: Miljøverndepartementet, Planavdelingen  
Miljøverndepartementet, NK-avdelingen  
Direktoratet for Naturforvaltning  
Statens Forurensningstilsyn  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
Fylkesmannen i Buskerud  
Akershus fylkeskommune  
Akershus fylkeskommune, kulturetaten  
Oslo kommune  
Byantikvaren i Oslo  
Buskerud fylkeskommune  
Buskerud fylkeskommune, kulturetaten



# DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 73 58 05 00, Telefax: 73 91 54 33  
Postadresse: 7005 Trondheim

A13

NSB infrastruktur,  
Plansekretariatet  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
23 MARS 1995		
Sak/Doknr.	02/5004	
Arkivbet.	755 8 x100	

Deres ref.  
Brev av 30.01.95  
Per Pedersen

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)  
95/1286 ES  
Ark. 75

Dato  
16.03.95

## RINGERIKSBANEN

### Tilleggsutredning av korridorer og revidert hovedrapport.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) viser til telefonsamtale med Per Pedersen 15.03.95. Vi beklager at vi uttaler oss for sent til denne tilleggsutredninga. Det skyldes stort arbeidspress og reisevirksomhet. DN viser til de uttalelser som er gitt av fylkesmannen i Oslo og Akershus og av fylkesmannen i Buskerud, begge datert 07.03.95. DN har ikke momenter å tilføre utover det som kommer fram i fylkesmennenes uttalelser, men vi vil kommentere et par forhold.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus har påpekt behovet for kunnskap om virkninger og valgmuligheter når det gjelder **tverrslag** fra tunnellene og adkomster og massetransport fra disse. Tiltakshaver har bekreftet at det nå som ledd i fase I gjøres supplerende utredninger av disse forhold som underlag for de beslutninger som skal tas på grunnlag av konsekvensutredningene. Det er forutsatt at fastleggelse av tverrslag skal skje i det videre planarbeid. Da er det avgjørende at utredningene som gjøres før beslutning om hovedtracévalg er tilstrekkelig utfyllende til at *de bekrefter at det er mulig* å få til tverrslagsløsninger for de hovedtracéalternativer som legges fram for beslutning som er akseptable teknologisk / økonomisk, men også i forhold til miljøhensyn. Hvis slike bekreftelser ikke legges fram av tiltakshaver i beslutningsgrunnlaget for fase I, må det forstås som et uttrykk for at tiltakshaver er forberedt på at senere kunnskap om miljøforhold innhentet i den videre planprosess, fase II, må tillegges stor vekt ved vurderinger av om tverrslag kan etableres i Marka og ved evt. lokalisering og drift av tverrslag og massetransporter.

Fylkesmannen i Buskerud har i sin uttalelse vektlagt de store verneverdiene for Nordre Tyrifjorden. Dels er disse sikret gjennom vern av enkeltområder. Men helhetsverdien er også meget høg, og ikke sikret gjennom vern. På bakgrunn av henvendelse fra fylkesmannen er vernestatusen til disse områdene nå til diskusjon hos de statlige naturvernmyndighetene.

Med hilsen

Kari Øvrelid e.f.  
Fung. avdelingsdirektør

Reidar Dahl

Kopi: Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
Fylkesmennen i Buskerud

Saksbehandlere:  
Morten Kielland, tlf.: 73 58 0597 /  
Erik Stabell, tlf. 73 58 06 10

Dok.: jbring10





A14

## DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42  
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO

NSB  
Plansekretariatet  
0048 Oslo

NORGES STATSBANER		Kass. kode
22 MARS 1995		
Sak. Doknr.	32 600405	
Arkivbet.	3 5 5	857

Deres ref:  
92/5004 555.9

Vår ref: (bes oppgitt ved svar)  
999993 50300 DIP MYd/BBA

Dato:  
21.03.95

### RINGERIKSBANEN - TILLEGGSSUTREDNING AV TRASÉKORRIDOR, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD - REVIDERT HOVEDRAPPORT

Landbruksdepartementet har mottatt revidert hovedrapport for Ringeriksbanen - Bergensbanens forkortelse til vurdering.

#### Generelt

Revidert hovedrapport presenterer flere nye alternativer til jernbanetrasé mellom Oslo og Hønefoss, samt justeringer av tidligere forslag. Landbruksdepartementet ser positivt på at det er lagt an på å ta mer hensyn til bl.a. landbruksinteresser i de nye og i de justerte forslagene til jernbanetrasé.

#### Traséalternativer

Revidert hovedrapport's nummerering av de ulike alternativene kan virke noe innviklet. I merknader til de ulike alternativene har Landbruksdepartementet valgt å referere ved hjelp av den tidligere siffernummereringen, samt den nye bokstavnummereringen på side 33 i revidert hovedrapport.

#### *Alt. 2 - A: Sandvika - Kroksund via Økri*

Alternativet legger beslag på 23 daa dyrka mark. Skog blir ikke berørt. Alternativet berører kulturlandskapet ved Frogner/Tandberg, idet Økri/Frogner/Tandberg-jordene blir delt i to. Områdene er ved jordpolitisk arealvurdering (JAV) vurdert til klasse A, dvs. av de mest verdifulle. En stasjon i området ved Rykkin vil øke utbyggingspresset på Frogner/Tandberg-jordene. Landbruksdepartementet vil sterkt fraråde dette alternativet.

#### *Alt. 2 - B: Sandvika - Kroksund via Bjørum*

Alternativet legger ikke beslag på dyrka mark, men krever omdisponering av 5 daa skog.

Alternativet kommer ikke i konflikt med registrerte kulturlandskapsverdier. Utbygging av Ringeriksbanen etter dette alternativet vil legge forholdene godt til rette for utbygging av Avtjerna-området, idet kommunikasjonsspørsmålet for dette området langt på veg vil få en løsning. Utbygging av Avtjerna-området vil kunne lette på det generelt store byggepresset på landbruksarealer ander steder i Bærum kommune. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet fram til og med Bjørum.

*Alt. 2 - C: Sandvika - Kroksund via Rud*

Alternativet legger beslag på 23 daa dyrka mark. Skog berøres ikke. Alternativet berører utkanten av kulturlandskapet ved Bryn/Vøyen som er vurdert til klasse A i JAV. Utbygging etter dette alternativet vil medføre driftsmessige ulemper for landbruket i Bryn/Vøyen- området. Landbruksdepartementet vil sterkt fraråde dette alternativet.

*Alt. 2 - I: Kroksund - Hønefoss via Vik (over Steinsletta)*

Ifølge revidert hovedrapport vil alternativet legge beslag på 68 daa dyrka mark og 158 daa skog. Det vil medføre driftsmessige ulemper for berørte eiendommer. Fylkesmannens landbruksavdeling i Buskerud påpeker at det er gitt en del feil opplysninger i revidert hovedrapport, og retter opp med følgende opplysninger:

\* Etter kryssing av Kroksund i bru går traséen gjennom et område som er JAV-klassifisert som A-område.

\* Etter å ha passert Vik sentrum og tunnell under Viksåsen, kommer den ut i dagen ved Jensrud. Herfra krysser traséen områder med dyrka mark og høyproduktiv skogsmark fram til sammenkopling med eksisterende bane i Sørnummarka. Det har skjedd oppdyrking i området etter at kartgrunnlaget NSB har brukt, ble trykket. Derfor vil alternativet medføre beslaglegging av langt mer dyrka mark enn det revidert hovedrapport refererer. Valg av dette alternativet vil også medføre store arronderingsmessige problemer.

\* Etter Sunnummarka krysser traséen dyrka mark på en strekning som er 760 m lenger enn oppgitt i revidert hovedrapport.

\* En eventuell ny stasjon ved Vik vil på sikt medføre utbyggingspress på høyproduktive jordbruksområder.

\* Fylkeslandbruksstyret i Buskerud varsler innsigelse mot utbygging etter dette alternativet.

Utbygging etter dette alternativet vil gi såvidt store negative virkninger for landbruket at Landbruksdepartementet ikke kan akseptere det.

*Alt. 2 - J: Kroksund - Hønefoss via Løken (over Steinslettene)*

Alternativet legger beslag på 68 daa dyrka mark og 188 daa skog. Revidert hovedrapport mener utbygging etter dette alternativet vil medføre større konsekvenser for jordbruket enn Vik-alternativet. Et større sammenhengende jordbruksareal ved Fekjær og Borgen vil bli delt i to. Dette vil medføre store arronderingsmessige problemer. De berørte jord- og skogbruksområdene er av høy kvalitet og bør ikke omdisponeres.

Fylkeslandbruksstyret i Buskerud varsler innsigelse mot utbygging etter dette alternativet. Landbruksdepartementet kan ikke akseptere dette alternativet.

*Vedrørende begge alternativene over Steinsletta (2 - I og 2 - J):*

I hovedrapporten er ikke stasjon ved Tollpinnrud videre utredet. Det er imidlertid ikke tatt stilling til plassering av stasjon i Hønefoss. Dette kan tyde på at Tollpinnrud fortsatt



kan være aktuell. Det vises i denne sammenheng til Landbruksdepartementets brev av 15.11.1993, der negative konsekvenser ved ny stasjon ved Tollpinnrud er omtalt. En eventuell stasjon ved Tolpinnrud vil forsterke Landbruksdepartementets motstand mot de to alternativene over Steinsletta.

*Alt. 2/6 - F: Sandvika - Økri - Åsa - Hønefoss*

Alternativet legger beslag på i alt 36 daa dyrka mark og 15 daa skog.

For strekningen Sandvika - Økri : se Alt. 2 - A

Alternativet baserer seg på tunnell mellom Økri og Åsa. På strekningen Åsa - Hønefoss vil noe skog bli berørt ved Åsa og ved Hov.

Landbruksdepartementet vil sterkt fraråde dette alternativet p.g.a. problemene nevnt under Alt. 2 - A.

*Alt. 2/6 - G: Sandvika-Bjørum - Åsa - Hønefoss*

Alternativet legger beslag på i alt 14 daa dyrka mark og 20 daa skog.

For strekningen Sandvika - Bjørum: se Alt 2B

For strekningen Bjørum - Hønefoss: se Alt. 2/6 - F.

Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

*Alt. 2/6 - H: Sandvika.Rud - Åsa - Hønefoss*

Alternativet legger beslag på i alt 36 daa dyrka mark og 15 daa skog.

For strekningen Sandvika - Rud: se Alt 2 - C

For strekningen Rud - Hønefoss: Alt. 2/6 - F

Landbruksdepartementet vil sterkt fraråde dette alternativet p.g.a. problemene nevnt under Alt. 2 - C.

*Alt. 6 - D: Skøyen - Åsa - Hønefoss*

Alternativet legger beslag på 14 daa dyrka mark og 15 daa skog. Alternativet baserer seg på å gå i tunnell mellom Skøyen og Åsa. På strekningen Åsa - Hønefoss vil noe skog bli berørt ved Åsa og ved Hov. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

*Alt. 6 - E: Skøyen - Lommedalen - Åsa - Hønefoss*

Alternativet legger beslag på 14 daa dyrka mark og 20 daa skog. Alternativet går i dagen ca. 200 m i Lommedalen, men vil i liten grad medføre ulemper for landbruket her.

Noe skog blir berørt ved Åsa og ved Hov. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

*Alt. 3 - K: Grefsen - Hønefoss*

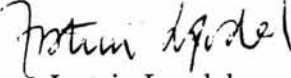
Alternativet legger beslag på 9 daa dyrka mark og 2 daa skog. Dette alternativet er det som vil medføre minst konsekvenser for landbruket. Landbruksdepartementet kan anbefale dette alternativet.

For øvrig viser Landbruksdepartementet til uttalelser fra fylkesmannens landbruksavdeling i de berørte fylkene.

For at eventuelle negative virkninger for landbruket skal kunne unngås så langt som mulig, og med tanke på å finne fram til best mulige løsninger vedrørende avdempende

tiltak, er det viktig at det videre arbeidet gjøres i nær kontakt med de lokale landbruksmyndighetene (kommunens landbrukskontor, fylkesmannens landbruksavdeling).

Etter fullmakt

  
Jostein Løvdal

  
Leif Erik Mattsson

Saksbeh.: Mette Ydersbond

Kopi:

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, landbruksavdelingen, postboks 414,  
2001 Lillestrøm

Fylkesmannen i Buskerud, landbruksavdelingen, Dronninggt. 15, 3019 Drammen



NSB Plansekretariatet  
0048 Oslo

NORGES STATSBANER		klass.kode
22 MARS 1995		
Sak/Doknr.	92/5004	
Arkivbet.	555.9	

Deres ref.  
Per Pedersen 92/5004 555.9

Vår ref. (Bes oppgitt ved svar)  
94/6610-9  
461.4

Dato 20 MARS 1995

AsN

## Ringeriksbanen - tilleggsutredning av korridorer og revidert hovedrapport

### Høringsuttalelse

SFT er opptatt av at man ikke legger føringer ved valg av utbyggingskorridor som hindrer optimal lokalisering av stasjoner i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Det bør legges vekt på å fremme den utbyggingskorridor som gir størst mulighet for overgang fra bil- og flytrafikk til bane. Korridorene over Sandvika synes å utpeke seg som mest aktuelle.

Vi viser til oversendelse fra NSB av 07. februar 1995 med forepørsel om merknader til tilleggsutredninger og revidert hovedrapport i forbindelse med konsekvensutredning fase 1 etter plan- og bygningsloven for Ringeriksbanen. SFT ønsker å knytte følgende kommentarer til det oversendte materialet.

NSB har bestemt seg for å ikke ta stilling til stasjonslokaliseringen før utbyggingskorridor er avklart. SFT er opptatt av at man ikke legger føringer ved valg av utbyggingskorridor som hindrer optimal lokalisering av stasjoner i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

Det bør legges vekt på å fremme den utbyggingskorridor som gir størst passasjergrunnlag og mulighet for overgang fra bil- og flytrafikk til bane. Trasèfremføring over Sandvika synes å ha det største potensialet i så måte, fordi traseene går gjennom de områdene som har de største befolkningkonsentrasjonene og utviklingsmulighetene på sikt. Jfr. resultater fra konsekvensutredningen vedrørende trafikkgrunnlag. Resultatene fra konsekvensutredningen viser dessuten at traséalternativene over Sandvika er å foretrekke samfunnsøkonomisk.

Med bakgrunn i det overnevnte synes korridorene over Sandvika å utpeke seg som mest aktuelle.

Forøvrig vises til vår uttalelse til konsekvensutredningens fase 1.

Med hilsen

  
Merethe Steen (e.f.)

  
Toril P. Borvik

Kopi til:       Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7005 Trondheim  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, MVA, Pb. 8111 Dep.  
Fylkesmannen i Buskerud, MVA, Fylkeshuset, 3020 Drammen





**Statens vegvesen**  
Oslo

Vår saksbehandler-innvalgsnr.

Overing. Hans Håkon Ruud 22 57 55 35

Vår dato

1995-03-03

Vårt ark.nr.

361.1

Vår referanse

92/676-16

Deres referanse

V.L. - Håkon  
CF  
**A16**

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

92-676-16

361.1

## **RINGERIKSBANEN - HØRING AV TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD OG REVIDERT HOVEDRAPPORT**

I følge NSB er en viktig forutsetning at en utbygging av banen også skal gi et vesentlig bedre tilbud for lokal trafikk.

I forbindelsen med forrige høringsrunde etterlyste Statens vegvesen dokumentasjon av de trafikale virkninger og hvilke forutsetninger som var lagt til grunn for analysearbeidet. Det oversendte materiale, gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere Ringeriksbanens innvirkning på lokaltrafikken i Vestkorridoren.

### KU Fase 1

I utredningsprogrammet for Vestkorridoren forutsettes det at både Ringeriksbanen og nytt dobbeltspor skal inngå i transportutredningen slik at dets "rolle" i nærtrafikken kunne belyses. NSB's premisser og forutsetninger for nytt dobbeltspor og Ringeriksbanen har etter vår vurdering ført til at jernbanens rolle og potensiale i vestkorridoren ikke er belyst tilstrekkelig. Statens vegvesen ønsket en langt bredere analyse enn det som er lagt frem i KU fase 1.

Analysen viser at det er fjern- og intercity trafikk som har mest nytte av de nye jernbaneinvesteringene og at nærtrafikken har langt større nytte av de tiltak NSB vil gjøre frem til åpningen av den nye hovedflyplassen. Samtidig viser NSBs tall at 4 av 5 reisende til Oslo S og Nationalteatret er lokalreisende. Flyplassstogene (3 pr/time) er forutsatt å bli en del av nærtrafikk tilbudet i Vestkorridoren.

### **Høringsrunden**

Mange høringsinstanser forutsetter at Statens vegvesen gjennomfører tilleggsutredninger før KU fase 1 kan godkjennes mens NSB gis klarsignal til å ta fatt på fase 2. Kravene om tilleggsutredninger har som mål å belyse hva som skal til av forbedringer i kollektivtilbudet slik at vegtrafikken og behovet for veinvesteringer reduseres.

Det forbedrede kollektivtransportsystemet forutsettes videre kombinert med en endret arealstruktur og politiske virkemidler for å belyse hva som skal til for å unngå vekst i biltrafikken. I en slik analyse er maksimal utnyttelse av NSBs potensiale i nærtrafikken et meget sentralt element. Vi mener at et slikt alternativ må tas med i våre videre utredninger.

Oslo kommune ønsker at vi nærmere ser på konsekvensene av økt trafikk inn mot Oslo. Den store busstrafikken gjennom sentrum representerer en stor miljøbelastning slik at veksten i kollektivtrafikken bør tas på bane er et annet viktig tema.

Etter at KU fase 1 ble lagt ut til høringen har en rekke innspill om tiltak på T-banenettet blitt lagt frem delvis som supplement men også som direkte konkurrent til jernbanen. En samordning i plangrunnlaget er her påkrevd.

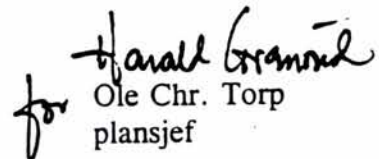
Statens vegvesen i Oslo ønsker å ta ansvaret for disse tilleggsutredningene sammen med Akershus vegkontor for å oppnå optimal fremdrift. En slik utredning har liten eller ingen hensikt hvis en ikke ser på alternativer for jernbanen og aktuelle jernbanetraseer som innebærer økt tilgjengelighet. Dette gjelder både nytt dobbeltspor (via Fornebu) og en endret fremføring av Ringeriksbanen inn i Vestkorridoren. Under 50% av kapasiteten er utnyttet på det foreslåtte jernbanenettet for år 2010. Utfra de analyser som er gjennomført vil endrede premisser med stor sannsynlighet gi en bedre utnyttelse av jernbnens kapasitet. Endrede forutsetninger vil også kunne gi et mer fleksibelt og tilgjengelig system med tanke på fremtidig driftsopplegg endret arealutvikling og innføring av politiske tiltak for å endre konkurranseforholdet mellom bruk av privatbil og kollektivtrafikken

Statens vegvesen i Oslo støtter opp om NSB's planer om en sterk utbygging av banenettet, men de foreliggende utredningene belyser ikke jernbanens potensiale og er etter vår vurdering ikke tilfredsstillende belyst m.h.t. nærtrafikken.

Statens vegvesen Oslo mener at de endelige beslutninger om trase valg og stoppmønster for nytt dobbeltspor og Ringeriksbanen ikke må tas før de påkrevde tilleggsutredninger er gjennomført. Analysene vil kunne foreligge i april/mai d.å.

Med hilsen

  
Trond Bjørgan  
vegsjef

  
for Ole Chr. Torp  
plansjef





Saksbehandler, innvalgstelefon  
Borghild Ollestad, 22 34 83 07

Vår dato  
05.04.1995

Deres dato  
07.02.95

Vår referanse  
93/1316 451.1

Deres referanse  
92/5004 555.9

NSB Plansekretariatet  
0048 OSLO

NORGES STATSBANER	kass.kode
07 APR. 1995	
Sak/Doknr.	X

**RINGERIKSBANEN – TILLEGGSUTREDNING AV  
TRASÉKORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I  
BUSKERUD – REVIDERT HOVEDRAPPORT**

Vi viser til NSBs brev av 07.02.95.

Vegdirektoratet har i brev av 03.02.95 og 23.03.95 til Samferdselsdepartementet gitt sine uttalelser til ovennevnte. Kopi av brev med vedlegg er sendt NSB.

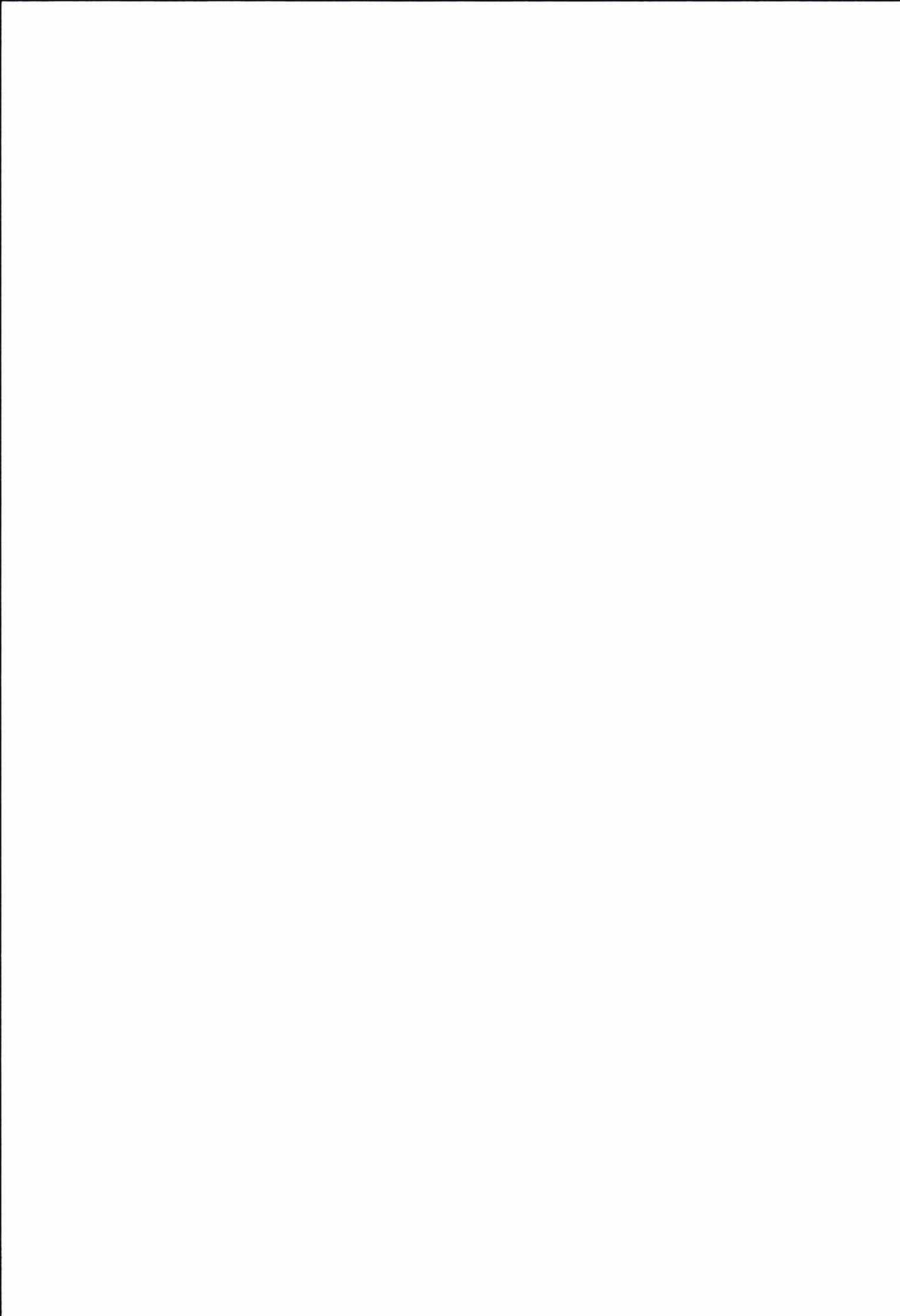
Samferdselsdepartementet har ingen merknader.

Med hilsen

  
Kjell Rosanoff

  
Ola Brattegard

Gjenpart: Vegdirektoratet





**B1**

NSB Plansekretariatet  
Prinsens gt. 7-9

0048 OSLO

Deres ref.

Vår ref. 990/16-95

Ark. Q 62

Dato 22.03.1995

NORGES STATSBANER		Kass.kode
24 MARS 1995		
Sak/Doknr.	02/5004	261
Arkivbet.	565.0	

**RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNINGER TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I.  
REVIDERT HOVEDRAPPORT. HØRINGSUTTALELSE.**

Fylkesutvalget i Akershus har behandlet ovenfornevnte tilleggsutredninger og hovedrapport i sitt møte 21. mars 1995, sak 40/95.

Vedlagt oversendes fylkesrådmannens saksforelegg med vedlegg, samt protokoll fra behandlingen i fylkesutvalget.

Med vennlig hilsen

*Eli Selstad*

Eli Selstad  
Spesialkonsulent

UTSKRIFT AV PROTOKOLL

FRA MØTE I FYLKESUTVALGET 21. MARS 1995

SAK NR. 40/95 RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNINGER TIL  
KONSEKVENsutREDNING FASE I. REVIDERT HOVEDRAPPORT

Representanten Øyvind Ruud (Krf) tok opp samferdselsstyrets sålydende vedtak pkt. 1 som alternativ til innstillingens pkt. 2:

Fylkesutvalget viser til tidligere vedtak i sak 162/93.

Fylkesutvalget anbefaler at NSB i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasevarianter under alternativene 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H).

Votering:

1. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1, 3, 4 og 5 ble enstemmig vedtatt.
2. Ved alternativ votering mellom fylkesrådmannens innstilling pkt. 2 og Øyvind Ruuds forslag til samme, ble Ruuds forslag vedtatt med 9 mot 6 stemmer (H, Frp).

Fylkesutvalgets vedtak er etter dette:

1. Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbaneprosjekter og øvrige kollektivtiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster
2. Fylkesutvalget viser til tidligere vedtak i sak 162/93.

Fylkesutvalget anbefaler at NSB i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasevarianter under alternativene 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H).

3. Fylkesutvalget mener at det bør vurderes løsninger (trasé og materiell) både for Ringeriksbanen og Bergensbanen samlet, som raskere kan gi et forbedret tilbudet, og dermed gi et bedre marked og bedre



lønnsomhet.

4. Fylkesutvalget ber NSB sørge for at konsekvensutredningen fase 2 inneholder analyser av Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikksystem i Vestregionen, der

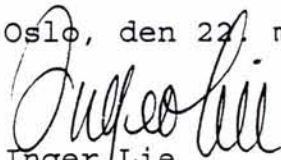
- koordinering med det øvrige bane- og busstilbudet
- endelig lokalisering av stasjoner
- stoppmønster
- avgangsfrekvenser i rushtrafikk og grunnrute
- bruk av alternativt materiell

vurderes og planlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.

5. Det må legges stor vekt på at løsningen gjennom Vestre Bærum får en tilfredsstillende trasé som ivaretar hensynene til natur, landskap, kulturminner og miljø. For fase II av konsekvensutredningen må det foreligge en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum, og det må foretas nødvendige tilleggsregistreringer av automatisk fredete og nyere tids kulturminner for de aktuelle traséalternativene.

Rett utskrift bevitnes:

Oslo, den 22. mars 1995



Inger Lie  
førstesekretær.

## FYLKESUTVALGET

SAK NR. 40/95

### RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNINGER TIL KONSEKVENSENTREDNING FASE I. REVIDERT HOVEDRAPPORT.

Akershus fylkeskommune fikk ved brev datert 1.11.94 oversendt tilleggsutredning for jernbanekorridorer til høring.

Det ble samtidig meldt at en tilleggsutredning om kulturminneinteressene i Buskerud ville bli sendt på høring ca. 15. november 1994. Revidert hovedrapport med beregninger av bedrifts- og samfunnsøkonomi skulle foreligge i desember 1994.

Høringsfristen for alle disse dokumentene var planlagt til 15. januar 1995.

Det har vært store forsinkelser i NSB med ferdigstillelsen av hovedrapporten, og denne forelå først i uke 6, februar 1995.

Fylkesrådmannen har bedt om forlenget høringsfrist, først ved brev av 20. desember 1994, og senere muntlig, da særlig de samfunnsøkonomiske betraktninger er vurdert som viktige for den fylkeskommunale behandlingen.

- ./.. Oversendelsesbrev fra NSB og senere korrespondanse er vedlagt.
- ./.. Sammendrag av de to aktuelle rapportene fra NSB er vedlagt.

- Fylkesrådmannen har oversendt de aktuelle dokumentene til fylkeskultursjefen og samferdselssjefen. Kopier av denne
- ./.. korrespondansen er vedlagt.

Endelig frist for uttalelser er av NSB satt til 7. mars 1995. Fylkesrådmannen har varslet at saken blir fremmet for behandling i fylkesutvalget 21. mars, og at saksforelegg og protokoll vil bli oversendt så snart dette foreligger.

- ./.. Fylkesrådmannen har mottatt følgende uttalelser, som er vedlagt:
  - Fylkeskulturstyret, sak 9/95
  - Samferdselssjefen, sak 15/95, behandles i samferdselsstyret 16. mars 1995. Protokoll fra behandlingen legges fram som tillegg til sak.
  - Bærum kommune, protokoll fra behandlingen i kommunestyret, sak 4/95
  - Fylkesutvalget i Hordaland, protokoll fra sak 4/95
  - Buskerud fylkeskommune, Plan- og næringskontoret
  - Oslo og omland friluftsråd

Fylkesrådmannens saksforelegg og inntilling følger i tillegg til sak.

Oslo, 14.03.1995

Morten Fjeldstad

Saksbehandler : Spesialkonsulent Eli Selstad, planavdelingen

Møte 1. februar 1995

70 representanter

Rådmannen og kommunaldirektørene Aksnes, Reistad og Wangensten var tilstede.

Ordfører: Odd Reinsfelt

70 representanter.

**Sak 4**  
**Uttalelse til "Ringeriksbanen - Bergensbanens  
forkortelse - konsekvensutredning Fase I -  
Tilleggsutredning, november 1994"**

**Formannskapetets innstilling:**

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativene 2, 2/6 via Bjørum.
2. Tilleggsutredningen, fase I, synes ikke å ha tatt tilstrekkelig hensyn til kommunestyrets vedtak om å minimalisere inngrepene ved Jong. Dette må det arbeides ytterligere med i fase II. Det bes om at traseen vurderes lagt med avgrening fra nytt dobbeltspor lenger mot vest, slik at inngrep ved Jong kan unngås.
3. Ved valg av alternativet Bjørum Sag bortfaller vedtak om betjening av Rykkinn eller i alle fall et av kommunens tettsetra

Bærum kommune vil derfor ta initiativ overfor Akershus fylkeskommune og Oslo for å få forgang i arbeidet med å få modernisert Kolsås- og Østerås-banene til T-banestandard samt forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn.

Skriv fra Oslo og Omland Friluftsråd av 20/12-94 var omdelt.

**Kaare Granheim (KrF)** fremmet følgende forslag:

Endret pkt. 1: ..... 2/6 via Rud/Rykkinn.

Pkt. 3, første avsnitt strykes.

**Eva Holo Kostvelt (SP)** fremmet følgende forslag:

Endring pkt. 1: Bærum kommune anbefaler alt. 2/6.



**Hilde Torp (RV)** foreslo alt. 6: Skøyen - Åsa.

**Votering:**

Torps forslag fikk 1 stemme.

Kostveits forslag fikk 2 stemmer.

Granheims forslag fikk 9 stemmer.

Innstillingen ble enstemmig vedtatt og er dermed **kommunestyrets vedtak.**

**RETT UTSKRIFT**

Bærum formannskap, 10.03.95

For ordføreren

Jnr. 990/95 Ark.nr. Q62  
 Arb.nr. 62/95

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE  
 Fylkesrådmannen

## FYLKESUTVALGET

TILLEGG TIL  
 SAK NR. 40/95

### RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNINGER TIL KONSEKVENsutREDNING FASE I. REVIDERT HOVEDRAPPORT.

Det vises til tidligere utsendte saksdokumenter, bestående av sammendrag av høringsdokumentene og innkomne uttalelser til saken.

Tillegg til sak inneholder fylkesrådmannens saksfremstilling og innstilling til fylkesutvalget.

Protokoll fra behandlingen i samferdselsstyret vil bli lagt fram så snart den foreligger.

## KORT OM INNHOLDET I DOKUMENTENE

Fylkeskommunen har fått to dokumenter vedrørende "Ringeriksbanen - Bergensbanens forkortelse" til behandling:

1. Konsekvensutredning fase 1 - Tilleggsutredning  
 Utredningen er lagt ut til offentlig ettersyn og høring.

NSB Bane Banedirektøren har i samråd med Miljøvern-departementet pålagt tiltakshaver - NSB Konsernstab strategi - tilleggsutredning i forbindelse med konsekvensutredning fase 1: "Utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvikaområdet og kombinasjoner mellom henholdsvis alternativ 1 og 2 og alternativ 6". Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud er utredet i et eget prosjekt.

2. Jernbaneutredning. Revidert hovedrapport.  
 NSB opplyser at utredningen er sendt ut til orientering og merknader. Tilleggsutredningen er innarbeidet i den reviderte hovedrapporten.

## TILLEGGSUTREDNINGEN: NYE OG BEARBEIDETE ALTERNATIVER

I tilleggsutredningen har NSB både vurdert nye alternative traséer og justeringer for å unngå uheldige konsekvenser for miljø og naturressurser. Det er forsøkt innarbeidet innvendinger fra ulike høringsinstanser fra konsekvensutredning fase 1. De nye alternativene som er undersøkt er:

- \* Bedre trasékorridorer for alternativ 2 (Sandvika-KroksundHønefoss) på strekningen Sandvika-Bjørum og Kroksund-Hønefoss.
- \* Bearbeiding av alternativ 6, Skøyen stasjon-Åsa-Hønefoss. Her er det laget et underalternativ med en 200 meter lang dagsone øverst i Lommedalen.
- \* Nye kombinasjonsalternativer 2/6, hvor traséene fra Sandvika føres til Hønefoss via Åsa (istedenfor Kroksund).

Samtlige tidligere "2A alternativer" er forkastet pga. uheldige miljøkonsekvenser i Bærum. Alternativ 1 fra Lysaker er fjernet i revidert hovedrapport. Stasjonsløsning i Hønefoss er ikke avklart (dvs om det skal bli stasjon på Tollpinsrud).

Ved tidligere behandling har det både fra Akershus fylkeskommune og Bærum kommune vært uttrykt ønske om stasjon i minst et tettsted i Bærum mellom Sandvika og Buskerud. Samtidig ble det uttrykt ønske om å vurdere et alternativ med stopp ved Rykkinn i Bærum, selv om alternativ 2A (med stasjon på Rykkinn) forkastes.

Fylkesrådmannen viser forøvrig til samferdselsjefens saksfremstilling, hvor tidligere behandling i fylkeskommunen og innholdet i foreliggende utredninger er mer inngående beskrevet.

Det vises dessuten til vedlagte sammendrag fra utredningene og til tidligere behandling av saken i fylkesutvalget, sak nr. 162/93.

### **LANGE TUNNELSTREKNINGER OG EN STASJON I BÆRUM VEST FOR SANDVIKA**

De seks traséalternativene fra Sandvika (alternativene 2 og 2/6 via Bjørum, Økri og Rud/ Rykkinn) har alle lange tunnelstrekninger i Bærum. De negative konsekvenser for miljø- og naturressurser (i Bærum/Akershus) er derfor konsentrert til de korte dagstrekningene vest for Sandvika og dagstrekningene ved de tre foreslåtte stasjonene. Disse konsekvensene er godt beskrevet i materialet.

De tre vurderte stasjonene i Bærum ligger alle i utkanten av enten eksisterende eller planlagte tettbebyggelser/-befolkningskonsentrasjoner. Foreslått stasjon ved Bjørum ligger helt syd i det mulige nye utbyggingsområdet på Avtjerna, stasjonen ved Økri ved et relativt spredt utbygget område og stasjonen ved Rud relativt nær Kolsås/Hauger stasjoner på Kolsåsbanen.

Justeringer av traséene forbi Kroksund, gjør at disse alternativene nå har mindre uheldige konsekvenser for miljø- og naturressurser i forhold til de tidligere alternativene.



## NYE METODER FOR SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER

I forhold til analysen i juli 1993 har Samferdselsdepartementet gitt nye retningslinjer for beregning av samfunnsøkonomiske konsekvenser. De viktigste endringene er:

- \* Biltrafikken dekker selv opp for de eksterne kostnader den påfører samfunnet, så som støy, vegslitasje, ulykkeskostnader, gjennom de avgifter som betales. Det ligger dermed ingen samfunnsmessig gevinst i å flytte trafikk fra vei til bane siden de eksterne kostnader allerede er betalt for gjennom avgifter.
- \* Viktigste elementer for samfunnsøkonomiske nytte er dermed knyttet til resultateffekt for trafikkelskapet (bedriftsøkonomisk overskudd) og økt trafikantnytte som sum av spart tid og redusert pris.

## ALTERNATIV 2 SANDVIKA ANBEFALES

NSB anbefaler alternativ 2 Sandvika via Bjørum i Bærum og Vik i Hole. NSB mener tilleggsutredningen, som viser en nytte/kostnad på 1,55 for alternativ 2, styrker dette alternativet som det mest lønnsomme både for samfunnet og NSB. NSB forutsetter en arealutvikling ved Avtjerna som styrker banens trafikkgrunnlag.

## SEKTORENES MERKNADER

Fylkeskulturstyret behandlet saken i sitt møte 24. januar 1995, sak 9/95, og fattet følgende enstemmige vedtak:

1. Før fylkeskultursjefen kan gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Lommedalen må det avklares om traseen kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Videre må hensynet til kulturlandskapet vurderes.
2. Kultur- og naturmiljøet ved Jong har stor verdi. Ved eventuelle inngrep må disse kvalitetene tillegges stor vekt ved valg av trase og byggeteknikk.
3. Alternativene via Økri og Rud er særlig konfliktfylte og frarådes.
4. Før fylkeskultursjefen kan gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Bjørum må kommuneplanens forslag om Avtjerna som utbyggingsområde være avklart.
5. For fase II av konsekvensutredningen må det foreligge en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum. Det må foretas tilleggsregistreringer for automatisk fredete kulturminner og for nyere tids kulturminner i tråd med fylkeskultursjefens tilråding i avsnitt 4.

Samferdselssjefen gjennomgår i sakforelegget til samferdselsstyret tidligere behandling av saken og innholdet i høringsdokumentene. Samferdselssjefen konkluderer med at Ringeriksbanen bør betjene Sandvika, men at det er for tidlig å fatte beslutning om hvilken trasevariant som er best. Det anbefales derfor at alle de 3 variantene om Sandvika videreføres. Det pekes videre på de muligheter som foreligger for koplinger mellom forstadsbanenettet og Ringeriksbanen, og at disse bør utredes nærmere.

Samferdselssjefen har fremmet følgende innstilling for samferdselsstyret:

1. Samferdselsstyret viser til tidligere vedtak i fylkesutvalgssak 162/93. Samferdselsstyret anbefaler fortsatt at NSB velger hovedalternativ 2 Sandvika, men at det fortsatt arbeides videre med samtlige trasé-varianter Bjørum / Økri / Rud og evt. Løken / Vik.
2. Samferdselsstyret ber NSB sørge for at konsekvensutredningen fase 2 inneholder analyser av Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikksystem i Vestregionen, der
  - koordinering med det øvrige bane- og busstilbudet
  - endelig lokalisering av stasjoner
  - stoppmønster
  - avgangsfrekvenser i rushtrafikk og grunnrute

planlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.

Fylkesutvalget i Hordaland behandlet tilleggsutredningen i sitt møte 12.01.95, sak 4/95, og vurderer de framlagte tilleggsutredninger som knyttet til lokale forhold i Akershus og Buskerud. Fylkesutvalget har derfor ikke fattet vedtak som berører dette, men gjentar sin uttalelse fra tidligere om betydningen av redusert reisetid på strekningen Oslo - Bergen.

Buskerud fylkeskommune viser til tidligere vedtak i saken, der alt. 6A ble anbefalt, og sier at det nye alt. 6 ikke har prinsipielle avvik fra dette. Det pekes forøvrig på at alternativer om Sandvika må vurderes med sikte på å få raskest mulig kommunikasjon fra Drammens-området.

Bærum kommune har behandlet saken i kommunestyret 1. februar 1995, sak 4/95, og fattet følgende vedtak:

1. Bærum kommune anbefaler primært alternativene 2, 2/6 via Bjørum.
2. Tilleggsutredningen fase I, synes ikke å ha tatt tilstrekkelig hensyn til kommunestyrets vedtak om å minimalisere inngrepene ved Jong. Dette må det arbeides ytterligere med i fase II. Det bes om at traseen vurderes lagt med avgrensning fra nytt



dobbeltspor lenger mot vest, slik at inngrep ved Jong kan unngås.

3. Ved valg av alternativ Bjørum Sag bortfaller vedtak om betjening av Rykkinn eller i alle fall et av kommunens tettsetra. Bærum kommune vil derfor ta initiativ overfor Akershus fylkeskommune og Oslo for å få fortgang i arbeidet med å få modernisert Kolsås- og Østerås-banene til T-banestandard samt forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn.

Oslo og omland friluftsråd konkluderer med at de negative konsekvensene av tiltaket er så store at det etter OOF's syn ikke er bærekraftig. OOF finner ikke at utredningsplikten er oppfylt med hensyn til tiltakets negative virkninger for Oslomarka.

OOF finner ikke å kunne anbefale alternativer som innebærer en linjeføring mellom Kroksund og Hønefoss, og OOF går mot tverrslag for tunneller i Marka. Dersom tverrslag er nødvendig foreslås subsidiært alt. 3 Grefsen - Åsa av hensyn til Marka.

## FYLKESRÅDMANNENS MERKNADER

### Utbedringspotensialet ikke godt nok utnyttet

En ny jernbane mellom Oslo via Sandvika til Hønefoss kan gi et bedret kollektivtilbudet både lokalt, regionalt og for fjerntrafikken. Med de betydelige investeringer Ringeriksbanen innebærer, viser imidlertid de mottatte utredningene etter fylkesrådmannens vurdering for små bedringer i kollektivtilbudet for Vestområdet i forhold til det som burde vært mulig på kort og mellomlang sikt (0-5/10 år etter åpning av banen). Dette gjelder særlig:

- \* Lokalt (forbedring av det totale banetilbud inklusive stasjoner)
- \* For fjerntrafikken (kopling mot redusert reisetid ved hjelp av krengetog)

Tilbudsbedringen regionalt (til Hønefoss) er tilfredsstillende.

### Fokus på overordnede vurderinger

Vi har i denne omgang valgt å prioritere kommentarer knyttet til mer overordnede vurderinger, og forutsetter at arbeidet med å minimalisere negative konsekvenser for miljø- og naturressurser intensiveres i det videre arbeide, blant annet basert på sektorenes merknader. Denne vinklingen er også begrunnet i samferdselssjefens og fylkesrådmannens konklusjon om at det er for tidlig å velge underalternativ (2) i Bærum.



Valg av alternativ: Støtte til valg av alternativ 2 via Kroksund

Fylkesrådmannen støtter anbefalingen av alternativ 2 Sandvika- Kroksund-Hønefoss, men ønsker ikke at det i denne omgang gjøres valg av trasé gjennom vestre del av Bærum og stasjonsplassering vest for Sandvika i Bærum. Før dette gjøres må blant annet spørsmålene nedenfor besvares bedre.

For strenge krav til dimensjonering ?

Kravene til både vertikal- og horisontalkurvatur (2.500 meter) samt stigning er gjort med utgangspunkt i bruk av konvensjonelt materiell, lok + vogner med fart på 200 km/t. Dersom det ikke blir aktuelt med en storstilt nybygging av Bergensbanen til denne standard mellom Hønefoss og Bergen, vil hverken fjerntogene eller lokaltogene få særlig glede av denne standarden. I så fall vil valgt standard ikke bare være overdimensjonering, men også umuliggjøre mer fleksible traséer og stasjonsplasseringer, ikke minst i Bærum.

Langt mer sannsynlig -og ønskelig- med andre standardkrav som følge av krengetog ?

Vi har sett nærmere på 2 ulike rapporter utredet av NSB som har vurdert bruk av krengetog:

- \* NSB Persontrafikk: "Nytt togtilbud i Telemark og Aust-Agder"
- \* NSB Persontrafikk: "Nytt regiontogtilbud i Sørvest-Norge".

Her vises ruteplaner med bruk av krengetog og 2 timers frekvens med reduksjon i kjøretiden i forhold til dagens konvensjonelle materiell med rundt 20 prosent på strekningene Oslo- Arendal/Kristiansand og Kristiansand-Stavanger, selv med relativt beskjedne investeringer i kjørevegen.

Krengetog kan holde 160 km/t med kurveradier ned mot 500 meter. 12,5 promille stigning er heller ikke nødvendig for å oppnå disse hastigheter.

En kombinasjon av krengetogmateriell tilsvarende det som er forutsatt på Sørlandsbanen, eventuelt "Gardermobanemateriell" tilrettelagt for krengeing, kan innen overskuelig framtid gi et tilbud Oslo-Sandvika-Bergen med reisetid på 4:00-4:30 timer (avhengig av antall stopp). Dette innebærer reisetider Sandvika/Rykkinn/Økri/Bjørnum-Bergen på rundt 4 timer.

En reise med fly fra vestre Bærum (tilbringerreise via Gardermotogene på Sandvika/Lysaker, Gardermobanen til Gardermoen, fly til Flesland og deretter inn til Bergen sentrum) må en regne med tar 3 timer inklusive mange overganger. Dette vil kunne gi en terskelverdi som kan innebære en langt mer konkurransedyktig Bergensbane enn vist i utredningene, og dermed også en betydelig større trafikkøkning og bedret nytte/kostnad.

Med dagens signaler om rammer til jernbaneutbygging synes en slik satsing på Bergensbanen langt mer sannsynlig enn bygging av høyhastighetstrasé. Det er derfor ønskelig at NSB kan vise til en langt mer grundig dokumentasjon av disse spørsmålene før de "stive" standardkravene for traséen

gjennom Akershus legges endelig til grunn.

Samferdselssjefen i Akershus har gitt Berdal-Strømme As i oppdrag å vurdere muligheten for å koble sammen Kolsåsbanen og Ringeriksbanen ved bruk av materiell som både kan trafikkere forstadsbane, trikketraséer og jernbanespor (tilsvarende i Karlsruhe). Idéene om et integrert banesystem sammen med en "riktig utformet" Ringeriksbane kan gi kollektivsystemet en betydelig høyere standard og bedret attraktivitet enn det som framgår av de mottatte utredninger.

Det synes nødvendig at det gjøres en mer grundig gjennomgang av disse forholdene, koblet sammen med materiellstrategi og krav til dimensjonering av kjørevegen, før det tas endelig standpunkt til Ringeriksbanens lokalisering og utforming fra Sandvika til grensen mellom Bærum og Hole kommuner.

## **KOBLING TIL ANNEN KOLLEKTIV- OG AREALPLANLEGGING**

### Samordnet areal- og transportplanlegging

Med utgangspunkt i Miljøverndepartementets "rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" kan en kollektivstrategi som antydnet i avsnittet ovenfor også gi mulighet for en bedre kobling mellom areal- og transportplanleggingen. De foreslåtte alternative stasjoner for Ringeriksbanen gir for dårlig kobling i så sammenheng. Ønsket om at Ringeriksbanens trasé helst bør betjene enda et tettsted i tillegg til Sandvika oppfylles i liten grad.

Alternativet med stasjon ved Bjørum bør forutsette at Bærum velger en relativt tett utbygging på Avtjerna. Som tidligere nevnt er stasjonen også så perifer i området, at det kreves en betydelig motorisert tilbringertjeneste. Dette gir av erfaring lave kollektivandeler, ikke minst når jernbanen har såpass lange avstander mellom stoppene.

### Flere stasjoner og bedre banesystem i Bærum ?

Med utgangspunkt i de tidligere antydede reduserte krav til horisontal-/vertikalradier og maksimal stigning (20-25 promille), vil reisetiden Sandvika-Hønefoss neppe øke med mer enn 1-2 minutter. Er det da eksempelvis mulig å:

- \* Legge banen slik at det kan bli 2-5 stasjoner i Bærum vest for Sandvika (for lokaltog) ?
- \* Koble sammen Kolsåsbanen og Ringeriksbanen, f.eks ved et kollektivknutepunkt ved Økri ?
- \* La banesammenknytningen gå på gateplan gjennom deler av strekningen Kolsås-Rykkinn-Økri (som trikk) ?
- \* Legge tilrette for to stasjoner på Avtjerna, dersom området skal utbygges, og ytterligere en eller to stasjoner mellom Økri og Sandvika ?



- \* Bygge dobbeltspor mellom Sandvika og Økri/Bjørnum for å muliggjøre kvartersruter på Ringeriksbanen, eventuelt også ytterligere ekspressavganger i rushtiden ?
- \* Se bedret banesystem i sammenheng med endret rollefordeling buss-bane ?

## **SAMFUNNSØKONOMI**

### Undervurderes miljøkostnadene og kostnader for bilbruk i byområder ?

Tidligere er de nye metodene for samfunnsøkonomiske vurderinger omtalt. Utgangspunktet om at det ikke er samfunnsmessig gevinst i å flytte trafikken fra vei til bane siden de eksterne kostnader allerede er betalt, er ikke åpenbar i Vestområdet og Oslo, siden marginalkostnadene for tilrettelegging for økt biltrafikk kan være svært høye (eksempelvis ny E18).

### Andre løsninger gir økt kost/nytte

Det synes ikke usannsynlig at de løsninger for fjerntog- og lokaltrafikken som er antydnet i det foranstående, vil gi grunnlag for bedre tall både for driftsøkonomien og samfunnsøkonomien enn det som er vist i de mottatte rapporter. Vi vil også understreke samferselssjefens påpeking av at det ikke er regnet på kombinasjon av trasé Krogsund-Rud/Økri, som vil få høyere lokalt trafikkgrunnlag enn det anbefalte alternativ om Bjørnum.

### Kombinere bedre togtilbud med mer støysvake tog

De togsettene som nå bestilles til Gardermobanen gir 10-12 dB(A) lavere støy enn dagens tog. Langs Gardermobanen vurderes det også lave støyskjermer (tettere inn til sporene) som ikke blir så skjemmende for omgivelsene. Det synes naturlig at det i forbindelse med vurdering av Ringeriksbanen/Bergensbanen ses på i hvilken grad nytt materiell kan gi redusert støy også gjennom Bærum.

## **OPPSUMMERING**

### Ringeriksbanen gir for lite "løft" for lokaltrafikken

Det er positivt at Ringeriksbanalternativet om Sandvika anbefales. I det foranstående er det vist til at det er ønskelig å undersøke om ikke bygging av Ringeriksbanen kan gjøres slik at den i ennå større grad kan bli benyttet til lokaltrafikk også i Bærum. Dette bør utredes grundig før valg av trasé gjøres.

Følgende spørsmål bør undersøkes:

- \* Kan redusert standardkrav på traséen muliggjøre flere stasjoner uten at dette ødelegger for fjerntogtilbudet?
- \* Er det mulig på sikt å få til sammenknytning av Ringeriksbanen og Kolsåsbanen ("Karlruhemodellen") ? Hva kan i så fall oppnås av bedret kollektivtilbud.



Hvor bør i så fall det nye "knutepunktet" jernbane-T-bane/trikk ligge.

- \* Er det i så fall hensiktsmessig med dobbeltspor til dette nye "knutepunktet". Kan man da eksempelvis sette inn kvartersruter, eventuelt med ekspressavganger ?
- \* Hvilke markeder kan i så fall nås med dagens og alternativ framtidig arealbruk i Bærum Vest ?
- \* Hvilke nye ruter kan være interessante sett i sammenheng med annen utbygging som gjøres på kollektivnettet (eksempel muligheter for pendling Kolsås-østlige T-baner, til Gardermoen og Ski/Moss) ?

## FYLKESRÅDMANNEN

## i n n s t i l l e r:

1. Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbaneprosjekter og øvrige kollektivtiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster
2. På grunnlag av den foreliggende konsekvensvurderingen støtter fylkesutvalget valg av alternativ 2 om Sandvika og Kroksund som utbyggingskorridor.
3. Fylkesutvalget mener at det bør vurderes løsninger (trasé og materiell) både for Ringeriksbanen og Bergensbanen samlet, som raskere kan gi et forbedret tilbudet, og dermed gi et bedre marked og bedre lønnsomhet.
4. Fylkesutvalget ber NSB sørge for at konsekvensutredningen fase 2 inneholder analyser av Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikksystem i Vestregionen, der
  - koordinering med det øvrige bane- og busstilbudet
  - endelig lokalisering av stasjoner
  - stoppmønster
  - avgangsfrekvenser i russtrafikk og grunnrute
  - bruk av alternativt materiellvurderes og planlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.
5. Det må legges stor vekt på at løsningen gjennom Vestre Bærum får en tilfredsstillende trasé som ivaretar hensynene til natur, landskap, kulturminner og miljø. For fase II av konsekvensutredningen må det foreligge en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum, og det må foretas nødvendige tilleggsregistreringer av automatisk fredete og nyere tids kulturminner for de aktuelle traséalternativene.

Oslo, 16.03.1995

Morten Fjeldstad



## FYLKESUTVALGET

TILLEGG 2 TIL  
SAK NR. 40/95

### RINGERIKSBANEN. TILLEGGSUTREDNINGER TIL KONSEKVENSENTREDNINGER FASE I. REVIDERT HOVEDRAPPORT.

Samferdselsstyret i Akershus behandlet saken om Ringeriksbanen i sitt møte 16. mars 1995, sak 15/95.

Samferdselsstyret gjorde følgende vedtak:

1. Samferdselsstyret viser til tidligere vedtak i fylkesutvalgssak 162/93.

*Samferdselsstyret anbefaler at NSB i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasevarianter under alternativene 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H).*

2. Samferdselsstyret ber NSB sørge for at konsekvensutredningen fase 2 inneholder analyser av Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikk-system i Vestregionen, der

- koordinering med det øvrige bane- og busstilbudet
- endelig lokalisering av stasjoner
- stoppmønster
- avgangsfrekvenser i rushtrafikk og grunnrute

*planlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.*

./.. Protokoll fra behandlingen i samferdselsstyret er vedlagt.

Samferdselsstyrets vedtak foranledig ingen endringer i fylkesrådmannens innstilling til fylkesutvalget.

Oslo den 20. mars 1995

Morten Fjeldstad

Saksbehandler : Spesialkonsulent Eli Selstad, planavdelingen

**SAK.NR. 15/95: RINGERIKSBANEN - UTTALELSE TIL TILLEGGsutREDNING AV KORRIDORER MV.**

Asbjørn Eggum fremmet følgende på vegne av Sp, V og KrF om nytt punkt 1.:

"1. Samferdselsstyret viser til tidligere vedtak i fylkesutvalgssak nr. 162/93.

Samferdselsstyret anbefaler at NSN i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasevarianter under alternativene 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H)."

**VOTERING:**

Samferdselssjefens innstilling, punkt 1., fikk 5 stemmer (H).

Forslaget fremmet av Asbjørn Eggum på vegne av SP, KrF, og V ble vedtatt med 10 stemmer (Sp, V, KrF, A, SV og Frp).

Samferdselssjefens innstilling, punkt 2., ble enstemmig vedtatt.

Samferdselsstyrets vedtak er etter dette:

1. Samferdselsstyret viser til tidligere vedtak i fylkesutvalgssak nr. 162/93.

Samferdselsstyret anbefaler at NSB i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasevarianter under alternativene 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H)."

2. Samferdselsstyret ber NSB sørge for at konsekvensutredningen fase 2 inneholder analyser av Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikksystem i Vestregionen, der

- koordinering med det øvrige bane- og busstilbudet
- endelig lokalisering av stasjoner
- stoppmønster
- avgangsfrekvenser i rushtrafikk og grunnrute

planlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.



Samferdselssjefen  
Fylkeskultursjefen  
Miljøfaglig avdeling

Deres ref.  
Vår ref. 2623-9/94  
Ark. Q 62  
Dato 08.11.1994

## **RINGERIKSBANEN - HØRING AV TILLEGGSUTREDNINGER FASE I**

Vi viser til tidligere behandling av konsekvensutredninger for Ringeriksbanen fase I, som var lagt ut til høring i perioden 19.07.-31.10.93. Saken ble behandlet i fylkesutvalget i Akershus i møte 2. november 1993, sak 162/93.

Det er nå utarbeidet tilleggsutredninger til fase I, som omfatter korridorane i et bearbeidet alt. 2 og et kombinasjonsalternativ mellom alt. 1, 2 og 6A.

I tillegg vil det pr. 15. november foreligge en tilleggsutredning av konsekvensene for kulturverninteressene i Buskerud. Denne vil bli ettersendt etatene så snart den foreligger.

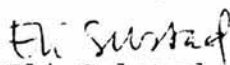
Tilleggsutredningene omfatter også  vurderinger av samfunns- og bedriftsøkonomi. Dette arbeidet vil ferdigstilles i desember -94, og vil da bli distribuert til etatene.

Høringsperioden er satt med avslutning 15.01.95 for alle utredningene. Fylkesrådmannen vil vurdere om saken skal fremmes for fylkesutvalget i januarmøte (dato ennå ikke fastsatt), noe som bl.a. vil avhenge av om det er viktige merknader fra etatene. For samferdselssektoren skulle det viktigste materiale foreligge nå, mens det for kulturetaten først vil foreligge viktig materiale den 15. november.

Fylkesrådmannen ber etatene så raskt som mulig vurdere om saken skal behandles politisk i sektorstyrene, og gi tilbakemelding til undertegnede om dette.

Høringsfristen fra etatene til fylkesrådmannen settes til 15. desember 1994.

Med vennlig hilsen

  
Eli Selstad  
Spesialkonsulent

(Dir. innvalg: 5670)

Mottatt i møte  
u/w. 94



# NSB Bane

## Banedirektøren

Til høringsinstansene,  
jfr. vedlagte liste

Henvendelse til	Deres referanse	Saksreferanse	Dato
Sigrid Stokke		92/5004	11.11.94
22 36 74 34		555.9	

### RINGERIKSBANEN. HØRING AV TILLEGGSUTREDNING FOR KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD

NSB Banedirektøren har pålagt tiltakshaver for Ringeriksbanen å gjennomføre tilleggsutredninger før utredningsplikten i tilknytning til prosjektets fase 1 er oppfylt. Tiltakshaver er pålagt følgende tilleggsutredninger (jfr. brev datert 26.09.94):

- utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvikaområdet og kombinasjoner mellom henholdsvis alternativ 1 og 2 og alternativ 6A.
- utredning av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud.

Tilleggsutredning for kulturminner og kulturmiljø sendes med dette på høring til kommunene, fylkeskommunene og Riksantikvaren samtidig som den legges ut til offentlig ettersyn.

*NSB Banedirektøren ber spesielt høringspartene vurdere om konfliktene knyttet til kulturmiljø og kulturminner for trasealternativ 2, er så store at det ikke vil være forsvarlig å arbeide videre med dette alternativet i konsekvensutredning fase 2.*

Orienteringsmøter vil bli avtalt direkte med kommunene og fylkeskommunene.

Et sammendrag blir trykt opp spesielt. Det kan fåes ved henvendelse til NSB Plansekretariatet tlf.: 22 36 69 51.

Spørsmål om utredningen rettes til NSB Bane Region Sør ved Torgeir Fossnes tlf.: 32 80 97 90


Spørsmål om prosjektet rettes til NSB Plansekretariatet ved Per Pedersen tlf.: 22 36 72 73

Tilleggsutredning knyttet til korridorer er tidligere sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn.

Frist for eventuelle uttalelser er satt til 15.01.95. De sendes til

NSD Plansekretariatet  
1348 Oslo

Med hilsen

  
Magne Paulsen  
Banedirektør

Vedlegg:

2 eksemplarer av utredningen:

Spor i Ringeriksjord, tilleggsutredning, kulturminner Ringerikspanen

Kopi med vedlegg: Miljøverndepartementet



Fylkeskultursjefen

Deres ref.  
Vår ref. 2623-10/94  
Ark. Q 62  
Dato 11.11.1994

**RINGERIKSBANEN - HØRING AV TILLEGGSUTREDNINGER FASE I.**

Vi viser til vårt brev av 8.11.94, og oversendelse av tilleggsutredninger på trasealternativene.

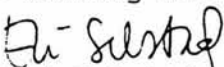
Vi har i dag fått overlevert den omtale tilleggsutredningen om kulturminner, og denne oversendes vedlagt.

Utredningen er utarbeidet etter pålegg fra Riksantikvaren, under høringen av utredningene i den ordinære Fase I, og omhandler utelukkende områder i Buskerud, Hole og Ringerike kommuner.

Fylkesrådmannen ber Fylkeskultursjefen vurdere hvorvidt saken skal fremmes for fylkeskulturstyret, eller om det kan avgis en administrativ uttalelse.

Vurderingene av samfunns- og bedriftsøkonomi vil bli oversendt så snart de foreligger.

Med vennlig hilsen

  
Eli Selstad  
Spesialkonsulent

Fylkesrådmannen

H E R

Deres ref.:  
Jnr.

Vår ref.:  
Jnr. 2623/11  
SEIH/Selk

Ark.nr.:  
Q62

Dato:  
05.12.1994

### RINGERIKSBANEN - HØRING

Jeg viser til rådmannens oversendelse av 8. november 1994 vedrørende "Ringeriksbanen - høring av tilleggsutredninger fase I".

Før samferdselssjefen kan legge saken fram for samferdselsstyret må den tilleggsutredningen som omfatter vurdering av bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske forhold foreligge. Etter hva vi har brakt på det rene vil dette tillegget først foreligge i begynnelsen av januar 1995. På den bakgrunn vil samferdselssjefen kunne legge saken fram for samferdselsstyret i møte 2. februar 1995.

Med vennlig hilsen



Einar Hoel



NSB  
Plansekretariatet

0048 OSLO

Deres ref.  
Vår ref. 2623/16-94  
Ark. Q 62  
Dato 20.12.1994

### RINGERIKSBANEN - FORLENGELSE AV HØRINGSFRISTEN

Akershus fylkeskommune har fått tilleggsutredninger fase I for Ringeriksbanen til høring, med frist 15.01.95.

Etter telefonsamtale med per Pedersen den 15. ds er det avklart at den reviderte hovedrapporten først vil foreligge ca. 20.01.95.

Fylkesrådmannen vil fremme saken for fylkesutvalget etter forutgående behandling bl.a. i samferdselsstyret, og det er derfor nødvendig å ha alle de aktuelle dokumentene tilgjengelig før saken fremmes.

Fylkesrådmannen ber derfor om forlenget høringsfrist, slik at saken fremmes for fylkesutvalget 14. februar 1995.

Med vennlig hilsen

Eli Selstad  
Spesialkonsulent

Kopi: Samferdselssjefen  
Fylkeskultursjefen  
Miljøfaglig avdeling, her



**NSB**

Plansekretariatet



Til høringsinstansene,  
jfr. vedlagte liste

AKERSHUS LAGERKommune	
01.02.1995	
JNR. 990	JNR. 3
ETAT RAGD	POST AKLS
GRAD A	
ARK.NR. Q 62	

Henvendelse til, telefon  
Per Pedersen  
22 36 72 73

Deres ref.

Vår ref. (oppgis ved svar)  
92/5004  
555.9

Dato  
30.01.95

### RINGERIKSBANEN - HØRING AV TILLEGGsutREDNING AV KORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD, OG REVIDERT HOVED- RAPPORT

Vi viser til vårt brev av 21.12.94 hvor det ble informert om ferdigstillelse og utsendelse av Revidert Hovedrapport. Vi beklager at det har blitt ytterligere forsinkelser med rapporten som vil bli sendt ut i begynnelsen av uke 6. Høringsfristen blir som tidligere informert om 1 mnd.

Frist for innsendelse av høringsuttalelser til *tilleggsutredning av korridorer, kulturminner og kulturmiljø* blir tilsvarende forskjøvet. Endelig dato fastlegges i forbindelse med utsendelse av Revidert Hovedrapport.

Med hilsen

Per Pedersen  
Sjefingeniør



Til adressaten  
(jfr. vedlagte liste)

10 .02. 1995

9910  
11/11  
J. K. L.  
Q. L. L.

Henvendelse til, telefon	Deres ref.	Vår ref. (oppgis ved svar)	Dato
Per Pedersen 22 36 72 73		92/5004 555.9	07.02.95

## RINGERIKSBANEN - TILLEGGSUTREDNING AV TRASEKORRIDORER, KULTURMINNER OG KULTURMILJØ I BUSKERUD - REVIDERT HOVEDRAPPORT

Vi viser til vårt brev av 30.01.95 vedrørende utsendelse av Revidert Hovedrapport .

Rapporten er nå ferdig og sendes med dette ut til orientering og merknader. *Frist for innsending av merknader settes til 7.mars 1995. Samtidig forlenges høringsfristen for "Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning, november 1994" og "Spør i Ringeriksjord, Tilleggsutredning Kulturminner, Ringeriksbanen, 1.november 1994", til 7.mars 1995.*

Eventuelle merknader sendes innen fristens utløp til NSB Plansekretariatet, 0048 OSLO.

På grunn av trykkesid oversendes nå kopierte eksemplarer av rapporten i sort/hvitt-utgave. Rapport i farger vil bli oversendt i uke 7.

Med hilsen

Per Pedersen  
Sjefingeniør

Samferdselssjefen

Deres ref.

Vår ref. 990-7/95

Ark. Q62

Dato 14.02.1995

**RINGERIKSBANEN - REVIDERT HOVEDRAPPORT  
HØRINGSFRIST 7. MARS 1995.**

Vi viser til tidligere korrespondanse og oversendelse av øvrige høringsdokumenter.

Revidert hovedrapport foreligger nå fra NSB, med høringsfrist 7. mars 1995, og oversendes vedlagt.

Fylkesrådmannen vil fremme saken for behandling i fylkesutvalget 21. mars 1995, men oversende fylkesrådmannens saksforelegg og innstilling til NSB så snart denne foreligger.

Fylkesrådmannen ber om at saksforelegget til samferdselsstyret oversendes oss snarest.

Med vennlig hilsen

*Eli Selstad*  
Eli Selstad  
Spesialkonsulent

Kopi: Miljøfaglig avdeling, her



SAK NR 9/95 BERGENSBANENS FORKORTEELSE. KONSEKVENsutREDNING  
FASE I. TILLEGGSUTREDNING.

**Votering:**

Fylkeskultursjefens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

**Enstemmig vedtak**

1. Før fylkeskultursjefen kan gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Lommedalen må det avklares om traséen kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Videre må hensynet til kulturlandskapet vurderes.
2. Kultur- og naturmiljøet ved Jong har stor verdi. Ved eventuelle inngrep må disse kvalitetene tillegges stor vekt ved valg av trasé og byggeteknikk.
3. Alternativene via Økri og Rud er særlig konfliktfylte og frarådes.
4. Før fylkeskultursjefen kan gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Bjørum må kommuneplanens forslag om Avtjerna som utbyggingsområde må være avklart.
5. For fase II av konsekvensutredningen må det foreligge en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum. Det må det foretas tilleggsregistreringer for automatisk fredete kulturminner og for nyere tids kulturminner i tråd med fylkeskultursjefens tilråding i avsnitt 4.

Rett utskrift bekreftes:

Oslo, 26.01.95

Åse Bomstad

Åse Bomstad  
adm.sekr.



FYLKESKULTURSJEFEN	
NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 7 FEB. 1995	
Sak/Doknr:	X
ARKIVBET.	

*Tas 7.0.  
vedtak fattes  
Fylkes -  
utvalget  
21.03.95  
3.95/*

Bærum kommune  
1301 Sandvika

Deres ref.:  
Jnr.: /9 /KBA/  
Dato: 31.01.94

## BERGENSBANENS FORKORTELTSE KONSEKVENSTREDNING FASE 1 - TILLEGGSUTREDNING

Vedlagt oversendes kulturvernseksjonens faglige uttalelse til "Bergenbanens forkortelse KU fase 1 - tilleggsutredning", datert 30.12.94.

### Ansaret for kulturminner

Forvaltningsansvaret for kulturminnevernet er delegert fra Riksantikvaren og Oldsaksamlingen til fylkeskommunene. Avgjørelsen i kurante saker tas av fylkeskultursjefen. Kommuneplaner behandles av fylkeskulturstyret og fylkesutvalget.

Fagadministrasjonens faglige vurderinger skal i henhold til Miljøverndepartementets rundskriv T/6/89 foreligge uavkortet for alle politiske organer som behandler saken. Fylkeskultursjefens tilrådinger kan overprøves. Innsigelser skal vedtas av fylkesutvalget.

Dersom fylkesutvalget fatter vedtak som truer kulturminner eller kulturmiljøer som er av nasjonal interesse, kan Riksantikvaren i henhold til Miljøverndepartementets rundskriv T-4/92 fremme innsigelse på selvstendig grunnlag. I de tilfelle Riksantikvaren fremmer innsigelse, overtar Riksantikvaren planen til behandling.

### Behandling i fylkesutvalget

Saken ble behandlet i fylkeskulturstyret 24.01.95. Fylkeskultursjefens innstilling er sendt fylkesrådmannen som kulturvernseksjonens faglige innspill til fylkesutvalgsaken. Fylkeskommunens uttalelse blir avgjort ved behandlingen i fylkesutvalget. Melding om fylkesutvalgets vedtak vil bli oversendt fra fylkesrådmannen.

Med vennlig hilsen  
for fylkeskultursjefen

*Tove Nedrelid*  
Tove Nedrelid  
fung. kulturvernleder

*Kari Bjerke Anderssen*  
Kari Bjerke Anderssen  
overark./kulturvernkon.

(kkba)ku-b-ringer-b

Saksbehandler: Arkeolog Tom Haraldsen  
(direkte innvalg: 22-05 54 52)  
Overark./kulturvernkon. Kari Bjerke Anderssen  
(direkte innvalg: 22-05 54 56)

Kopi vedlagt kulturvernseksjonens faglige uttalelse sendes:

Fylkesmannen, miljøvernavdelingen  
Kulturvernkonsulenten i Bærum  
NSB Ringeriksbanen

Vedlegg



AKERSHUS FYLKESKOMMUNE  
FYLKESKULTURSJEFEN

FYLKESKULTURSTYRET

SAK NR 9/95 BERGENSBANENS FORKORTELTSE  
KONSEKVENSTREDNING FASE 1 - TILLEGGSSTREDNING

1. TIDLIGERE BEHANDLING AV SAKEN

Fylkeskulturstyret behandlet meldingen om Ringeriksbanen som sak 51/92. Det var i meldingen skissert 5 punkter vedr. kulturminner som skulle utredes i konsekvensutredningen. Kulturstyret ba om at følgende forhold måtte utredes i tillegg:

- "Det må illustreres hvordan banen vil fremstå i landskapet. Skjæringer og fyllinger må illustreres ved kart, profiler og fotomontasjer. Fotomontasjene må vise banen sett fra strategiske punkter i lokalmiljøet.
- Anlegg av nye stasjoner skaper utbyggingspress. Hvordan påvirker dette kulturmiljø/kulturlandskap.
- Åpning av nye byggefelt skaper krav om nye veier. Hvordan påvirker dette kulturmiljø/kulturlandskap."

Fylkeskulturstyret behandlet konsekvensutredning (KU) fase I for Ringeriksbanen som sak nr 62/93. Fylkeskultursjefen hadde ingen innvendinger mot alternativene som gikk gjennom Marka. Til alt. 2, via Sandvika, ble følgende uttalt:

"Nye stasjonsområder vil føre til endret arealdisponering i kommunen. Ringeriksbanen kan da få ukjente konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap. Presset på området ved Skui og Bjørumsaga har allerede nådd yttergrensene ved planlagt anlegg av ny E-68 til Sollihøgda. Kjaglidalens verdi som vernet område, med vesentlig verdi også som rekreasjonsområde, vil forringes sterkt. Alt. 1; Skøyen Lommedalen og alt. 2 A; Sandvika, Frogner, Rykkin, Avtjerna vil berøre svært verdifulle kulturlandskap og nyere tids kulturminner. Tiltakene vil kunne skade fornminner og deres miljø.

Datagrunnlaget er utilstrekkelig med hensyn til automatisk fredete kulturminner. Alternativene lar seg ikke reelt vurdere. Utbygging kan medføre ubotelig skade på verneverdige og fredete kulturminner og kulturlandskap."

Fylkeskulturstyret fattet følgende vedtak i KU fase I:

- "For fase II av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av traséalternativene med fylkeskonservatorene i Akershus og Buskerud som faglig ansvarlige.
- Akershus og Buskerud fylkeskommuner må tilføres tilstrekkelige økonomiske midler til å igangsette et prosjekt som kan innhente nødvendige data og utarbeide en samlet rapport med konklusjoner som kan legges til grunn for den videre konsekvensutredning m.h.t. valg av jernbanetrasé."

Fylkesutvalget behandlet KU fase I som sak 162/93. Fylkesrådmannen støttet kulturstyrets vedtak om at kulturminner må utredes nærmere, men gikk imot at fylkeskonservator skulle være faglig ansvarlig for registreringene. (se pkt. 3 og 4).

Fylkesutvalget fattet følgende vedtak i KU fase I:

1. "Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbane-prosjekter og øvrige kollektivtrafikktiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstads-regionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. Fylkesutvalget finner at den foreliggende grovmaskede konsekvens-utredning på en tilfredsstillende måte gir grunnlag for valg av trasékorridor.
3. Fylkesutvalget anbefaler at det i konsekvensutredningens fase II foretas videre utredninger av hovedalternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til natur, landskap og miljø.
4. Fylkesutvalget ber om at følgende forhold blir vektlagt i konsekvensutredningens fase II:
  - lokaliseringen av stasjoner, stoppmønster, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikken for å gi størst mulig effekt for det samlede kollektivtrafikktilbudet. Spesielt må omstigningsmuligheter med høyhastighets-, fjern- og intercity-tog vurderes. Det forutsettes at dette skjer i en nær kontakt og samordnet med konsekvensutredningsarbeidet for transportkorridor vest.
  - hvordan nye stasjoner vil påvirke eksisterende tettsteder, kultur-landskap, kulturminner og friluftsområder.
  - konsekvenser for vassdrag må vektlegges sterkere, spesielt vassdragene som er vernet mot kraftutbygging.
  - nærmere vurdering av forslagene til deponering av overskuddsmasser, da det synes å være stor usikkerhet knyttet til planer, tillatelser og tidspunkt for gjennomføring. Konsekvensene av deponiene bør utredes.
  - konsekvensene av, og avbøtende tiltak i forbindelse med tunnel-tverrslag.
  - en samlet kulturvern faglig vurdering av traséalternativene.
5. Fylkeskommunen stiller seg positiv til deltakelse i samarbeids-grupper i det videre arbeidet med konsekvensutredningen."

## 2. TILLEGGSUTREDNINGEN TIL FASE I VIDERE BEHANDLING AV KONSEKVENSENTREDNINGEN

NSB Banedirektøren påla tiltakshaver for Ringeriksbanen å gjennomføre tilleggsutredninger før utredningsplikten for fase 1 er oppfylt. Tiltakshaver ble pålagt følgende tilleggssutredninger:

- Utredning av bearbeidet alternativ 2 i Sandvikaområdet og kombinasjoner mellom henholdsvis alt. 1 og 2 og alt. 6a.



- Utredning av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud.

Jernbanetraséen berører kun Bærum kommune i Akershus. Som vedlegg 1, 2 og 3 følger kart og utdrag av innstillingen. Når KU fase I er gjennomført, skal NSB Banedirektøren gi sin anbefaling om korridorvalg. Saken blir avgjort ved behandling i Stortinget. KU fase II vil være kommunedelplan for valg av trasé. Detaljer avgjøres gjennom reguleringsplan.

### 3. SAMLET KULTURVERN FAGLIG VURDERING

Kulturstyret vedtok ved behandlingen av KU fase I at det måtte utarbeides en samlet kulturvern faglig vurdering av traséalternativene med fylkeskonservatorene i Buskerud og Akershus som faglig ansvarlige. Fylkesrådmannen i Akershus støttet ikke dette forslaget. Det ble påpekt at utbygger har ansvaret for konsekvensutredningene, fylkeskommunen skal kontrollere om utredningen er tilfredstillende. Trolig på grunn av Akershus fylkeskommunes innstilling på Riksantikvaren kun Buskerud fylkeskommune å utrede kulturminner. "Spor i Ringeriks jord" er en grundig dokumentasjon. Prosjektansvarlig har vært NSB Bane Region Sør, faglig ansvarlig har vært kulturadministrasjonen i Buskerud fylkeskommune.

To transportkorridorer er undersøkt, over Kroksund og over Åsa (vedl.2). Fylkeskonservator i Buskerud har avgitt en faglig uttalelse som konkluderer med at transportkorridor over Åsa er best. Uttalelse datert 31.10.94 vedlegges (vedl.4).

Fylkesutvalget i Akershus har, under pkt.4, vedtatt at det skal gis en samlet kulturvern faglig vurdering av traséalternativene. Som det fremgår av kartet over Akershus (vedl.3) kan begge alternativene gjennom Bærum, alt.6 via Lommedalen og alt 2 via Sandvika, føres om Åsa. Vi finner derfor her ingen grunn til å be om en samlet vurdering.

### 4. KULTURMINNER I AKERSHUS

Fylkeskultursjefen uttalte i sak 62/93 at det ikke er mulig å foreta en reel faglig vurdering av alternativene fordi man manglet vesentlige registreringer.

Materialet i den aktuelle tilleggsutredningen er, jfr. pkt.2.3.0 i NSB's innstilling, avgrenset til de registreringene som foreligger. Grunnlaget for faglige vurderinger er fortsatt svakt. Bærum følger sitt eget opplegg for kulturminneregistreringer. Fylkeskultursjefen har ikke kopier av registreringene. På grunn av permisjoner har heller ikke saksbehandlere med kunnskap om kulturminnevern i Bærum vært tilgjengelig ved fylkeskultursjefens vurdering av denne saken.

Før fylkeskultursjefen kan foreta videre behandling av konsekvensutredningen må det utføres supplerende registreringer. Registreringene må omfatte områder som blir berørt av jernbanetraséen, og områder som på grunn av ny holdeplass kan bli åpnet for ny utbygging. Konsekvensutredningen må omfatte en totalvurdering av hensynet til nyere tids kulturminner, automatisk fredete kulturminner og helhetsvurdering av landskapet.

På forespørsel fra fylkesrådmannen i Akershus vedrørende fylkes-



kommunens rolle i saker etter konsekvensutredningsbestemmelsene i plan- og bygningsloven (se pkt 3) har Miljøverndepartementet uttalt følgende i brev datert 08.06.94:

".... Hittil har det ikke eksistert et permanent forsknings- og utredningsorgan innen kulturminnevernet til å gjennomføre utredninger på dette feltet. Tiltakshaver, som i utgangspunktet står fritt til å velge hvem som skal stå for utredningen, har som regel intet annet alternativ enn å overlate disse utredningene til kulturminneforvaltningen eller utredningsprosjekt der kulturminneforvaltningen deltar. .... Vi kan imidlertid ikke se at dette er særlig problematisk da det er Riksantikvaren som avgir uttalelse på vegne av den statlige kulturminneforvaltningen."

På bakgrunn av dette og den aktuelle situasjonen i Bærum forutsetter vi at supplerende registreringer for KU fase II kan gjennomføres under faglig ledelse av kulturvernkonsulenten i Bærum i samråd med fylkeskonservator. Det er en forutsetning at arbeidet bekostes av tiltakshaver. Kopier av alle registreringer i området må oversendes fylkeskultursjefen.

#### **Automatisk fredete kulturminner**

Datagrunnlaget for Bærum vedrørende legalfredete kulturminner er for dårlig til at interessemotsetninger mellom utbygging og fornminner kan defineres og beskrives på objektplan. Det ble foretatt registreringer i 1961-1964 som en del av datagrunnlaget til økonomisk kartverk. En rekke av funnene ble ansett for å være yngre enn 1536 og ble derfor ikke avmerket på kartet. Senere har det kommet til nye objektgrupper (fossile levninger etter åkerbruk som terrasser, steingjerder, åkerreiner, rydningsrøyser, parselldyrking mm), arkeologene er blitt flinkere til å finne bebyggelseslevninger fra jernalder og middelalder og ikke minst har intensiv leting etter boplasser fra steinbrukende tid gitt mange nye funnsteder. Kulturlandskap og miljø er de senere år erkjent som særlig viktige momenter i registrerings- arbeidet. Det er således et bredt spekter av informasjon som ikke finnes i det foreliggende datamateriale. (Nærmere omtale av fornminner er gitt i vedl. 4)

#### **Kulturminner fra nyere tid**

Kulturvernkonsulenten i Bærum har avgitt en administrativ uttalelse til tilleggsutredningen. Uttalelsen datert 07.12.94 (vedl.5) inneholder opplysninger om bygningsmiljøer fra nyere tid.

Bærum kommune arbeider fortløpende med Sefrak-registreringer. Bygninger fra nyere tid er stort sett registrert, med det er vesentlige hull. Registreringer av kulturminner som hageanlegg, jordbruksminner, tekniske kulturminner, gamle veier, mm., er bare delvis gjennomført.

#### **Kulturlandskap**

Kulturlandskap er godt belyst i prosjektet "Kulturlandskap i Bærum" fra 1992. Landskapsanalysen var en del av et større prosjekt "Kulturlandskapet i kommuneplanleggingen" igangsatt av RA, DN og MD. Fylkeskonservator deltok i referansegruppen for prosjektet i Bærum. Et prosjekt fra 1989, "Landbruk i nærmiljøet", har også relevans til den aktuelle saken.



## 5. ALTERNATIVE TRANSPORTKORRIDORER

Den aktuelle saken, Tilleggsutredning til KU fase I, omhandler fire nye transportkorridorer. I vår uttalelse har vi delvis støttet oss til uttalelsen fra kulturvenkonsulenten i Bærum, se vedlegg 6:

### Alt.6 via Lommedalen

Banen vil gå i tunnel under Marka. Øverst i Lommedalen, ved Vensås, vil traséen gå i dagen et kort stykke. Området er rikt på fornminner. Vensås er gamle gårder med bevaringsverdig bebyggelse. Kulturlandskapet i området er betydningsfullt. Det ligger innenfor et av de prioriterte kulturlandskapene i Bærum. Alternativ 6 gir størst uttak av steinmasser, og transporten vil berøre kulturmiljøet på Vensås. I KU fase II må alle tverrslag for masseuttak samt transportveier vises.

Bærum kommune har ikke foreslått øvre Lommedalen som utbyggingsretning og det er ikke foreslått holdeplass på jernbanen.

#### Konklusjon:

Samspillet mellom kulturlandskapet og gårdsbebyggelsen kan bli uheldig berørt av dagstrekningen og er konfliktfylt. Forholdet til automatisk fredete kulturminner må avklares.

Alternativet kan by på store konflikter.

### Alt.2 - Jong

Alle alternativer via Sandvika passerer Jong. Alternativene via Rud går i kulvert/tunnel under Østre Jong og i bru over Sandvikselva og Ringeriksveien ved blokkbebyggelsen ved Hamang. Alternativet via Økri og Bjørum går i kulvert/tunnel under Vestre Jong. (Forholdet til Jong er ikke vurdert i uttalelsen fra Bærum).

Jong - Bjørnegård er omtalt i en utredningen "Landbruk i nærmiljøet" som bynært landbruk av stor interesse som kulturlandskap og som rekreasjonsområde for store befolkningskonsentrasjoner. Graving av kulvert i dagåpent brudd kan føre til store skader på natur- og kulturmiljø.

#### Konklusjon:

Begge alternativene er konfliktfylte. Valg av trasé i KU fase II må vurderes nøye i forhold til kultur- og naturmiljø i området.

### Alt.2 og 2/6 via Økri

Forslaget viser trasé i tunnel under Tanumplatået og gårdene Butterud, Stovi og Horni. Banen bryter ut av åssiden nedenfor gårdstunet på Kveise, går i lang bru på skrå over Skuidalen og treffer terrenget igjen på østsiden ved Økri. Økriveien er foreslått hevet og passerer over banen. Syd for Økriveien er det foreslått holdeplass. Videre nordover går banen i sjakt og inn i tunnel på jordet mellom Frogner og Tanberg.

Dagtraséen berører 2 av kommunens 5 prioriterte kulturlandskap:

- Tanum/Skui: Jordbrukslandskapet har røtter tilbake til yngre steinalder. Området omfatter jordbrukslandskapet, Stovivannet og Dalsiden ned mot Isielva. Banen vil berøre ytterkanten av området. Tunnel-innslaget vil komme forholdsvis nær Kveise, et gårdsanlegg med høy bevaringsverdi. Tiltaket vil forringe kulturmiljøet.

- Frogner/Tanberg: Jordbruksarealet har røtter tilbake til yngre steinalder. Samtlige gårder har bygninger som er registrert som verneverdige gårdsmiljøer. Gamle Økri skole gir et viktig eksempel på utviklingen i skolens historie.

Jordbrukslandskapet Frogner/Tandberg er, sammen med Bryn/Vøyen, av sentral betydning for hele området identitet. Banetraséen med høy bru over dalen og store terrenginngrep vil få innvirkning på landskapet både i nær- og fjernvirkning. Sammen med den planlagte nye E16 vil de nye tekniske inngrepene i betydelig grad forringe miljøet.

#### Konklusjon:

Alternativet medfører et betydelig inngrep spesielt i Frogner/Tanbergområdet. Etablering av holdeplass ligger ikke gunstig til i forhold til boligområdet på Rykkin. Det er grunn til å anta at den vil føre til stort utbyggingspress i landbruksområdene.

Alternativet er særdeles konfliktfylt og anbefales ikke.

#### **Alt. 2 og 2/6 via Rud**

Forslaget viser tunnel under Emma Hjort. Tunnelinnslaget vil komme vest for Sandvikselva og banen vil gå i bru over Sandvikselva, E16 og Bærumsveien. Videre nordover går banen gjennom industriområdet Løxa, på bru over elva Lomma og inn i på jordet mot Bryn gård. Ved veikrysset syd for Bryn kirke går veien inn i tunnel og fortsetter videre nordover under Rykkin. Forslaget forutsetter holdeplass, enten i dagen ved Bryn kirke, eller 40-50 m under Rykkin senter.

Den lange dagstrekningen går igjennom et prioriterte kulturlandskap, Bryn/Vøyen. Gårdene har røtter tilbake til yngre steinalder. Vøyen inneholder den største samlingen av fredete bygninger i Akershus og området rundt er i "Kommunedelplanen for Vøyen Bjørum - E16" foreslått båndlagt for regulering til bevaring. Traséen vil ligge meget uheldig i forhold til den gamle gården Bryn. Banen vil forårsake store terrenginngrep i jordbrukslandskapet med tunnelinnslag rett syd for Bryn kirke.

#### Konklusjon:

Alternativet medfører et betydelig inngrep i et meget verneverdig kulturlandskap hvor kulturminnene er betydelige. Baneanlegget vil redusere kulturlandskapets verneverdi, og sammen med ny holdeplass i området er det grunn til å anta at presset på området vil føre til at jordene blir nedbygget.

Alternativet er særlig konfliktfylt og anbefales ikke.

#### **Alt 2 og 2/6 via Bjørum**

Nord for Skui slutter bebyggelsen. Dalen smalner av og blir bratt og skogkledd.

Jernbaneanlegget går i tunnel fram til Bjørum sag hvor Isielva og Rustadelva renner sammen. Banen krysser dalen i en kort strekning 250 m vest for elvemøtet i høy bru over Rustadelva og dagens E16. Det er foreslått holdeplass på jernbanen. Tunnelinnslaget for ny E16 er planlagt lengre vest.

Det trange området er rikt på kulturminner. I dalbunnen ligger Tanum kirkevei/Gamle Ringeriksvei. Bjørum sag har hatt lange tradisjoner. Her



finnes rester etter et av de eldre sagbrukene i Bærum. Kulturmiljøet er i "Kommunedelplanen for Wøyen Bjørum - E16" foreslått båndlagt som bevaringsområde. Kjaglidalen, langs Isielva, er båndlagt som landskapsvernområde.

Rådmannen i Bærum har anbefalt dette alternativet. Ved utbygging av ny riksvei E16 er Avtjerna foreslått som ny utbyggingsretning i kommunen. Fylkeskultursjefen har tidligere gått imot utbygging ved Avtjerna. Her finnes en rekke kulturminner; finneplasser, setrer og kølabonner. Fylkeskonservator foreslo innsigelse til utbygging i dette området ved behandling av kommuneplanen i 1990. Jernbanetrasé forbi Bjørum ble frarådet i k-sak 62/93, KU fase I.

Kulturvernkonsulenten i Bærum har påpekt at en stasjon ved Bjørum sag er lite ønskelig fordi den ødelegger det verdifulle kulturmiljøet.

#### Konklusjon:

Alternativet er konfliktfyllt i forhold til kulturmiljøet, både jernbaneanlegget og utbyggingsområdet ved Avtjerna. På grunn av manglende data kan vi ikke forsvare å gi noen tilråding før kommuneplanen for Bærum er behandlet.

#### 6. FYLKESKULTURSJEFENS VURDERING

Kulturminner, spesielt automatisk fredete kulturminner, er ikke tilfredstillende utredet. Grunnlaget for å kunne gi faglig forsvarlige uttalelser er svakt. Det må foretas tilleggsregistreringer. Vi foreslår at disse får samme nivå som Kulturminneprosjekt Gardermoen.

- Alternativet via Lommedalen vil innebære inngrep i et rikt kulturlandskap. Fornminner er ikke utredet.
- Alle alternativ som går om Sandvika vil medføre belastning på området Jong. Alternative traséer/alternativ byggeteknikk må vurderes.
- Alternativene som berører jordbrukslandskapet på Frogner/Tandberg og Bryn/Wøyen vil ha betydelige miljøkonsekvenser med hensyn til kulturlandskap og kulturmiljø, samtidig har områdene et betydelig potensiale for automatisk fredete kulturminner. Gjennom landskapsanalysen "Kulturlandskap i Bærum" har vi tilstrekkelig kunnskap til å fraråde alternativene som særlig konfliktfylte.
- Jernbanetraséen ved Bjørum antas å ha minst innvirkning på kulturlandskapet. Ringvirkningene av en holdeplass i området vil imidlertid være betydelige. Området rundt Bjørum sag er i "Kommunedelplan for Wøyen - Bjørum" foreslått båndlagt som verneverdig kulturmiljø.
- Byggeområdet ved Avtjerna er konfliktfyllt. Forholdet til kulturminner er ikke utredet.

#### FORSLAG TIL VEDTAK

1. Før fylkeskultursjefen kan gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Lommedalen må det avklares om traséen kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Videre må hensynet til kulturlandskapet vurderes.
2. Kultur- og naturmiljøet ved Jong har stor verdi. Ved eventuelle inngrep må disse kvalitetene tillegges stor vekt ved valg av trasé og byggeteknikk.

3. Alternativene via Økri og Rud er særlig konfliktfylte og frarådes.
4. Før fylkeskultursjefen kan gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Bjørum må kommuneplanens forslag om Avtjerna som utbyggingsområde må være avklart.
5. For fase II av konsekvensutredningen må det foreligge en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum. Det må det foretas tilleggsregistreringer for automatisk fredete kulturminner og for nyere tids kulturminner i tråd med fylkeskultursjefens tilråding i avsnitt 4.

Oslo den 30.des. 1995

  
 Anne Ma Tellefsen  
 fylkeskultursjef

Saksbehandlere: Arkeolog Tom Haraldsen  
 (direkte innvalg 22 05 54 52)  
 Overark./kulturvernkon. Kari Bjerke Anderssen  
 (direkte innvalg 22 05 54 56)

- Vedlegg
1. Kart over alternative korridorvalg i Akershus
  2. " " " " " Buskerud
  3. Utdrag fra NSB's tilleggsutredning KU kase I
  4. Uttalelse fra fylkeskonservator i Buskerud av 31.10.94
  5. Arkeologens vurdering av fornminner d. 15.12.94
  6. Uttalelse fra kulturvrnkonsulenten i Bærum d. 07.12.94





N O T A T

**RINGERIKSBANEN  
KONSEKVENsutREDNING FASE I - TILLEGGSUTREDNING  
AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER**

Stortinget gjorde 18.6.1992 vedtak om å be Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss-Oslo) med sikte på oppstart i planperioden 1994-97.

Tiltaket kommer inn under bestemmelsene i Plan- og bygningsloven om konsekvensutredninger.

Resultatet av den ordinære høringen var at fylkesutvalget anbefalte alternativ

I Akershus berøres Bærum kommune av flere av de foreslåtte alternativene i utredningen om Ringeriksbanen. Foreliggende konsekvensutredning omtaler kulturminner på grunnlag av foreløpige oversikter. Vurderingene er på det nåværende stadium ikke basert på fullstendige registreringer av kulturminner og landskap. Selv om verneverdige kulturminner ikke blir direkte berørt av en jernbanetrasé, vil en ny trasé i det omkringliggende kulturlandskapet eller -miljøet kunne virke ødeleggende på kulturminner og sammenhengen det ligger i. Anlegg av nye stasjoner vil få som konsekvens økt boligbygging i en allerede meget sterkt utbygget kommune. Dette vil igjen få konsekvenser for kulturminner.

Ved valg av trasé for Ringeriksbanen bør man i utgangspunktet velge den som tar mest hensyn til Bærums resterende bevarte kulturlandskap, der de fortsatt fremstår i sammenheng. Ingen av de foreslåtte traséene gjennom Bærum er i denne sammenheng konfliktløse.

**AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER**

Datagrunnlaget for Bærum kommune vedrørende legalfredete kulturminner er for dårlig til at interesse motsetninger mellom utbygging og fornminner kan defineres og beskrives på objektplan. Det ble foretatt arkeologiske registreringer i 1961-1964 som en del av datagrunnlaget til økonomisk kartverk. Rydningsrøyser, fangstgraver, kullgroper mm ble summarisk registrert. Man antok at disse objektene kunne være yngre enn 1536 og derfor ikke legalfredet. Nevnte objekt sammen med boplasser, funnsteder for oldfunn ble ikke avmerket i kartet. Disse forhold medfører at opplysningene i økonomisk kartverk er mangelfulle. Senere er det kommet til nye objektgrupper (fossile levninger etter åkerbruk som terrasser, steingjerder, åkerreiner, rydningsrøyser, parselldyrking mm), arkeologene er blitt flinkere til å finne bebyggelseslevninger fra jernalder og middelalder og ikke minst har intensiv leting etter boplasser fra steinbrukende tid gitt mange nye funnsteder. Kulturlandskap og miljø er de senere år erkjent som særlig viktige momenter i registreringsarbeidet. Det er således et bredt spekter av informasjon som ikke finnes i det foreliggende datamateriale.

(kthh)ks-ringeriksb2



Vedrørende arkeologiske registreringer må det bemerkes at disse aldri vil være fullstendige. Erfaring viser at gjentatte registreringer i et område leder til nye funn. Dette skyldes at mange fornminner kan være lite synlig på markoverflaten eller helt mangle synlig markering. Mange fornminner vil en derfor først finne når matjordlaget er fjernet. Når den endelige traséen er valgt forutsetter vi at det blir anledning til å foreta omfattende registreringer. Under hele prosjektperioden kan det være aktuelt å foreta utfyllende undersøkelser og registreringer.

### Landskapet

Etter isavsmeltingen var det meste av Bærum dekket av sjø og inngikk som del av Oslofjorden. Indre Oslofjord fremsto som et fjord- og øylandskap. Området var svært attraktivt for en befolkning som livberget seg av jakt og fiske. Landhevingen i området har vært 220 meter og det kan være boplasser fra steinbrukende tid i landskapet fra 20 moh.

Det antas at funnsteder med flint, kvarts og kvartsitt er boplasser fra steinbrukende tid. Imidlertid er det vanlig å finne store mengder flint i boplasser fra jernalder. Funnene av slått flint og bergart kan derfor også indikere jernalderens bebyggelse. Jernalderens gårdsbebyggelse ligger ofte på impediment av sand mot flater med tyngre jordarter slik det er i områdets lavere liggende partier. Arkeologiske undersøkelser i silur bygdene på det indre Østland har avdekket forekomster av bebyggelse fra jernalder under dyrkingslaget på åkrene. En må forvente at dette også vil være tilfelle for store deler av Bærum. Undersøkelser i Sverige indikerer at bebyggelsen bør ligge nærmere gravminnene enn 600 meter. Flyvarkeologisk registrering kan være en egnet måte til å påvise fjernede gravfelt og andre fornminner i dyrket mark.

### Kulturminner og landskap

Faste fornminner har ofte sin kulturhistoriske forankring i landskapet rundt objektet. Det vil si at landskapet inneholder data som er egnet til å belyse objektet. Det er sammenheng mellom fornminne og det tiliggende landskap. Landskapets kulturhistoriske og naturhistoriske innhold er avgjørende for kulturlandskapets verdi. Fornminnene vil derfor forefinnes i en mer eller mindre meningsbærende kontekst. Grovt skissert kan kulturlandskapstypene rubriseres som a) fornminner i fossilt tidssynkront landskap, b) fornminner i teknologisk- og brukslikt landskap, c) fornminner i funksjonslikt landskap og d) fornminner i omdannet og funksjonsforskjellig landskap. Fornminnenes verneverdi vil derfor ikke bare være avhengig av objektgruppens absolutte- og relative mengde, tilstand, informasjonspotensiale, objektive verdi med hensyn til funninhold, gjenstander, men også av deres landskapsmessige kontekst.

Alternativ som angår kulturminner i Akershus:



### Alternativ 2 via Bjørum

Banetraseen går i dagen over Sandvikselva til Jong og ved elvekryssningen ved Bjørum. Elvekryssingen i Sandvika kan berøre levninger etter den gamle utskipningshavnen mm. som har røtter tilbake i middelalderen. Det er muligheter for funn av levninger etter en steinbrukende fangstbefolkning over kote 20 ved Jong og elvekryssningen ved Bjørum. Ved Jong kan det også være levninger etter bebyggelse fra jernalderen under dyrket mark. Området ved Bjørum Sag/Kjaglidalen har et uutredet potensiale vedrørende førreformatoriske kulturminner.

Inngrepet vil i tillegg til de fysiske konsekvenser dessuten få sterk visuell innvirkning på kulturlandskapet Bjørum Sag/Kjaglidalen.

### Alternativ 2 via Franzefoss

Banetraseen går i dagen over Sandvikselva, Jong, krysser Sandvikselva ved Jong Østre, skjærer industriområdet på Rud og inn i kulturlandskapet rundt Bryn, Løken og Rud. Elvekryssingen i Sandvika kan berøre levninger etter den gamle utskipningshavnen mm. som har røtter tilbake i middelalderen. Det er muligheter for funn av levninger etter en steinbrukende fangstbefolkning over kote 20 ved elvekryssningen av Lomma og Sandvikselva. Ved Bryn, Jong og Løken må en anta at det kan være bevart boplasslevninger fra førreformatorisk tid under dagens åker.

Inngrepet vil i tillegg til de fysiske konsekvenser dessuten få betydelig visuell innvirkning på kulturlandskapet ved Bryn og Løken.

### Alternativ 2 via Rud

Banetraseen går i dagen over Sandvikselva, berører Jong, krysser Sandvikselva ved Fratzevoss, skjærer industriområdet på Rud og skjære inn i kulturlandskapet rundt Bryn og Løken. Elvekryssningen i Sandvika kan berøre levninger etter den gamle utskipningshavnen mm. som har røtter tilbake i middelalderen. Det er muligheter for funn av levninger etter en steinbrukende fangstbefolkning over kote 20 ved elvekryssningen av Lomma og Sandvikselva ved Franzefoss. Ved Bryn, Jong og Løken må en anta at det kan være bevart boplasslevninger fra førreformatorisk tid under dagens åker.

Inngrepet vil i tillegg til de fysiske konsekvenser dessuten få sterk visuell innvirkning på kulturlandskapet ved Bryn og Løken.

### Alternativ 2 via Økri

Banetraseen krysser i dagen Sandvikselva og berører Jong og elvedalen mellom Skui og Frogner. På Frogner skjærer traseen inn i kulturlandskapet NØ for tunet på gården. Elvekryssningen i Sandvika kan berøre levninger etter den gamle utskipningshavnen mm. som har røtter tilbake i middelalderen. Det er muligheter for funn av levninger etter en steinbrukende fangstbefolkning over kote 20 ved Jong. Traseen krysser Økrigata, et veifar med røtter i førreformatorisk tid. I åkerområdene er det potensiale for kulturminner som mangler synlige konstruksjoner på markoverflaten.

Inngrepet vil i tillegg til de fysiske konsekvenser dessuten få sterk visuell innvirkning elvedalen og kulturlandskapet ved Frogner.

#### Alternativ 2/6 via Rud

Banetraseen (B 80) krysser kulturlandskapet rundt på Bryn og Løken. Holdplass på Bryn vil trolig uttløse en ny sentrumsdannelse. Ved elvekrysningen av Lomma kan det være bevart levninger etter en steinbrukende befolkning. Ved Bryn, og på Løken må en anta at det kan være bevart boplasslevinger fra førreformatorisk tid under dagens åker.

Inngrepet vil i tillegg til de direkte fysiske konsekvenser, få sterk visuell innvirkning på kulturlandskapet ved Bryn og Løken og utløse en ikke utredet byggeaktivitet i Brynsområdet.

#### Alternativ 2/6 via Økri

Banetrasen går i dagen der den krysser elvedalen mellom Skui og Frogner og skjærer inn i kulturlandskapet NØ for tunet på Frogner. Traseen krysser Økri-gata, et veifar med røtter i førreformatorisk tid. I åkerområdene er det potesiale for kulturminner som mangler synlige konstruksjoner på markoverflaten.

Inngrepet vil i tillegg til de fysiske konsekvenser dessuten få sterk visuell innvirkning elvedalen og kulturlandskapet ved Frogner.

#### Alternativ 6 via Lommedalen

Banetraseen vil i et kort stykke ligge i dagen Ø for Øvre Østre Vensås og N for Hagan. Traseen ligger her i overgangen mellom ut- og innmark i et mangefattet kulturlandskap. Området har stort potensiale med hensyn til automatisk fredete kulturminner fordi enher må vente å fine et vidt spekter av levninger etter førreformatorisk jordbruk.

Inngrepet vil i tillegg til de fysiske konsekvenser få sterk visuell innvirkning på et godt bevart kulturlandskap.

#### Oppsummering:

Alle alternative vil medføre belastning på området Jong/Sandvika Vest. Alternativene som berører Rud, Løken, Frogner vil alle ha betydelige miljøkonsekvenser med hensyn til landskap og kulturmiljø, samtidig har områdene et betydelig potensiale for automatisk fredete kulturminner. Alternativ 6 via Lommedalen vil være et dramatisk inngrep i et rikt kulturlandskap.

Alternativ Bjørum antas å ha minst innvirkning på kulturminner og kulturlandskap. Stasjonsområdet er imidlertid egnet til å påvirke arealdisponeringen, ringvirkningene kan bli betydelige. Dessuten vil anleggsdrift, massedeponier etc. medføre mange ukjente tiltak. Prosjektets konsekvenser for kulturminnene ved Bjørum Sag/Kjaglidalen er utilstrekkelig utredet.


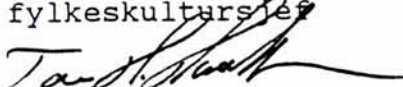


Bjørum alternativets samlede virkning for kulturminner og kulturmiljø er trolig minimale i forhold til hva de øvrige alternativ.

Fylkeskultursjefens tilrådning:

1. For fase 2 av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet kulturvern faglig registrering og vurdering av det valgte trasealternativ.
2. Alternativ Bjørum anbefales.

Oslo, den 15.12.94

 Anne Ma Tellefsen  
fylkeskultursjef  


Saksbehandlere: ~~førstearkitekt Kari Bjerke Anderssen~~  
arkeolog Tom H. Haraldsen

**RINGERIKSBANEN - UTTALELSE TIL TILLEGGSUTREDNING AV KORRIDORER MV.**

**1. BAKGRUNN FOR SAMFERDSELSSTYRESAKEN**

I 1993 ble NSBs konsekvensutredninger for Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse, fase I, sendt ut til høring. Akershus fylkeskommune uttalte seg til planene gjennom vedtak i fylkesutvalgssak 162/93.

NSB har etter høringsrunden nå utarbeidet tilleggsutredninger til fase I som omfatter bearbejdede trasealternativer og nye kombinasjonsalternativer. NSB har også utarbeidet en "Revidert hovedrapport, januar 1995", som gir en oppsummering av det totale utredningsarbeidet og omfatter alle korridorer som fortsatt er aktuelle for Ringeriksbanen.

Tilleggsutredningene er lagt ut til offentlig ettersyn og høring, med forlenget høringsfrist til 7. mars 1995.

Fylkesrådmannen vil fremme saken for behandling i fylkesutvalget 21. mars 1995.

**2. ALTERNATIVE FORSLAG TIL TRASEER FOR RINGERIKSBANEN**

**2.1 NSBs UTGANGSPUNKT, TIDLIGERE TRASEFORSLAG OG ANBEFALING**

Stortinget fattet 18. juni 1992 vedtak om å be Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss - Oslo). NSB har etter vedtaket skilt ut Ringeriksbanen (Hønefoss - Oslo) som et eget utbyggingsprosjekt.

NSBs langsiktige mål er å oppnå en reisetid mellom Oslo og Bergen på 3-3,5 timer, mens et kortsiktig mål er en reisetid på 5 timer. (I dag bruker toget 6,5 - 8 timer fra Oslo til Bergen.) Tiltak på Ringeriksbanen skal også styrke transporttilbudet i Østlandsområdet.

Konsekvensutredningen er delt i 2 faser:

- melding og grovmasket konsekvensutredning fase I
- finmasket konsekvensutredning fase II

Foreliggende materiale er tillegg til den grovmaskede utredningen.



alternativer:

- Alt. 0 Basisalternativ, dagens bane
- Alt. 1 Skøyen via Lommedalen, med variant over Lysaker
- Alt. 2 Sandvika, med alt. 2a via Rykkinn og varianter over Frogner og Avtjerna
- Alt. 3 Grefsen med varianter på Buskerud-siden
- Alt. 4 Alt. 1/ Alt. 2 via Sundvollen - Åsa
- Alt. 5 Tunnel under Steinsfjorden, kan kombineres med Alt.1 og 2
- Alt. 6 Skøyen via Åsa

NSB ga i 1993 en foreløpig anbefaling om valg av alternativ 2 Sandvika som utbyggingskorridor. Anbefalingen inkluderte alle variantene under alternativ 2, og valget mellom disse kunne gjøres først etter grundigere vurderinger. NSBs endelige valg skulle gjøres etter at konsekvensutredningen hadde vært til høring, behandling og godkjenning.

## 2.2 FYLKESUTVALGETS UTTAELSE I NOVEMBER 1993

Fylkesutvalget behandlet "Ringeriksbanen - konsekvensutredninger fase I, Høringsuttaelse. Jernbaneutredningens hovedrapport. Høringsuttaelse." i sitt møte den 2. november 1993. (Sak.nr. 162/93).

Fylkesutvalget fattet følgende vedtak:

1. Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbaneprosjekter og øvrige kollektivtrafikktiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
2. Fylkesutvalget finner at den foreliggende grovmaskede konsekvensutredning på en tilfredsstillende måte gir grunnlag for valg av trasekorridor.
3. Fylkesutvalget anbefaler at det i konsekvensutredningens fase II foretas videre utredninger av hovedalternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til natur, landskap og miljø.

4. Fylkesutvalget ber om at følgende forhold blir vektlagt i konsekvensutredningens fase II:

- lokaliseringen av stasjoner, stoppmønster, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikken for å gi størst mulig effekt for det samlede kollektivtrafikktilbudet. Spesielt må omstigningsmuligheter mellom høyhastighets-, fjern- og intercitytog vurderes. Det forutsettes at dette skjer i en nær kontakt og samordnet med konsekvensutredningsarbeidet for Transportkorridor vest.
- hvordan nye stasjoner vil påvirke eksisterende tettsteder, kulturlandskap, kulturminner og friluftsområder.
- konsekvenser for vassdrag må vektlegges sterkere, spesielt vassdragene som er vernet mot kraftutbygging.
- nærmere vurdering av forslagene til deponering av overskuddsmasser, da det synes å være stor usikkerhet knyttet til planer, tillatelser og tidspunkt for gjennomføring. Konsekvensene av deponiene bør utredes.
- konsekvensene av, og avbøtende tiltak i forbindelse med tunneltverrslag.
- en samlet kulturvern faglig vurdering av trasealternativene

5. Fylkeskommunen stiller seg positiv til deltakelse i samarbeidsgrupper i det videre arbeidet med konsekvensutredningen.

Det forutsettes at Stor-Oslo Lokaltrafikk også blir invitert til å delta i det videre arbeid."

### 2.3 HOVEDPUNKTER I SAMFERDSELSSJEFENS UTTALELSE.

Samferdselssjefen pekte på at det er meget viktig for Oslo- og Akershusregionen å få en rask utbygging av høyhastighetsforbindelse til andre deler av landet bl.a. av hensyn til kapasitetsproblemer på hovedveinettet, jernbanens betydning for videreutviklingen av Oslofjordregionens potensiale og evne til å møte økt konkurranse fra Europa. Rask togframføring og god komfort er meget viktig dersom trafikantene skal velge tog framfor bil.

Samferdselssjefen pekte videre på at en høyhastighetsbane vestover fra Oslo vil knyttes sammen med høyhastighetsforbindelse Oslo-Gøteborg, og viste i den forbindelse til samferdselsstyrets uttalelser om forsert utbygging av 2 spor på denne strekningen. Dessuten påpekes at NSB bør vurdere å framskynde en utvidelse av "Oslo-tunnelen" som er en flaskehals for jernbanenettet i Østlandsregionen.

Samferdselssjefen viste til at vestregionen er et stort marked med betydelig potensiale for reisende med intercity- og høyhastighets-tog, og mente at dette bør innebære at NSB i sitt togopplegg sørger for at togene stopper ved Sandvika stasjon, som er hoved-



knutepunktet for kollektivtrafikken i denne regionen. Direkte ekspressstog fra hovedknutepunktene vil være et interessant tiltak for å øke kollektivtrafikkandelen i regionen.

Samferdselssjefen sluttet seg til NSBs vurderinger og foreløpige anbefaling om valg av alternativ 2 om Sandvika som utbyggingskorridor.

Hvilke av alternativene 2 med varianter som til slutt skal foretrekkes, ville samferdselssjefen ta stilling til når konsekvensutredningens fase II skal vurderes.

Samferdselssjefen vurderte NSBs program for konsekvensutredning i fase II som tilfredsstillende, men understreket sterkt viktigheten av punktet om stasjonslokalisering i forslaget. Holdeplassestetthet, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikk betyr svært mye for trafikantenes valg av transportmiddel og er ofte viktigere enn valg av trasé. Det ble her vist til at ny buss- og jernbaneterminal ville stå ferdig i Sandvika i 1994.

Samferdselssjefen forutsatte at fylkeskommunen/Stor-Oslo Lokaltrafikk blir trukket inn i et nært samarbeid for vurdering av omstigningsmuligheter for høyhastighets-, fjern- og intercitytog i Sandvika. Samferdselssjefen presiserte viktigheten av at det utføres en analyse av de virkningene et høystandard banenett med muligheter for lokale ekspressstog har for både lokale og regionale reisende i SLs trafikkområde.

## 2.4 HOVEDPUNKTER I SLS UTTALELSE I 1993

SL anså en traseføring om Sandvika som den gunstigste for best mulig samspill mellom jernbane og bussdrift. Tette frekvenser og variert togtilbud mellom Sandvika og Oslo gjør det attraktivt å mate trafikanter til Sandvika.

I utredningen fremgikk det at ca 90 % av trafikken på Ringeriksbanen vil være lokaltrafikk. Ved å legge banen om Rykkinn vil 36 % av lokaltrafikken på strekningen Sandvika - Hønefoss være generert av trafikk i tilknytning til Rykkinn. Dette må få konsekvenser for det tilbud som skal gis på Rykkinn.

I dag gis det kvartersfrekvens med buss fra Rykkinn til Oslo. Kjøretiden er ordinært 45-50 min., avhengig av hvor på Rykkinn en regner. Ekspressbussene i rushtid bruker 30 min. på strekningen. En Ringeriksbane via Rykkinn ville kunne gi en reisetid på 20 min til Oslo, som ville være en vesentlig forbedring, forutsatt at toget gikk med kvartersfrekvens.

SL mente at et NSB-stopp på Rykkinn primært vil betjene tettstedet Rykkinn, fordi bussmating til Rykkinn fra nærliggende områder som Bårums Verk anses uaktuelt pga reisetidseffekten.

SL påpekte også at et stopp på Ringeriksbanen på Rykkinn vil få betydning for trafikkgrunnlaget for en eventuelt utbedret Kolsåsbane. Det ville derfor være viktig at disse prosjektene sees i sammenheng. En dårlig stasjonsløsning på Rykkinn på Ringeriksbanen kan nødvendiggjøre dyrere løsning på Kolsåsbanen. For Rykkinn er en rask og god jernbaneløsning et bedre alternativ enn bussmating til en utbedret Kolsåsbane.

### 3. TILLEGGSUTREDNINGENES INNHOLD

#### 3.1 GENERELT

NSB Banedirektøren har i samråd med Miljøverndepartementet pålagt tiltakshaver for Ringeriksbanen å gjennomføre tilleggsutredninger før utredningsplikten i tilknytning til prosjektets fase 1 er oppfylt.

Tiltakshaver er pålagt følgende tilleggsutredninger:

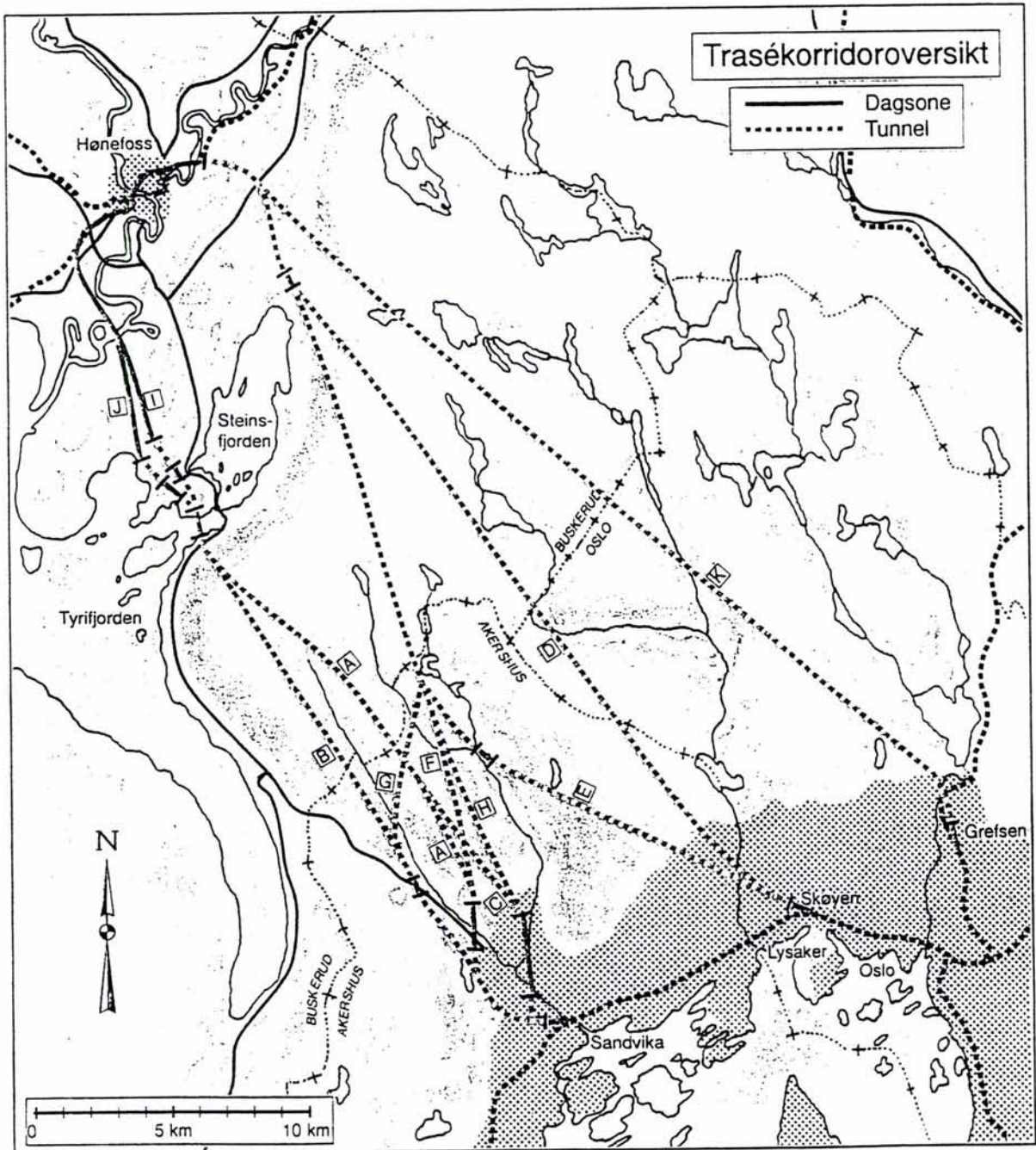
- \* Utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvikaområdet og (nye) kombinasjoner mellom hhv alternativ 1 (Skøyen via Lommedalen, med variant over Lysaker) og 2 og alternativ 6A (Skøyen via tunnell Åsa/Klekken).
- \* Utredning av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud.

#### 3.2 OMTALE AV DE TILLEGGSUTREDETE KORRIDOR-ALTERNATIVENE

De aktuelle korridor-alternativene fremgår av kartet på side 6.



## Traséer og stasjoner



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| Ⓐ | Alt. 2, Sandvika-Kroksund via Økri                              | Ⓕ | Alt. 2/6 via Økri, Sandvika - Åsa - Hønefoss    |
| Ⓑ | Alt. 2, Sandvika-Kroksund via Bjørnum                           | Ⓖ | Alt. 2/6 via Bjørnum, Sandvika - Åsa - Hønefoss |
| Ⓒ | Alt. 2, Sandvika-Kroksund via Rud                               | Ⓖ | Alt. 2/6 via Rud, Sandvika - Åsa - Hønefoss     |
| Ⓓ | Alt. 6, Skøyen - Åsa - Hønefoss                                 | Ⓙ | Alt. 2, Kroksund - Hønefoss via Vik             |
| Ⓔ | Alt. 6, via Lommedalen,<br>Skøyen - Lommedalen - Åsa - Hønefoss | Ⓚ | Alt. 3, Greisen - Hønefoss                      |

Fig. 3.1 Oversiktskart over aktuelle utbyggingkorridorer

## BEARBEIDET ALTERNATIV 2 (VIA SANDVIKA)

Opprinnelig besto hovedalternativ 2 av trase via Sandvika, med alt. 2A via Rykkinn og varianter over Frogner og Avtjerna.

På grunn av innkomne merknader til den offentlige høringen, ønsket NSB å finne en bedre, mer miljøvennlig trasekorridor for strekningen Sandvika-Bjørum og Kroksund-Hønefoss. På strekningen ønsket en å finne alternativer som kunne betjene Rykkinn, da samtlige av alternativene 2A med varianter ble forkastet. Dette har resultert i de nedenforstående alternativene.

## BEARBEIDET ALTERNATIV 2, STREKNINGEN SANDVIKA-KROKSUND

Det er utredet 3 del-alternativer (trasevarianter):

via Økri  
via Bjørum  
via Rud

### via Økri:

Alternativet tar av fra eksisterende bane ved Jongskollen, og det er forutsatt å bruke eksisterende stasjon i Sandvika. Traseen går i tunnel frem til Kroksund, unntatt en ca 1,2 km lang dagsone ved Økri hvor det er muligheter for en stasjon i dagen nær krysset ny E16/Økriveien.

NSB mener at denne nye stasjonen kan betjene både Rykkinn og eventuelt et fremtidig boligområde ved Avtjerna. Dette kan skje enten ved matebuss og/eller park-and-ride. Det må anlegges tilstrekkelig antall parkeringsplasser ved holdeplassen.

Alternativet vil ikke kunne betjene Rykkinn sentrum direkte.

### via Bjørum

Alternativet er en bearbeidet utgave av det gamle alternativ 2 på strekningen Sandvika-Kroksund hvor linjen er trukket lenger vest slik at en ikke har dagsone ved Skui.

Alternativet, som er forutsatt å bruke eksisterende stasjon i Sandvika, tar av fra eksisterende bane ved Jongskollen. Det går i tunnel frem til Kroksund, unntatt en kort dagsone på ca 300 m ved Bjørum. Det er muligheter for en stasjon i dagen ved Bjørum.

Alternativet betjener ikke Rykkinn.

### via Rud

Tar av fra eksisterende bane ved Jongskollen, fortsetter i tunnel til like nord for Emma Hjorts Hjem. Videre i dagen over industriområdet ved Rud og videre mot Bryn kirke. Fortsetter i tunnel frem til Kroksund.

Alternativet betjener både Sandvika og Rykkinn og gir muligheter for stasjon i dagen på strekningen fra industriområdet ved Rud til



Brynsveien, eller i fjell ca 40 m under terrengnivå ved Rykkinn sentrum. Løsningen forutsetter at tilfredsstillende nye veiforbindelser etableres i Rud-området, til erstatning for de som båndlegges av jernbanen.

### **BEARBEIDET ALTERNATIV 2, STREKNINGEN KROKSUND-HØNEFOSS.**

Det er utredet 2 alternativer for denne delen av korridoren:

via Vik  
via Løken

Alternativene gjelder "Hønefoss-siden" av de bearbejdede alternativ 2-løsningene. Samferdselssjefen viser her til sammendraget av NSBs reviderte hovedrapport, som følger vedlagt, (kfr. vedlegg 1).

### **BEARBEIDET ALTERNATIV 6 (SKØYEN VIA ÅSA).**

Alternativet, som tar av fra Skøyen, men som alternativt kan ta av fra Lysaker, er en bearbejdet utgave av alternativ 6A i utredningen av juli 1993. En har nå lagt inn en kort dagsone i Åsa for å bryte opp den lange tunnelen fra Skøyen til Hov. Fra Hov følger traseen eksisterende bane til Hønefoss stasjon.

I alternativet er det ikke regnet med stopp mellom Skøyen (Lysaker) og Hønefoss. Det er forutsatt å bruke dagens stasjon ved Skøyen.

### **NYE ALTERNATIVER 6 (SAMTLIGE VIA ÅSA PÅ "HØNEFOSS-SIDEN").**

#### **ALTERNATIV 6 VIA LOMMEDALEN, DVS. SKØYEN-LOMMEDALEN-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet er en variant av alternativ 6, Skøyen via Åsa. For å få brutt opp den lange tunnel fra Skøyen til Åsa, har en justert linjen slik at en får en ca 200 m lang dagsone øverst i Lommedalen. Ved å ha en dagsone i Lommedalen oppnår en større sikkerhet for de reisende samt reduserer anleggskostnadene.

Alternativet kan også ta av fra Lysaker.

#### **ALTERNATIV 2/6 VIA ØKRI, DVS. SANDVIKA-ØKRI-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet følger samme trase som alternativ 2 Sandvika-Kroksund via Økri på strekningen fra Sandvika til Rykkinn (se over). Men i stedet for å fortsette mot Kroksund, går traseen i tunnel mot Åsa hvor den følger samme trase som alternativ 6 (over). Alternativet har muligheter for en holdeplass ved Økri.

Alternativet kombinerer ønsket om å betjene både Sandvika og Rykkinn, og det har få konsekvenser for lokalsamfunnene samt miljø- og naturressursene i Åsa og ved Hønefoss.

Alternativet vil imidlertid ikke kunne betjene Rykkinn sentrum direkte, det samme gjelder et eventuelt fremtidig boligområde ved

Avtjerna. Den nye stasjonen ved Økri vil i følge MSE kunne betjene både Rykkinn og Avtjerna enten ved matebuss og/eller park-and-ride. Sistnevnte krever at det må anlegges tilstrekkelig antall parkeringsplasser ved holdeplassen.

#### **ALTERNATIV 2/6 VIA BJØRUM, DVS. SANDVIKA-BJØRUM-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet følger samme trase som alternativ 2 Sandvika-Kroksund via Bjørum fra Sandvika til Bjørum. Fra Bjørum fortsetter alternativet mot Åsa i stedet for å gå mot Kroksund. Fra Åsa til Hønefoss følger alternativet samme trase som alternativ 6 (over).

Alternativet har muligheter for en stasjon i dagen ved Bjørum.

Alternativet betjener ikke Rykkinn.

Alternativet har få konsekvenser for lokalsamfunnene samt miljø- og naturressursene, da det hovedsakelig går i tunnel.

#### **ALTERNATIV 2/6 VIA RUD, DVS. SANDVIKA-RUD-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet følger samme trase som alternativ 2 Sandvika-Kroksund via Rud fra Sandvika til Rykkinn. I stedet for å fortsette mot Kroksund, går traseen i tunnel mot Åsa hvor den følger samme trase som alternativ 6 (over).

Alternativet har muligheter for en stasjon ved Rykkinn, i dagen på strekningen fra industriområdet ved Rud til Brynsveien, eller i fjell ca 40 m under terrengnivå ved Rykkinn sentrum. Løsningen forutsetter at tilfredsstillende nye veiforbindelser etableres i Rud-området, til erstatning for de som båndlegges av jernbanen.

Alternativet kombinerer på denne måten ønsket om å betjene både Sandvika og Rykkinn, og det har få konsekvenser for lokalsamfunnene samt miljø- og naturressursene i Åsa og ved Hønefoss.



### 3.3 ANLEGGSKOSTNADER FOR DE TILLEGGSUTREDETE KORRIDOR-ALTERNATIVENE

Med usikkerhet på +/-30% i anslagene, har NSB utarbeidet følgende anleggskostnadsberegninger i 1994-priser, milliarder kroner:

Alternativ 2, Sandvika-Kroksund	
via Økri	1,385
via Bjørum	1,355
via Rud	1,415
Alternativ 2 Kroksund-Hønefoss	
via Vik	1,045
via Løken	1,045
SUM alternativ 2	2,400 - 2,460
Alternativ 6 Skøyen via Åsa	2,610
Alternativ 6 Skøyen-Lommedalen-Åsa	2,720
Alternativ 2/6 via Økri-Åsa	2,815
Alternativ 2/6 via Bjørgum-Åsa	2,875
Alternativ 2/6 via Rud-Åsa	2,695
Alternativ 3 (Grefsen (3 A))	3,250

Dersom det skulle anlegges dobbeltspor på hele strekningen vil anleggskostnadene øke med ca 25 %.

Med forbehold om betydelig usikkerhet i anslagene, har NSB kommet frem til at anleggskostnadene for alternativene varierer fra rundt 2,4 milliarder 1994-kroner (alternativ 2, Sandvika-Bjørum) til rundt 3,3 milliarder 1994-kroner (Grefsen-alternativet).

### 3.4. DRIFTSOPPLEGG/STOPPMØNSTER

Den i hovedsak ensporete Ringeriksbanen vil bli trafikert av flere kategorier tog; dels fjerntog Oslo-Bergen, dels lokaltog Oslo-Ringerike og dels godstog. Driftsopplegget for de ulike togtilbud vil i følge NSB bli vurdert utover i investerings- og driftsfasen i henhold til endringer i markedsgrunnlaget. For planleggingsformål har man imidlertid lagt til grunn følgende driftsopplegg for persontrafikken:

Fjerntog Oslo - Bergen:

6 fjerntog hver vei pr. dag. Fremføringshastighet opp mot 200 km/t mellom Oslo og Hønefoss. Reisetid fra Oslo til Hønefoss: rundt 25 - 30 min., avhengig av trasealternativ. (Idag bruker fjerntogene 1 time 30 minutter via Drammen).

Lokaltog Oslo - Hønefoss:

Drumnrute: 2 tog pr. time, dvs. halvtimes frekvens i hver retning.  
 Rushtimene: 3 tog pr. time.

Følgende stoppmønster og reisetider (i minutter) er lagt til grunn for lokaltrafikken på Ringeriksbanen ved beregningene:

	Bearb. Alt. 2 Sandvika- Kroksund- Hønefoss	Bearb. Alt. 6 Skøyen- Åsa- Hønefoss	Nytt Alt. 6 Skøyen- Lommedal Åsa- Hønefoss	Nytt Alt 2/6 Sandvika- Økri/ Bjørnum/ Rud- Åsa- Hønefoss	Gammelt Alt. 3 Grefsen
Hønefoss	38	28	29	38	30
Kroksund/Vik	31	--	--	--	--
Økri/Bjørnum/Rud	20	--	--	**)	--
Rykkinn	*)	--	--	19	--
Sandvika	14	--	--	14	--
Lysaker	8	--	--	8	--
Skøyen	5	5	5	4	--
Grefsen	--	--	--	--	7
Nationalt.	1	2	2	1	--
Oslo S	0	0	0	0	0

\*) Rykkinn kan betjenes via Økri (med matebuss), eller via Rud.

\*\*\*) Kfr. bearbeidet alternativ 2 Sandvika.

#### 4. VIKTIGE PUNKTER I NSBs REVIDERTE HOVEDRAPPORT, JANUAR 1995.

##### 4.1 OM MARKEDSVURDERINGER, TRAFIKKBREGNINGER, MV.

Utbygging av Ringeriksbanen vil i følge NSB ha stor betydning for Bergensbanens fremtidige utvikling i samferdselsmarkedet. Kortere reisetid, bedret punktlighet og bedre service vil styrke banens konkurransekraft vesentlig både for person- og godstransport. Fjerntrafikken får en kraftig vekst frem mot år 2010. Lokaltrafikken mellom Hønefoss og Oslo er beregnet til ca 7-8000 i årsdøgntrafikk. Det er små forskjeller for alternativene. Godstransporten forventes også å øke i samme periode.

Det er verd å merke seg etpar sentrale forutsetninger for trafikk-beregningene for Ringeriksbanen:



Det er forutsatt at det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker er ferdig utbygget. Vegsystemet er bygget ut med de prosjekter som er beskrevet i modellen for utbygging av ny hovedflyplass på Gardermoen. Viktigst er utbygging av E 16 mellom Sandvika og Vik, samt utvidelse av kapasiteten på E 18 mellom Oslo og Asker. Hovedflyplassen flyttes til Gardermoen fra 1. oktober 1998. Samtidig er det etablert et gjennomgående jernbanetilbud som tilbringersystem til flyplassen.

Endel sonedata - f.eks. bilholdstall, befolkning og arbeidsplasser - er nå revidert. Det forutsettes fortsatt at Fornebu bygges ut som boligområde for 15.600 mennesker.

Det er derimot nå ikke forutsatt nytt boligområde på Avtjerna, ettersom NSB har valgt å forholde seg til Bærums gjeldende kommuneplan, slik som i Vestkorridorutredningen.

I beregningsvarianten med stopp på Bjørum (Avtjerna) blir følgelig lokaltrafikken over Bjørum marginal; på en hverdag forventes det bare ca 150 påstigende og 150 avstigende passasjerer.

#### 4.2 OM KONSEKVENsutREDNINGENE

Tiltaket ny Ringeriksbane vil først og fremst gi støykonsekvenser, landskapsinngrep og konsekvenser for kulturmiljø og kulturminner. Størt er miljøkonsekvensene i Sandvikaområdet, Kroksund - Hønefoss og Hov - Hønefoss. I Sandvika er miljøkonsekvensene redusert vesentlig for variant via Bjørum. På Ringerike er miljøkonsekvensene mindre for variant Vik enn for Løken-varianten. De viktigste samfunnsmessige konsekvensene er utvidelse av arbeidsmarkedet, muligheter for befolkningsvekst på Ringerike, og en vesentlig styrking av Bergensbanens konkurransekraft vis-a-vis andre transportmidler.

#### 4.3 OM BEDRIFTSØKONOMISKE VURDERINGER

Utbygging av Ringeriksbanen vil gi en kraftig trafikkvekst for fjerntrafikken på Bergensbanen. Trafikkinntektene vil øke med 30 % - 55 % i henholdsvis åpningsåret og 2020. Lokaltrafikken gir også et betydelig driftsoverskudd. Totalt vil Ringeriksbanen gi en samlet resultatforbedring for NSB Persontrafikk på ca 700 millioner 1994-kroner (nåverdi 1994), hvorav fjerntrafikken står for 2/3 av forbedringen. Godstrafikken vil få en resultatbedring på 200 mill. kroner.

Alternativ 2 Sandvika er best bedriftsøkonomisk.

Investeringer i kjøreveien inngår ikke i den bedriftsøkonomiske lønnsomhetsanalysen. Disse investeringene er derimot inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen, kfr. nedenfor.

I forhold til tidligere beregninger i forbindelse med juli 1993-utredningen er det gjort visse endringer, som medfører at man ikke kan sammenligne de nye tallene med de gamle.

#### 4.4 OM SAMFUNNSØKONOMISKE VURDERINGER

Ringeriksbanen har ifølge NSBs beregninger god samfunnsøkonomisk

## Lønnsomhet.

Alternativ 2 Sandvika har det klart høyeste nytte-/kostnadstall med 1,55. Dette skyldes i hovedsak; laveste investeringskostnader og kortest byggetid.

Følsomhetsanalyser viser at selv ved en svikt i trafikkgrunnet på 20 % kombinert med en økning av investeringskostnadene på 20 %, så er alternativ 2, som eneste alternativ, fortsatt samfunnsøkonomisk lønnsomt.

De samfunnsøkonomiske konsekvensene er beregnet på grunnlag av investeringer, kjøretider, materiellinnsats og trafikkprognoser for de fem aktuelle trasekorridorene. Beregningene omfatter både konsekvenser for fjerntrafikken Oslo - Bergen og lokaltrafikken Oslo - Hønefoss. Beregningene er presentert og dokumentert i en egen delrapport. NSBs sammenstilling av beregningsresultatene er vist i NSBs tabell 8.13, som er vist nedenfor.

	ALTERNATIV				
	2	3	6	6 Via Lom.	2/6
<b>INTERNE EFFEKTER</b>					
<b>Kjørevegen</b>					
Investeringer (- restverdi)	1420	1897	1479	1531	1678
Drift og vedlikeh./kjørevegsavg.	-12	-8	-9	-9	-11
<b>Resultat Kjørevegen</b>	<b>-1408</b>	<b>-1889</b>	<b>-1470</b>	<b>-1522</b>	<b>-1667</b>
<b>Trafikkselskapet</b>					
Resultateffekt for Persontrafikk					
Fjerntrafikk	492	428	428	428	458
Lokaltrafikk	224	213	241	249	210
Resultateffekt for Godstrafikken	199	174	174	174	186
<b>Resultat Trafikkselskapet</b>	<b>914</b>	<b>814</b>	<b>843</b>	<b>851</b>	<b>854</b>
<b>Sum Interne effekter</b>	<b>-494</b>	<b>-1075</b>	<b>-627</b>	<b>-671</b>	<b>-813</b>
<b>EKSTERNE EFFEKTER</b>					
<b>Ikke-betalt trafikkantoverskudd</b>					
Tidsgevinst fjerntrafikk	511	441	441	441	475
Konsumentoverskudd lokaltraf.	811	649	536	565	758
Punktlighetsgevinster	15	13	13	13	14
<b>Andre effekter</b>					
Støy	-73	-58	-58	-58	-60
Trafikkulykker	16	14	14	14	15
<b>Sum Eksterne effekter</b>	<b>1280</b>	<b>1059</b>	<b>946</b>	<b>975</b>	<b>1202</b>
<b>Sum Samfunnsøkonomisk Lønnsomhet</b>	<b>786</b>	<b>-16</b>	<b>319</b>	<b>304</b>	<b>389</b>
<b>Nytte / kostnads - tall</b>	<b>1,55</b>	<b>0,99</b>	<b>1,21</b>	<b>1,20</b>	<b>1,23</b>

Tabell 8.13

Sammenstilling av de samfunnsøkonomiske beregningsresultater.  
Nåverdier 1994.



#### 4.5 NSBs OPPSUMMERING, KONKLUSJONER OG FORELØPIG ANBEFALING

NSB har foretatt en samlet vurdering av de ulike alternativene.

Tilleggsutredningene styrker alternativ 2 Sandvika som det beste alternativ, både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk.

NSB gir derfor en foreløpig anbefaling om å velge alternativ 2 Sandvika via Bjørum og Vik. Etter vurdering av høringsuttalelsene vil NSB gi sin endelige innstilling på valg av trasekorridor til Samferdselsdepartementet.

### 5. SAMFERDSELSSJEFENS VURDERINGER

#### 5.1 EN RINGERIKSBANE VIA SANDVIKA KAN BLI DEL AV ET HELHETLIG KOLLEKTIVTRAFIKKSYSTEM I VESTREGIONEN

Akershus fylkeskommune har gjennom tidligere høringsuttalelser påpekt og synliggjort at trase-alternativer via Sandvika vil gi best kommunikasjoner mellom Vestregionen i Akershus på den ene siden og resten av hovedstadsregionen, landet og utlandet på den andre siden.

Sandvika, med den nye kollektivterminalen, blir hovedknutepunktet for kollektivtrafikken i Vestregionen, som utgjør et stort marked med betydelig potensiale for reisende med fjerntog, intercity-tog, flyplass-tog, osv. En Ringeriksbane via Sandvika vil således bidra til å knytte Vestregionen kommunikasjonsmessig tettere til omverdenen og på denne måten komme Akershus' befolkning til nytte.

NSBs tilleggsutredninger bekrefter dette og styrker alternativ 2 Sandvika som det beste alternativet, både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Også det beregnede hovedalternativet 2/6, som går via Sandvika, synes å gi god lønnsomhet.

Samferdselssjefen synes følgelig at ovennevnte alene gir meget god grunn til å fastholde en trasekorridor som går via Sandvika.

Samferdselssjefen mener derimot at det ennå ikke er mulig å anbefale hvilken trase-variant fra Sandvika (Bjørum/Økri/Rud) som bør velges, Samferdselssjefen mener det er påkrevet at NSB arbeider videre med samtlige hovedalternativ 2-variantene i en neste utredningsfase og vil nedenfor utdype dette nærmere:

Det nye materialet fra NSB viser hvor viktig det er å planlegge en fremtidig Ringeriksbane som en samordnet del av et helhetlig kollektivtrafikksystem i regionen, og spesielt gjelder dette lokaltrafikken. Men det viser også at resultatene er følsomme for hvilke beregningsforutsetninger som legges til grunn.

Før tilleggsutredningene var trasevarianten Sandvika via Rykkinn og Kroksund den som ble forventet å gi det høyeste samfunns- og bedriftsøkonomiske resultatet, og man forventet at en Ringeriksbane via Rykkinn ville få vesentlig betydning for kollektivtilbudet herfra. I NSBs reviderte hovedrapport er imidlertid ikke denne varianten beregnet (presentert) på nytt.

Nå er det istedet et presentert hovedalternativ 1, Sandvika - Bjørum - Kroksund - Hønefoss som beregnes å gi det økonomisk gunstigste resultatet. NSBs foreløpig anbefalte løsning vil likevel bare betjene ca 300 passasjerer daglig over en Bjørum stasjon og forutsetter ikke at en fremtidig Avtjerna-utbygging inngår i beregningsgrunnlaget. Alternativet 2/6 over Rykkinn/Rud forventes å ha et daglig trafikkgrunnlag på 1600 reisende.

Ringeriksbanens betydning for lokaltrafikktilbudet i Vestregionen vil også påvirke foreslåtte baneprosjekter som har vært lansert i forbindelse med et helhetlig kollektivtrafikksystem i Vest-korridoren, og ikke minst samspillet mellom dem og resten av kollektivtilbudet med buss. Det vises her til ønsker om å forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn.

Samferdselssjefen viser forøvrig til SLs tidligere uttalelse om at et stopp på Ringeriksbanen på Rykkinn ville få betydning for trafikkgrunnlaget for en eventuelt utbedret Kolsåsbane.

Det er nå nylig fremmet et prosjektforslag om å etablere en ny ringbane i Bærum (Jar - Kolsås - Rykkinn - Sandvika - Lysaker (Fornebu) - Skøyen). En slik ringbane ville knytte Bærum kommune tettere sammen, samtidig som den ville gi god tilgjengelighet til Oslo. En ringbane om Kolsås - Rykkinn ville kunne gi langt bedre flatedekning i Rykkinn-området og langt høyere avgangsfrekvenser, enn en Ringbane alene vil kunne gi.

Det har vært vanskelig for NSB å finne en egnet, sentral lokalisering av en Rykkinn stasjon på Ringeriksbanen, slik at en ny ringbane her ville kunne løse et problem. Dersom en slik bybane kunne koble seg på en ny Ringeriksbane og følge NSBs spor inn til Sandvika (og Oslo), ville kollektivtilbudet for de bosatte i området bli meget bra.

Samferdselssjefen har nylig igangsatt en forstudie for å avklare potensialet og effektene av en slik ringbane. Resultatet vil foreligge i april 1995.

## 5.2 VURDERING AV DE ENKELTE TRASE-KORRIDORER

Samferdselssjefen viser til fylkesutvalgets tidligere vedtak om at Ringeriksbanen bør betjene Sandvika. Det ble da ikke tatt stilling til den mer detaljerte traseføringen. I tilleggs- utredningen er det redegjort nærmere om dette.

### BEARBEIDET ALTERNATIV 2, STREKNINGEN SANDVIKA-KROKSUND

Det er utredet 3 alternativer.

#### VIA ØKRI:

NSB mener at denne nye stasjonen kan betjene både Rykkinn og eventuelt et fremtidig boligområde ved Avtjerna. Dette kan skje enten ved matebuss og/eller innfartsparkering. Det må anlegges tilstrekkelig antall parkeringsplasser ved holdeplassen.

Samferdselssjefen tror ikke at dette alternativet vil gi et forbedret kollektivtilbud for Rykkinn. Til det er det påtenkte opplegget med matebuss og/eller innfartsparkering fra Rykkinn til Økri stasjon trolig for lite attraktivt. Det ville innebære tids-



og komforttap i forhold nåværende ekspressbussbetjening av Rykkinn.

Samferdselssjefen regner i denne sammenheng med at en Ringeriks-bane i større grad vil representere et supplement til nåværende kollektivtilbud fra Rykkinn, som idag har en befolkning på 8 - 9.000 innbyggere.

### VIA BJØRUM

Det er i dette alternativet muligheter for en stasjon i dagen ved Bjørum, men denne vil ikke betjene Rykkinn. Samferdselssjefen ser også her - i likhet med NSB - muligheten for at løsningen kan være fremtidsrettet i forhold til å betjene en utbygging på Avtjerna.

Samferdselssjefen har merket seg at NSB anbefaler denne trase-varianten, selv om en betjening av en Bjørum stasjon i utgangspunktet vil ha marginal betydning for Ringeriksbanen.

Den foreslåtte stasjonslokaliseringen ved Bjørum ligger i ytterkanten av et evt. utbyggingsområde ved Avtjerna, slik togtraseen nå er foreslått lagt. Dersom togtraseen blir liggende der den nå er inntegnet, vil Avtjerna-område måtte betjenes kollektivt med et matebussopplegg til Bjørum stasjon.

### VIA RUD

NSB hevder at alternativet betjener både Sandvika og Rykkinn og gir muligheter for stasjon i dagen på strekningen fra industriområdet ved Rud til Brynsveien, eller i fjell ca 40 m under terrengnivå ved Rykkinn sentrum. Sistnevnte løsning vil bli en mer kostbar løsning enn det NSB legger til grunn i sine lønnsomhetsberegninger i den reviderte hovedrapporten.

Samferdselssjefen har ved henvendelse til NSBs prosjektledelse fått opplyst at en slik stasjon i fjell ville koste i størrelsesorden 80 - 100 mill. kroner, i stedet for ca 20 mill. kroner ved en dagløsning.

### **BEARBEIDET ALTERNATIV 2, STREKNINGEN KROKSUND-HØNEFOSS.**

Det er utredet 2 alternativer for denne delen av korridoren, via Vik og via Løken. Samferdselssjefen mener at Buskerud fylkeskommune er rette instans for å uttale seg her, ettersom samferdselssjefen ikke kan se at valg av alternativ spiller noen vesentlig rolle i forhold til kollektivsystemet i Vestregionen i Akershus.

Samferdselssjefen har likevel merket seg at hovedalternativ 2 i et langsiktig perspektiv innehar et vesentlig større potensiale enn øvrige alternativer. Også i Hole og Ringerike kommune ligger det et fremtidig økt kundegrunnlag dersom kommunene legger opp til en arealutvikling som støtter opp om Ringeriksbanen.

Bearbeidet alternativ 5 (Skøyen via Åsa).  
og  
nytt alternativ 6 (via Lommedalen).

Disse tilleggsutredede alternativer betjener ikke Vestregionen/  
Akershus fylkeskommune.

Samferdselssjefen har tidligere nevnt viktige argumenter for å la  
Ringeriksbanen gå om Sandvika. Disse alternativer kan derfor ikke  
anbefales.

#### **ALTERNATIV 2/6 VIA ØKRI, DVS. SANDVIKA-ØKRI-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet følger samme trase som alternativ 2 Sandvika-Kroksund  
via Økri på strekningen fra Sandvika til Økri (se over). Men i  
stedet for å fortsette mot Kroksund, går traseen i tunnel mot Åsa  
hvor den følger samme trase som alternativ 6 (over). Alternativet  
har muligheter for en holdeplass ved Økri.

Samferdselssjefen viser til kommentarene til Økri-varianten på  
strekningen Sandvika-Kroksund (over.)

#### **ALTERNATIV 2/6 VIA BJØRUM, DVS. SANDVIKA-BJØRUM-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet følger samme trase som alternativ 2 Sandvika-Kroksund  
via Bjørum fra Sandvika til Bjørum. Fra Bjørum fortsetter  
alternativet mot Åsa i stedet for å gå mot Kroksund. Fra Åsa til  
Hønefoss følger alternativet samme trase som alternativ 6 (over).  
Alternativet har muligheter for en stasjon i dagen ved Bjørum.  
Alternativet betjener ikke Rykkinn.

Samferdselssjefen viser til kommentarene til Bjørum-varianten på  
strekningen Sandvika-Kroksund (over.)

#### **ALTERNATIV 2/6 VIA RUD, DVS. SANDVIKA-RUD-ÅSA-HØNEFOSS.**

Alternativet følger samme trase som alternativ 2 Sandvika-Kroksund  
via Rud fra Sandvika til Rykkinn. I stedet for å fortsette mot  
Kroksund, går traseen i tunnel mot Åsa hvor den følger samme  
trase som alternativ 6 (over).

Alternativet har muligheter for en stasjon ved Rykkinn, i dagen på  
strekningen fra industriområdet ved Rud til Brynsveien, eller i  
fjell ca 40 m under terrengnivå ved Rykkinn sentrum.

Samferdselssjefen viser til kommentarene til Rud-varianten på  
strekningen Sandvika-Kroksund (over.)

### **5.3 SAMFERDSELSSJEFENS AVSLUTTENDE MERKNADER OG ANBEFALING**

Samferdselssjefen vil først vise til vedtak i fu-sak. 162/93 pkt.  
3, hvor det heter:

*"3. Fylkesutvalget anbefaler at det i  
konsekvensutredningens fase II foretas videre*



*utredninger av hovedalternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trasé og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til natur, landskap og miljø."*

Samferdselssjefen viser til tidligere vedtak om at Ringeriksbanen må betjene Sandvika. Tilleggsutredningene styrker dette synet. Mest trafikk og best driftsresultat ville de alternativer som betjener lokaltrafikken i Bærum gi. De ulike variantene av Sandvika-alternativet ville gi god dekning for eksisterende og nye mulige boligområder. Høyest bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk resultat ville alternativet Sandvika over Rykkinn gi.

Samferdselssjefen mener likevel at det fortsatt er for tidlig å fastsette trasevariant innenfor hovedalternativ 2.

Det er istedet meget viktig at NSB arbeider videre med en løsning innenfor hovedalternativ 2, men basert på litt ulike forutsetninger om fremtidig arealbruk i Bærum og muligheter for å se ny Ringeriksbane i kombinasjon med en mulig ringbane-løsning via Rykkinn.

NSBs uttaler selv i delrapporten om nytte/kostnadsanalysen, som samferdselssjefen har fått tilsendt:

*"Når det gjelder de ulike trasealternativene innenfor hvert hovedkorridoralternativ er imidlertid ikke nytte/kostnadsanalysen i denne fasen noe egnet instrument til å vurdere hvilken trase som vil være best. Anleggskostnadene for de ulike traseene for et gitt korridoralternativ er relativt like, og med de store usikkerhetsmarginer vi uansett opererer med på dette analyse-nivået, vil vi ikke med det foreliggende datagrunnlag kunne trekke robuste konklusjoner med hensyn til trasevalg innenfor et korridoralternativ. Dette understrekes også av det faktum at prognosene for persontrafikken konsentrerer seg om hovedkorridoralternativer."*

Etter hva samferdselssjefen forstår ønsker Bærum kommune ut i fra miljømessig årsaker at en trase om Bjørum legges til grunn, særlig fordi den nettopp muliggjør et fremtidig, skinnegående kollektivtilbud til Avtjerna. En Ringeriksbane via Bjørum vil således kunne være avgjørende for om en Avtjerna-utbygging vil bli aktuell.

Samferdselssjefen mener at den fremtidige arealutnyttelsen ved Avtjerna bør avklares før man bestemmer om hovedalternativ 2 skal gå om Bjørum eller Rud, eller evt. via Økri. Samferdselssjefen anbefaler følgelig at NSB går videre med alle 3 trasevariantene Bjørum/Økri/Rud av hovedalternativ 2.

NSB bør videre konsekvensberegne Ringeriksbanen i en større sammenheng, sammen med f.eks. en tilknytning tilforstadsbanenettet i Bærum, i form av f.eks. en ringbane. Et helhetlig, skinnegående kollektivtrafikk-konsept i Bærum vil kunne gi et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud for de reisende i vestregionen.

## 6. INNSTILLING

Samferdselssjefen vil på bakgrunn av ovenstående

i n n s t i l l e :

1. Samferdselsstyret viser til tidligere vedtak i fylkesutvalgsak 162/93. Samferdselsstyret anbefaler fortsatt at NSB velger hovedalternativ 2 Sandvika, men at det arbeides videre med samtlige trasevarianter Bjørum/Økri/Rud og evt. Løken/Vik.
2. Samferdselsstyret ber NSB sørge for at konsekvensutredningen fase 2 inneholder analyser av Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikksystem i Vestregionen, der
  - koordinering med det øvrige bane- og busstibudet
  - endelig lokalisering av stasjoner
  - stoppmønster
  - avgangsfrekvenser i rushtrafikk og grunnruteplanlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.

Oslo, den 8. mars 1995  
Tom E. Granquist





BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

3020 Drammen  
Besøksadresse: Hauges gate 89  
Telefon 32 80 85 00

KULTURADMINISTRASJONEN  
Telefax 32 80 86 72

NSB Plansekretariatet  
0048 Oslo

Vår dato: 21.02.95  
Deres dato: 21.02.95  
Vår ref.: 664/95 /JJ  
Deres ref.:

NORGES STATSBANER	
24 FEB. 1995	
Sak/Doknr. ....	217
Arkivbet.	

### NY RINGERIKSBANE GJENNOM HOLE OG RINGERIKE I BUSKERUD FYLKE KLAGE PÅ FORMULERINGER I REVIDERT HOVEDRAPPORT

Vi viser til "Bergensbanens forkortelse. Jernbaneutredning. Revidert hovedrapport. Januar 1995" hvor det står på side 18 under overskriften "Forminner og kulturminner": ...Variant Vik gir mindre konflikter enn variant via Løken og kan ut fra en faglig vurdering aksepteres....

Videre vil vi sitere et avsnitt under overskriften "Kulturmiljø" på side 131:

"I utredningen fremgår det at variant Vik gir færre og mindre uheldige konsekvenser for kulturmiljø enn variant via Løken. For Vik-varianten er det konsekvenser for kulturlandskapet som helhet som er mest problematisk, ikke konflikter med de enkelte kulturminner. Ytterligere fremgår det av Buskerud fylkeskommunes brev av 31.10.94 til NSB, at alternativ 2 Sandvika via Vik kan være et akseptabelt alternativ. Jfr. vedlegg 3."

Lenger ned på sida står følgende:

"Ut fra en vurdering av kulturlandskap, -miljø og kulturminner er alternativ 3,6,6 via Lommedalen og 2/6 klart bedre enn alternativ 2. Men alternativ 2 via Vik er også akseptabel ut fra en faglig vurdering."

NSB tar tydeligvis utgangspunkt i vår uttalelse av 31. oktober 1994 når virkningen av de ulike alternativer for kulturlandskap, kulturmiljø og kulturminner skal vurderes. Vi føler behov for å sitere deler av vår uttalelse angående alternativ 2 og dets virkning for kulturminnene:

"Konsekvensene ved bygging av alternativ 2 vil medføre særdeles store konflikter både når det gjelder kulturlandskap og kulturminner fra nyere og forhistorisk tid. Vi går derfor imot alternativ 2.

Dersom dette alternativet likevel blir valgt, vi vi foretrekke følgende linjeføring:....." Her følger en beskrivelse av en linjeføring innen variant Vik.

Vi kan vanskelig forstå at vi i vår uttalelse om Vik-varianten gir uttrykk for at den er "akseptabel ut fra en faglig vurdering". Det må være mulig å peke på den minst uakseptable av et sett uakseptable løsninger uten at den blir oppfattet som akseptabel. Slik vi ser det har NSB i sin reviderte hovedrapport tolket vår uttalelse uten å opplyse om at det er NSB's

tolkning og ikke vår uttalte mening.

Vi ønsker at vår reaksjon på formuleringene i den reviderte hovedrapporten blir gjort kjent for høringsinstansene, slik at det ikke kan herske tvil om vår vurdering av de ulike alternativene.

Med hilsen



Geir Helgen  
fylkeskonservator



Jørn Jensen  
kulturvernkonsulent

Kopi til: Riksantikvaren  
Universitetet i Oslo, IAKN  
Plan- og næringskontoret, her

Saksbehandler: Jørn Jensen  
Tlf. 32 80 86 69 (direkte innvalgsnr.)



NORGES STATSBANER	KASS.KODEN
14 FEB. 1995	
Sak/Doknr. ....	
Arkivbet. ....	



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

3020 Drammen  
Besøksadresse: Hauges gate 89  
Telefon 32 80 85 00

B3

KULTURADMINISTRASJONEN  
Telefax 32 80 86 72

NSB Bane  
Banedirektøren  
0048 Oslo

NORGES STATSBANER	KASS.KODEN
14 FEB. 1995	
Sak/Doknr. ....	
Arkivbet. ....	

Vår dato: 09.02.95  
Deres dato: 11.11.94  
Vår ref.: 3421/94 /JJ  
Deres ref.: 92/5004  
555.9

**RINGERIKSBANEN. HØRING AV TILLEGGSUTREDNING FOR KULTURMINNER OG KULTURMILJØ  
I BUSKERUD**

Fylkeskulturadministrasjonen har kommet med en faglig uttalelse vedrørende trasevalg 31. oktober 1994. Saken er så behandlet politisk i hovedutvalget for kultur i Buskerud fylkeskommune 31. januar 1995. Politikerne har hatt rapporten "Spor i Ringeriksjord" og vår faglige uttalelse som bakgrunnsmateriale.

Hovedutvalgets vedtak er som følger:

"Hovedutvalget for kultur går inn for alternativ 6. Ved valg av dette alternativet bør nytt spor legges på nordsida av eksisterende spor ved Blyberghaugen. Videre må det tas hensyn til nåværende jernbanebru.

Hovedutvalget for kultur går imot alternativ 2. Dersom dette alternativet likevel blir valgt, foretrekkes den linjeføring som er beskrevet i siste avsnitt på side 2 i vår uttalelse av 31. oktober 1994."

Saken og vedtaket følger vedlagt.

Med hilsen

*Åse Klundelien*  
Åse Klundelien  
fylkeskultursjef

*Jørn Jensen*  
Jørn Jensen  
kulturvernkonsulent

Kopi til: Riksantikvaren  
Universitetet i Oslo, IAKN  
Plan- og næringskontoret, her

Vedlegg: hovedutvalgssak med vedlegg 1  
utsnitt av protokoll fra hovedutvalget

Saksbehandler: Jørn Jensen  
Tlf. 32 80 86 69 (direkte innvalgsnr.)

Møtedato: 31.01.95  
Saksbehandler:  
Jørn Jensen  
Kulturadministrasjon

**SAK NR. 0006**

**RINGERIKSBANEN - UTTAELSE**

Vedlegg: 1. Faglig uttalelse fra fylkeskonservator av 31. oktober 1994  
2. Brev fra NSB - høring vedr. kulturminner av 11.11.94.

I forbindelse med konsekvensutredning fase I for ny Ringeriksbane krevde Riksantikvaren i brev av 28. oktober 1993 til NSB at det ble foretatt tilleggsregistreringer av kulturminner og kulturmiljøer før det ble fattet vedtak om alternativ 1 eller 2 mellom Sundvollen og Hønefoss. NSB etterkom dette kravet, og Buskerud fylkeskommune, kulturadministrasjonen, fikk i oppdrag å stå for arbeidet. Under ledelse av prosjektleder Frank Juhl, og i samarbeid med arkeolog og kulturvernkonsulent i fylkeskommunen, ble det foretatt registreringer i perioden april til oktober 1994. Arbeidene munnet ut i rapporten "Spor i Ringeriksjord". Hovedutvalgets medlemmer har fått rapporten utlevert.

Fylkestinget har i møte 8. og 9. desember 1993 gått inn for alternativ 6A, som noenlunde tilsvarende nåværende alternativ 6. Hovedutvalget for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål sluttet i møte 20. desember 1994 opp om fylkestingets vedtak.

Fylkeskultursjefens forslag til

vedtak:

Hovedutvalget for kultur går inn for alternativ 6. Ved valg av dette alternativet bør nytt spor legges på nordsida av eksisterende spor ved Blyberghaugen. Videre må det tas hensyn til nåværende jernbanebru.

Hovedutvalget for kultur går imot alternativ 2. Dersom dette alternativet likevel blir valgt, foretrekkes den linjeføring som er beskrevet i siste avsnitt på side 2 i vår uttalelse av 31. oktober 1994.

Fylkeskultursjefen i Buskerud, 18. januar 1995

Åse Klundelien





Uedlegg 1

65

BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Hauges gate 89, 3020 Drammen

Telefon 32808500

KULTURADMINISTRASJONEN

Telefax 32 80 86 72

NSB Strategi  
Postboks 1162  
Sentrum  
0107 OSLO

Vår dato:  
31.10.1994

Vår ref.:  
2724/94 ILGL/-

## NY RINGERIKSBANE GJENNOM HOLE OG RINGERIKE I BUSKERUD FYLKE KONSEKVENsutREDNING FASE 1

Kulturadministrasjonens registrering av kulturminner i forbindelse med planlagt Ringeriksbane i to alternativer, konsekvensutredning fase 1, er nå slutført.

Ut fra resultatet av disse undersøkelsene kommer vi med vurderinger av de ulike alternativer og prioritering av disse. Vi gjør oppmerksom på at uttalelsen gjelder korridorene for traseene. Beskrivelse av de enkelte kulturmiljøer vil vi ikke komme inn på her da disse er utførlig beskrevet i rapporten.

### Alternativ 2

Dette alternativet kommer sørfra i tunnel gjennom Krokskogen og krysser Tyrifjorden ved Sundvollen. Gjennom Hole går den i en brei korridor. Lenger nord er korridoren smalere.

Gjennom Hole går korridoren delvis over innmark og delvis gjennom skog. Det flate landskapet er til dels brutt opp av bratte åser hvor det vil være mulig å bygge tunnel.

I den sørlige og midtre del av registreringsområdet som hovedsaklig ligger i Hole kommune, finner vi et helt spesielt landskap. Berggrunnen består for det meste av kalkstein og skifer, men det meste av den dyrkbare jorda ligger på havavleiringer.

Den lett dyrkbare jorda førte til tidlig bosetning. Rike funn fra og med steinalderen fram til i dag viser at dette har vært et attraktivt bosetningsområde gjennom flere tusen år. Her er det store sammenhengende åkerarealer med gårdstuna plassert på høydedrag i det ellers forholdsvis flate landskapet. Mindre bruk og tidligere husmannsplasser ligger oftest i utkanten av de dyrkbare arealene. To særlig viktige og sårbare områder peker seg spesielt ut som konfliktfylte ved framføring av en jernbane. Det ene området gjelder det meste av kulturmiljø 2, 3 og 4 som omfatter gårdene Gjesval, Fekjær, Vik, Løken og Borgen. Disse danner et sammenhengende landskapsområde. Til tross for at moderne jordbruksdrift har satt sitt preg på området, er mange elementer fra tidligere tiders kulturlandskap bevart. Rike funn fra steinalderen og framover gir dette kulturlandskapet en historisk dybde.

66 Det andre området utgjøres av Sørungårdene og deres omgivelser som ligger på den vestre delen av Steinsletta. Dette kalles kulturmiljø 7 i rapporten. Sørungårdene er plassert på en markant høyderygge med flate jorder omkring. De gamle husmannsplassene lå i utkanten av dyrkingsområdet inntil åsen i sør. Strukturene i jordbruksamfunnet kommer her tydelig fram. Bruk av området kan spores helt tilbake til steinalderen.

En framføring av jernbane gjennom disse områdene vil få særdeles store konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap.

Også i andre områder vil store konflikter oppstå ved bygging av en jernbane. En bru over Kroksund i området mellom Rørvik og Rudsødegården vil føre til store visuelle inngrep og vil bli et svært dominerende element i landskapet.

En utvidelse av jernbanen i området kalt kulturmiljø 12, Hønefoss sentrum sør, vil få store konsekvenser for bebyggelsen. På østsiden av jernbanen ligger et av Hønefoss eldste bygningsmiljøer med flere verneverdige bygninger. Spesielt vil vi nevne Grand hotell.

#### Alternativ 6

Dette alternativet føres i tunnel gjennom Krokskogen med en dagstrekning ved gården Fleskerud og går over i eksisterende spor på østsiden av Randselva. En utvidelse av eksisterende spor på nordsiden av eksisterende spor vil komme nær Liljekonvallhaugen og Kongshaugen. Disse haugene er blitt betraktet som gravhauger, men er usikre som automatisk freda kulturminner.

Kulturmiljø 16, Blyberghaugen, kan bli berørt av en utvidelse på sørsida. Trolig er de fleste husa her oppført i første halvdel av 1800 tallet før den første reguleringsplanen for Hønefoss by av 1856. Bydelen har bevart mye av sitt opprinnelige preg som boligområde for arbeidere.

Kulturmiljø 17 omfatter stasjonsområdet. Jernbanebrua fra 1909 er et karakteristisk trekk i bybildet og et monumentalt byggverk.

De ovennevnte kulturminner er verneverdige og vil komme i stor konflikt med en jernbaneutbygging.

Konsekvensene ved bygging av alternativ 2 vil medføre særdeles store konflikter både når det gjelder kulturlandskap og kulturminner fra nyere og forhistorisk tid. Vi går derfor imot alternativ 2.

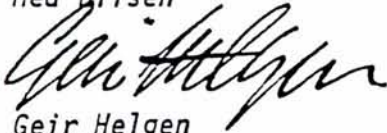
Dersom dette alternativet likevel blir valgt, vil vi foretrekke følgende linjeføring: Et østre løp mellom Rudsødegården og Vik vil føre til minst inngrep i det verdifulle kulturlandskapet forutsatt at linjeføringen blir lagt i tunnel til nord for Gjesval nordre og under bakkenivå ved Vik. Videre vil en linjeføring fra Vik i tunnel mot nordvest være akseptabel. Denne linja bør komme ut i dagen lengst vest på Steinsletta (vest for Storbråtan) og i skogen videre mot krysningen ved Storelva. Der den krysser dyrka mark på Steinsletta må den legges nedsenket i bakken. Lenger mot nord bør linjen legges vest for Madsplassen. I Hønefoss sentrum sør må en utvidelse til dobbelspor legges vest for eksisterende spor for å unngå inngrep i det verneverdige bymiljøet rundt Flattums gate/Stabells gate.



Vi mener at alternativ 6 er best.

Vi gjør oppmerksom på følgende mulige konfliktløsninger. Ved Blyberghaugen bør en utvidelse skje på nordsiden av eksisterende spor. Jernbanebrua må bli stående urørt. En ny bru parallelt med den gamle vil bli en stor arkitektonisk utfordring uansett hvilken side den blir lagt på.

Med hilsen



Geir Helgen  
fylkeskonseervator



Inger Liv Gøytill Lund  
arkeolog

Kopi: Universitetet i Oslo, IAKN  
Riksantikvaren  
NSB Bane, Region sør

Saksbehandlere: arkeolog Inger Liv Gøytill Lund, tlf. 32 80 86 68  
kulturvernkonsulent Jørn Jensen, " 32 80 86 69

SAK NR. 0006

RINGERIKSBANEN - UTTALELSE

Fylkeskultursjefens forslag til

vedtak:

Hovedutvalget for kultur går inn for alternativ 6. Ved valg av dette alternativet bør nytt spor legges på nordsida av eksisterende spor ved Blyberghaugen. Videre må det tas hensyn til nåværende jernbanebru.

Hovedutvalget for kultur går imot alternativ 2. Dersom dette alternativet likevel blir valgt, foretrekkes den linjeføring som er beskrevet i siste avsnitt på side 2 i vår uttalelse av 31. oktober 1994.

VEDTAK: Enstemmig vedtatt.

---





BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

3020 Drammen  
Besøksadresse: Hauges gate 89  
Telefon 32 80 85 00

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET

TELEFON 32 80 87 00  
TELEFAX 32 80 86 76

Vår dato 13.02.95  
Deres dato 11.11.94  
Vår ref.: Tø1/3093/94  
Deres ref.: 92/5004 555.9

NSB Banedirektøren  
Postboks 1162, Sentrum  
Prinsensgate 7-9  
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
20 FEB. 1995	
Sak/Doknr. _____	
Arkivbet. _____	

## KONSEKVENSANALYSE FOR RINGERIKSBANEN. TILLEGGsutREDNING FASE 2.

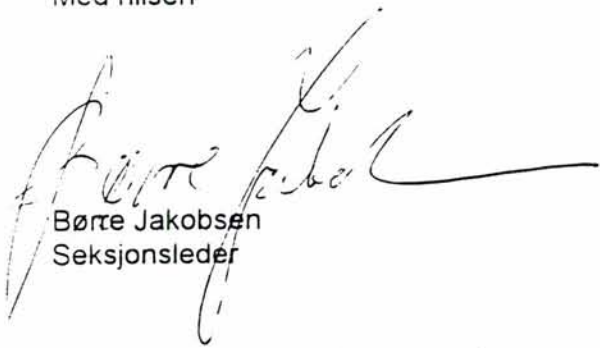
Det vises til NSB, Banedirektørens brev av 11.11.94 hvor konsekvensutredning, tilleggsutredning fase 2 oversendes samt tilleggsutredning for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud. Saken har vært opp i hovedutvalget for nærings-, ressurs og miljøspørsmål i møte den 20.12.94. Følgende vedtak ble fattet :

" Hovedutvalget viser til fylkestingets tidligere vedtak når det gjelder Ringeriksbanen, hvor alternativ 6A ble valgt. Det nye alternativ 6 avviker ikke i prinsippet fra dette alternativet.

Underalternativ som går ut fra Sandvika bør vurderes nærmere i forhold til det nye dobbeltsporet fra Oslo til Asker med sikte på å få til raskere kommunikasjon fra Drammensområdet i forhold til Ringeriksbanen."

Saken i sin helhet følger som vedlegg.

Med hilsen

  
Børre Jakobsen  
Seksjonsleder

  
Terje Øverland Lønseth  
Førstekonsulent

Saksbehandler : Terje Ø.Lønseth  
Direkte tlf. nr. : 32 80 87 06

Gjenpart : Ringerike kommune, Rådmannen, Rådhuset, 3500 Hønefoss.  
Hole kommune, Rådmannen, Hole Herredshus, 3506 Røyse.  
Hordaland Fylkeskommune, Utviklingsavdelinga, 5020 Bergen  
Akershus Fylkeskommune, Schweigaardsgate 4, 0185 Oslo

Vedlegg: Utskrift av møtebok



Møtedato: 20.12.94  
Saksbehandler:  
Terje Lønseth  
Plan- og næring

**SAK NR. 0101**

**KONSEKVENSANALYSE FOR RINGERIKSBANEN. TILLEGGS- UTREDNING FASE 2.**

Vedlegg: Kartutsnitt.

Tidligere er det lagt fram en konsekvensanalyse, Fase 1. Denne var utlagt i perioden fram til oktober 1993. Ved høringen ble det avdekket forhold som tilsa at utredningsplikten på overordna nivå ikke var oppfylt. Dette gjaldt utredning av bearbeidet alternativ 2 i Sandvika området og kombinasjoner mellom henholdsvis alternativ 1 og 2 og alternativ 6 A. Videre skulle det foretas en utredning av kulturminner og kulturmiljø i Buskerud. Dette kravet om tilleggsutredning har resultert i to rapporter. "Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse. Konsekvensutredning fase 1. Tilleggsutredning November 1994". Den andre rapporten heter "Spor i Ringeriksjord," og omhandler kulturminner og kulturmiljø på Ringerike.

Forholdet til tidligere vedtak som er fattet:

Det er utarbeidet en fylkesdelplan for Ringeriksbanen, der fylkestinget har vedtatt å anbefale trasealternativ 6 A. Dette alternativet er det som best ivaretar målet med kortest mulig reisetid mellom Bergen og Oslo. Dette alternativet har utgangspunkt ved Skøyen. Traseen går for det meste i tunnel og kommer opp i dagen ved Hønefoss.

Saken er drøftet med samferdselsadministrasjonen som ikke har merknader.

Plan- og næringssjefen foreslår at hovedutvalget for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål gjør slikt

**vedtak:**

Hovedutvalget viser til fylkestingets tidligere vedtak når det gjelder Ringeriksbanen, hvor alternativ 6A ble valgt. Det nye alternativ 6 avviker ikke i prinsippet fra dette alternativet.

Underalternativ som går ut fra Sandvika bør vurderes nærmere i forhold til det nye dobbeltsporet fra Oslo til Asker med sikte på å få til raskere kommunikasjon fra Drammensområdet i forhold til Ringeriksbanen.

Plan- og næringssjefen i Buskerud, 8. desember 1994.

Knut Brekke  
fung.

BESKRIVELSE AV ALTERNATIV SOM ER UTREDET TILLEGGSSUTREDNINGEN.

### Bearbeidet alternativ 2.

Etter den offentlige høringen ble det framstilt ønske om å finne en bedre trasekorridor for strekningen Sandvika-Bjørnum og Kroksund-Hønefoss.

Kroksund-Hønefoss.

Dette er en bearbeidet utgave av det gamle alt 2 på denne strekningen. Krysser Kroksund med bru, videre i tunnel under Gjesvalåsen og krysser Vik i en ca 10m dyp skjæring. Mulighet for stasjon ved Vik. Fortsetter i tunnel under Viksåsen, videre i dagen over Bymoen. Krysser Storelva ved Busundet. Videre over Prestmoen for å knytte seg til dagens bane ved Sørumsmarka. Fortsetter langs denne til Hønefoss stasjon.

Via Løken.

Samme trase som det gamle alternativ 2 på strekningen Kroksund-Hønefoss. Alternativet krysser Kroksund med bru. Videre i tunnel under Gjesvalåsen. I dagen over jordene ved Løken før alternativet går i tunnel under Byrhaugen. Videre i dagen over Bymoen. Følger samme alternativet som via Vik fra kryssingen av Storelva til Hønefoss.

### Bearbeidet alternativ 6

Alternativ 6.

For dette alternativet finnes det forskjellige underalternativ. Disse alternativene har forskjellige løsninger i Akershus og går alle ut fra Sandvika stasjon. Når det gjelder løsningene på Ringerike er disse de samme i alle disse underalternativene.

Når det gjelder det alternativet som fylkestinget gikk inn for, alternativ 6 A, er det kun gjort en liten endring. Denne endringen går ut på å legge inn en ca 600m lang dagsone ved Åsa slik at det lange tunnelalternativet blir brutt opp.

### Kostnader på de ulike alternativene.

For alternativ 2 kommer de samla kostnadene på ca 2,37-2,43 milliarder kroner. Kostnadene har en usikkerhetsfaktor på ca +/- 30%. For alternativ 6 vil kostnadene ligge på 2,61 milliarder. Disse prisene er beregnet fra erfaringstall i 1994 kroner.

### Utredning av kulturminner.

Det er laget en større utredning av kulturminner som er kalt "Spor i Ringeriksjord". Dette er en registrering av kulturminner langs de to mest aktuelle alternativene. Rapporten er delt opp i ulike områder for registrering av de forskjellige kulturminnene. De ulike underalternativene av alt 2 har også lengst dagsone derfor kommer dette alternativet mest i konflikt med kulturminner også. Alternativ 6 har bare en ca 600m lang dagsone og konflikt med kulturminner er derfor svært liten. Det er egentlig bare på to steder traseen kommer i berøring med kulturminner og det er ved Blyberghaugen, som er et gammelt boligområde fra første halvdel av 1800-tallet. Det andre punktet er ved kryssing av elva i forholdet til den gamle jernbanebrua fra 1909.



### Berøringspunkter ved alternativ 2.

Dette alternativet kommer sørfra i tunnel gjennom Krokskogen og krysser Tyrifjorden ved Sundvollen. Gjennom Hole går traseen gjennom innmark og skog. Det er gjort rike funn i området helt fra steinalder og fram til idag. Landskapet er derfor et svært verdifullt kulturlandskap. Kulturadministrasjonen har derfor på denne bakgrunn gått imot alternativ 2.

### Samfunnsmessige konsekvenser.

Analysen tar i liten grad opp de samfunnsøkonomiske konsekvensene. Det er ikke gjort noen samlet nytte/kostnadsanalyse som er vanlig å gjøre ved større prosjekt. Det som belyses er effekten på sysselsettingen. Den største effekten vil selvfølgelig være i anleggsperioden. Det er sagt lite om effekten av kortere reisetid på hele strekningen og hva en kan spare i reisekostnader ved å bygge denne banestrekningen. Det er heller ikke nevnt hvilke konsekvenser et nytt dobbeltspor Oslo-Asker vil få, for valg av alternativ for denne strekningen.

### Sysselsettingseffekt.

Ringeriksbanen vil gi en sysselsettingseffekt på ca. 6.100-8.800 årsverk i anleggsperioden 1998-2002. Dette er avhengig av alternativ. Den lokale sysselsettingseffekten vil ligge på ca 4.200-6.100. I driftsfasen vil dette gi ca 150 årsverk.

### Konsekvenser for naturressurser.

#### Jordbruk.

På Ringerike er det alt 2 som vil føre til størst ulempe. Her vil en del landbruksarealer bli delt i to.

#### Skogbruk.

Igjen der det alternativ 2 som vil føre til en del ulemper spesielt alternativet via Løken. De øvrige alternativ vil ikke bli berørt.

#### Vannkvalitet.

Ved el-drift og lukkede toalettssystem vil vannkvaliteten i Tyrifjorden ikke bli berørt.

### Konsekvenser for miljø.

#### Landskap.

Her er det versjonene av alternativ 2 som vil ha størst virkning på landskapet. Alternativ 6 og den versjon som går over Lommedalen har minst virkning på landskapet.

#### Kulturlandskap.

Her er allerede virkningen beskrevet og det er alternativ 2 som kommer dårligst ut.

#### Støy.

Det er beregnet støy for en del hus som kommer ut med et gjennomsnittlig støynivå på over 55 og 60 dBA. Det er gode muligheter for å gå inn med støydemping der hvor det er nødvendig. Videre er det noen viktige kultur og naturvernområder som utsettes for støy. Dette er ved alternativ 2.

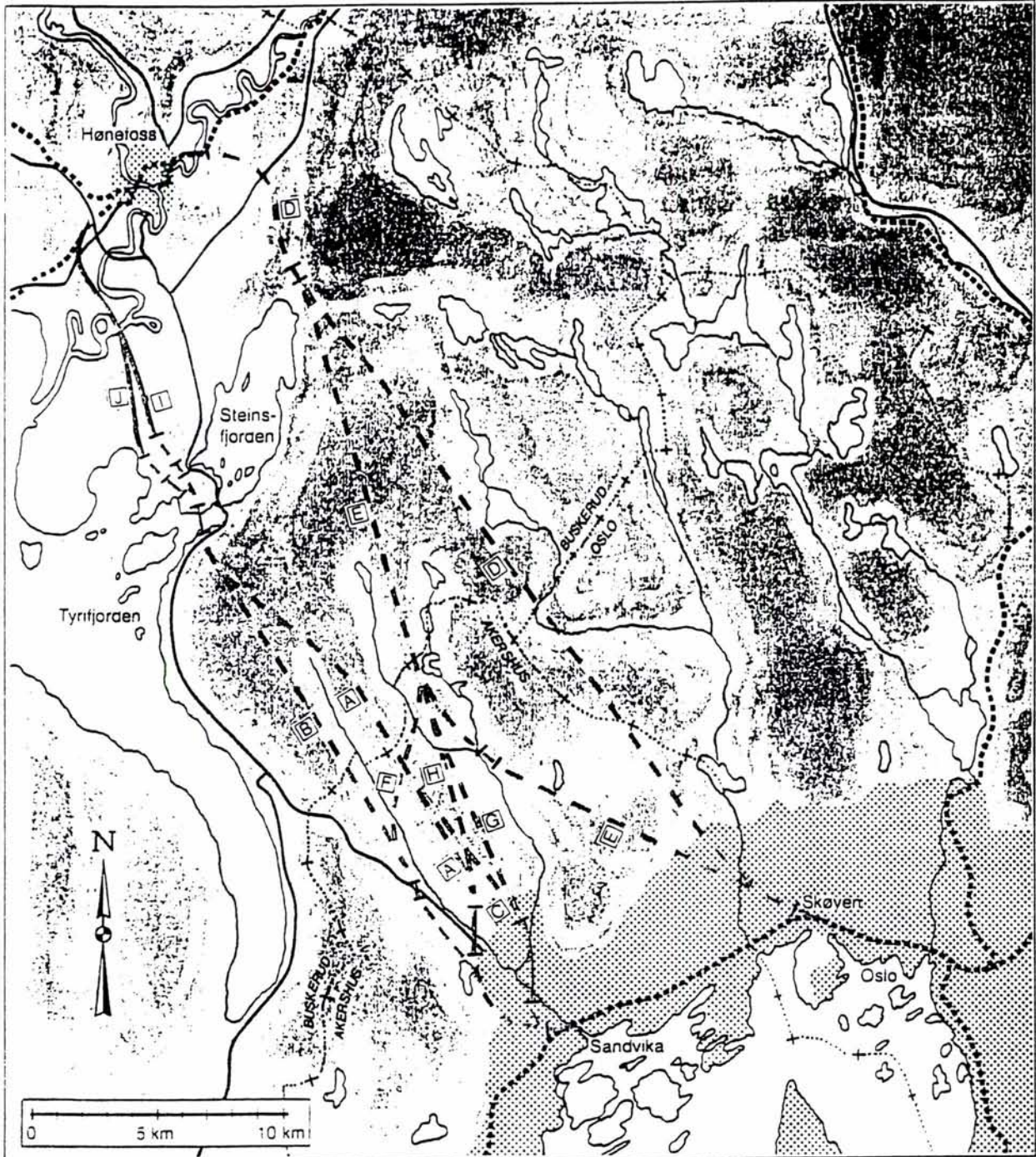
Forholdet til øvrige rutenett/kollektivtrafikk.

Trafikken på Bergensbanen vil nå gå utenom Drammen. Trafikk fra Drammen må nå enten inn til Sandvika eller Oslo S, avhengig av alternativ. Det er flere versjoner av alternativ 6 som går via Sandvika. Ved dette alternativet trenger ikke passasjerer fra Drammen dra helt inn til Oslo for å stige på Bergenstoget. Videre vil det komme et nytt dobbeltspor fram til Asker slik at det ikke vil bli problemer med å avvikle trafikken på denne strekningen.

KONKLUSJON.

Det er ikke kommet noen nye momenter som tilsier at en skal vurdere andre alternativ enn 6, som er det som er tidligere vedtatt. Imidlertid bør en vurdere underalternativ av 6 som går ut fra Sandvika i forhold til det nye dobbeltsporet til Asker.





- |  |   |
|--|---|
| A) Alt. 2 Sandvika-Kroksund via Økri, bearbeidet   | F) Alt. 2/6 Via Bjorum, nytt                      |
| B) Alt. 2 Sandvika-Kroksund via Bjorum, bearbeidet | G) Alt. 2/6 Via Rud, nytt                         |
| C) Alt. 2 Sandvika-Kroksund via Rud, bearbeidet    | H) Alt. 2/6 Via Økri, nytt                        |
| D) Alt. 6 Bearbeidet                               | I) Alt. 2 Kroksund-Honefoss via Vik, bearbeidet   |
| E) Alt. 6 Via Lommedalen, nytt                     | J) Alt. 2 Kroksund-Honefoss via Løken, bearbeidet |

Fig. 4.1 Alternativer som er behandlet i tilleggstuderingen





BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

3020 Drammen

Besøksadresse: Hauges gate 89

Telefon 32 80 85 00

FYLKESRÅDMANNEN

**B5**

NSB  
Plansekretariatet  
Postboks 1162  
0107 Oslo

NORGES STATSBANER		Kass.kode
1 3 MARS 1995		
Sak/Doknr.	42/5004	
Arkivbet.	5554	

TELEFON

32 80 87 00

ELEFAX

32 80 86 76

Vår dato

Vår ref.

07.03.95

Tø1/936/822PN6

88-95

Deres dato

Deres ref.:

17/02-95

92/5004 555.9

## RINGERIKSBANEN. REVIDERT HOVEDRAPPORT JANUAR 1995. UTTALELSE TIL HOVEDRAPPORTEN.

Det vises til møte i administrativ kontaktgruppe torsdag 23/02-1995, hos NSB plansekretariatet. På dette møtet ble også den siste hovedrapporten utdelt. Det ble gjort helt klart at denne hovedrapporten omfattes ikke av en formell høringsrunde etter plan og bygningens bestemmelser. Denne runden er unnagjort i siste del av 1994.

Kommentarer til rapporten :

Denne rapporten er en samler rapport basert delvis på tidligere rapporter. Denne rapporten inneholder også NSB sin foreløpige konklusjon på trasevalg. Det er likevel meget tidlig å velge en trase der alle høringsuttalelsene i den formelle fase ikke er kommet inn. De uttalelsene som er kommet inne er heller ikke tatt med i denne rapporten. Videre inneholder rapporten de samfunnsmessige konsekvensene som ikke var tatt med tidligere.

Det er lagt opp til en svært rask saksbehandling i slutfasen av konsekvensutredningene. En anbefaling av trasevalg skal forelegges Samferdselsdepartementet innen den 15 mars. Denne anbefalingen foreligger allerede i denne hovedrapporten uten at alle høringsuttalelsene er kommet inn og er kommentert. Konklusjonen synes å foreligge uavhengig av høringsuttalelsene.

Forhold til tidligere høringsuttalelser :

Når det gjelder sammendraget av høringsuttalelsen fra fylkeskommunen er den siste behandlingen ikke tatt med i det hele tatt. Det er også sagt svært lite om fylkesdelplanen for Ringeriksbanen. Imidlertid er fylkeskonservatorens uttalelse tatt med som et vedlegg.

Vi forutsetter at de uttalelsene som kommer inn blir bedre kommentert og referert og at uttalelsene følger som vedlegg når saken oversendes til Samferdselsdepartementet for videre behandling.



Videre er noen uttalelser som er kommet fra høringsinstansene tolket slik at de er tatt direkte til inntekt for NSB sitt eget syn. Det vises her til fylkeskonservatorens uttalelse. Dette har igjen blitt presisert i et eget brev fra fylkeskonservatoren.

Videre vurdering av de ulike alternativ er gjort på en lite nyansert måte. Alternativ 2 vil sterkt gripe inn i kulturlandskapet. Det vil bli en kryssing av Tyrifjorden med en bro på ca. 500 m. Senere vil også E-16 bli utbedret og det vil i denne sammenhengen også bli bygget bro. Dette vil til sammen gi en meget sterk negativ innvirkning i kulturlandskapet. Dette er lite vektlagt og kommentert. En slik virkning er også en samfunnsøkonomisk kostnad i negativ retning som må vurderes.

Det er neppe riktig å ta alternativ 2 til inntekt for bedre muligheter for samordnet areal og transport når enkelte kommuner ut i fra andre hensyn ikke legger opp til en arealdisponering som går inn for alternativ 2.

Anbefaling av alternativ.

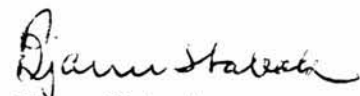
Vi viser til fylkestingets vedtak i sak 84/93 i møte den 09.12.93 : (Vedtaket punkt 1).

"1. Fylkestinget vedtar Fylkesdelplan for Ringeriksbanen/Bergensbanen forkortelse uten endring, med anbefalt hovedalternativ 6 A til videre utredning."

Alternativet 2/6 via Bjørum er i tråd med dette og kan danne utgangspunkt for den videre planleggingen på kommunedelplans- og reguleringsplans nivå. Dette alternativet kommer på andre plass når det gjelder nytte/kostnadsvurderinger som NSB har foretatt. Videre har dette alternativet også stort potensiale når det gjelder overføring av trafikk fra vei til bane spesielt på Oslo og Bærumssiden og ikke minst Ringeriksområdet.

Denne uttalelsen gis fra administrasjonen. Vi tar sikte på å legge denne saken fram for fylkesutvalget i møtet 29. mars 1995. Fylkesutvalgets behandling vil da bli ettersendt NSB's administrasjon/ Samferdselsdepartementet. Vil vil understreke at denne uttalelsen bygger på tidligere uttalelse vi avga under den formelle høringsrunden.

Med hilsen



Bjarne Stabæk  
fylkesrådmann



Knut Brekke  
Fung. Plan og Nærings sjef

Saksbehandler : Terje Ø.Lønseth  
Direkte tlf. nr. : 32 80 87 06

NORGES STATSBANER	Kass.kode
20 JAN. 1995	
Sak/Doknr. ....	
AFRIHst.	

HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE



Utviklingsavdelinga  
Telefon 55 23 92 82  
Telefax 55 23 90 01

NSB  
Plansekretariatet

0048 OSLO

Jnr. 135/95

Arkiv nr. 822

Dykkar ref. 92/5004-555.9

HF/

Bergen, 18. januar 1995

### OVERSENDING AV FYLKESUTVALET I HORDALAND SIN UTTALE

Vedlagt følger kopi av fylkesutvalet sitt vedtak i sak 4/95 , 12.01.95 - TILLEGSRAPPORT FOR RINGERIKSBANEN.

Med helsing

*Haldor Fosse*  
Haldor Fosse

Kopi med vedlegg: Samferdslesdepartementet  
Forum Nye Bergensbanen  
NSB, avd. Bergen  
Akershus Fylkeskommune  
Buskerud Fylkeskommune



J.nr. 3603/94  
Ark. 822 M-95/28  
Saksh. Haldor Fosse  
Sakstype I

SAK NR. :	4/95
MØTEDATO:	12.01.95

Fylkesutvalet

Saksgang	J.nr.	Møtedato	Sak
Fylkesutvalet	2826/94	12.01.95	

## TILLEGGSRAPPORT FOR RINGERIKSBANEN

Hordaland fylkeskommune har no fått til uttale to rapportar som ser nærare på konsekvensar ved val av trase for innkorting av Bergensbanen, ved bygging av den nye Ringeriksbanen. Rapportane er basert på lokale tilhøve, og vedkjem lokale val av alternative trasear. Dette er ikkje avgjerande for Hordaland. For Hordaland er det avgjerande at planen vert sett på som ein plan for delar av eit nasjonalt samferdselsanlegg, og at det må prioriterast i høve til lokale konflikter utifrå dette. Det kan heller ikkje godtakast nokon utsetjing i tid for endeleg val av trase.

### FYLKESRÅDMANNEN 28.12.94:

Eg viser til FUV sak 357/93 om Fylkesdelplan for Ringeriksbanen, og FUV sak 341/94 om Fylkesdelplan for transport og utbyggingsmønster i Bergensområdet. Sak 357/93 gjekk på konsekvensutgreiing for Ringeriksbanen. Den føreliggjande rapporten er ein tilleggsrapport til denne, på bakgrunn av krav om nærare utgreiing om kulturminne m.m. i Hole og Ringerike kommunar, og alternative tracear i Asker og Bærum.

Dei to høyringsrapportane fører ikkje til endring av det som er hovudmålet for Hordaland, styrking av Bergensbanen som transportalternativ. Rapportane er svært detaljerte og omfattande, og sidan dei ikkje direkte vedkjem våre interesser, er dei ikkje lagt ved. Rapportane er tilgjengelege på Utvklingsavdelinga.

Rapporten om korridorane i Sandvika og ved Hønefoss er ei bearbeiding av den opphavelge rapporten, på bakgrunn av innkomne merknader, med framlegg til nye korridorar der det var problem/ interessekonflikter.

Rapporten om konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø i Buskerud, går spesielt inn på desse sidene ved alternativa.

Det er ikkje noko i desse rapportane som vedkjem vare regionale interesser, utover det at store interessekonflikter kan føra til seinking av arbeidet med innkorting av Bergensbanen. Det er viktig for Hordaland å halda fast ved at det er nasjonale mål som ligg til grunn for ny Ringeriksbanen, og at det derfor må leggjast nasjonalt perspektiv på konfliktane.

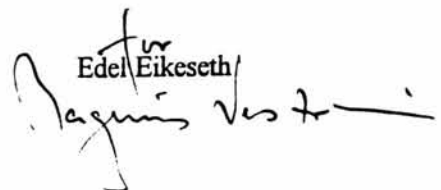
Vidare er det og viktig for Hordaland å få fram at Bergen representerer eit alternativ til Oslo som transitterminal for gods frå Nord - Skandinavia til Europa, spesielt dei vestlege delane. Med den utviklinga av transportinfarkt som vi ser i Sentral-Europa, spesielt på vegnettet, er det viktig å arbeide for alternative transportformer (sjø/bane istaden for bil) og alternative korridorar til kontinentet (over England/ Frankrike i staden for over Danmark/Tyskland).

Til slutt vil eg peika på at denne tilleggsrapporten har ført til utsetjing av denne plansaken i bortimot eitt år, noko som kan føra til at heile prosjektet vert utsett til neste jernbaneplanperiode. Det er viktig å syta for at sentrale styresmakter held ei framdrift i planarbeidet, slik at gjennomføringa kan starta opp i inneverande jernbaneplanperiode 1994-97.

#### FORSLAG TIL VEDTAK:

1. Fylkesutvalet tek tilleggsrapportane for konsekvensutgreiingane for Ringeriksbanen til orientering, og ser innhaldet i desse som Buskerud og Akershus fylkeskommunar sitt kompetanseområde.
2. Fylkesutvalet viser til tidlegare vedtak av 28.10.93, sak 357/93 om å halda fast ved det overordna målet om å få reisetida på Bergensbanen ned til 3 - 3 1/2 time. Fylkesutvalet viser og til at forkorting av reisetida er eit nasjonalt mål, og ber om at dette perspektivet vert lagt på konsekvensvurderingane vidare.
3. Fylkesutvalet vil også peika på at Vestlandet er eit viktig alternativt utgangspunkt for varetransport ut i Europa og resten av verda, spesielt sett på bakgrunn av dei store trafikkproblema som eksisterer i sentraleuropa og miljøkonsekvensane av desse. Dette gjer Bergensbanen viktig også i større samanheng.
4. Fylkesutvalet vil sterkt oppmoda NSB og Samferdselsdepartementet å syta for at planprosessen no vert fullført snarast råd, slik at prosjektet kan starta opp i inneverande jernbaneplanperiode 1994-97 og gjennomførast i tråd med tidlegare målsetting.

  
Harry Herstad

  
Edel Eikeseth



NORGES STATSBANER	Kass.kode
27 JAN. 1995	
Sak/Doknr. ....	
Arkivbet. ....	

HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE



Utviklingsavdelinga  
Telefon 55 23 92 82  
Telefax 55 23 90 01

NSB  
Plansekretariatet

0048 OSLO

Jnr. 135/95

Arkiv nr. 822

Dykkar ref. 92/5004-555.9

HF/

Bergen, 26. januar 1995

### HØYRINGSUTTALE TIL TILLEGGSRAPPORT FOR RINGERIKSBANEN

Fylkesutvalet i Hordaland gjorde slikt vedtak i sak 4/95, 12.01.95 - TILLEGGSRAPPORT FOR RINGERIKSBANEN:

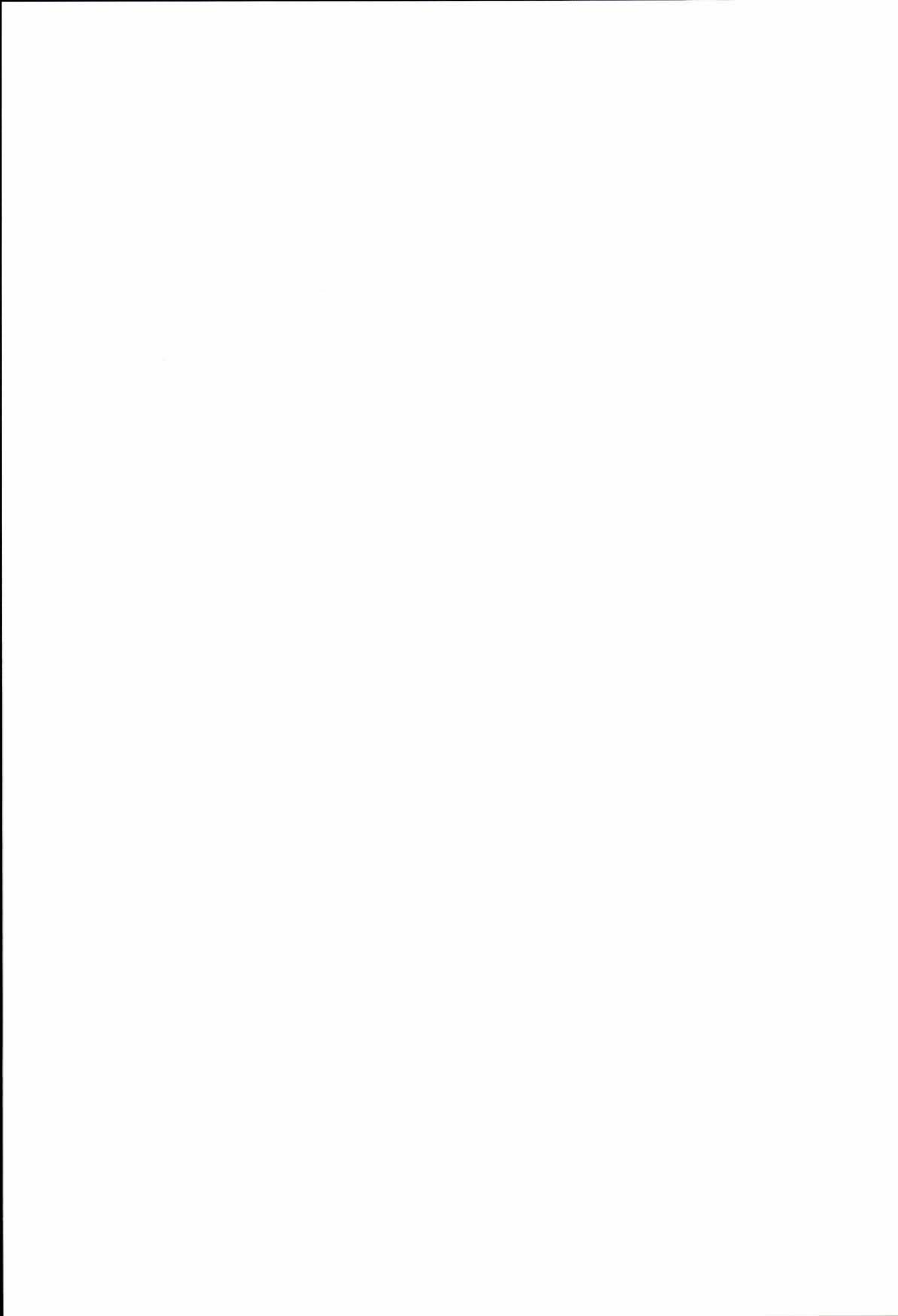
1. Fylkesutvalet tek tilleggsrapportane for konsekvensutgreiingane for Ringeriksbanen til orientering, og ser innhaldet i desse som Buskerud og Akershus fylkeskommunar sitt kompetanseområde.
2. Fylkesutvalet viser til tidlegare vedtak av 28.10.93, sak 357/93 om å halda fast ved det overordna målet om å få reisetida på Bergensbanen ned til 3 - 3 1/2 time. Fylkesutvalet viser og til at forkorting av reisetida er eit nasjonalt mål, og ber om at dette perspektivet vert lagt på konsekvensvurderingane vidare.
3. Fylkesutvalet vil også peika på at Vestlandet er eit viktig alternativt utgangspunkt for varetransport ut i Europa og resten av verda, spesielt sett på bakgrunn av dei store trafikkproblema som eksisterer i sentraleuropa og miljøkonsekvensane av desse. Dette gjer Bergensbanen viktig også i større samanheng.
4. Fylkesutvalet vil sterkt oppmoda NSB og Samferdselsdepartementet å syta for at planprosessen no vert fullført snarast råd, slik at prosjektet kan starta opp i inneverande jernbaneplanperiode 1994-97 og gjennomførast i tråd med tidlegare målsetting."

Ved ein feil vart berre innstillinga sendt Dykk i vårt brev av 18.01.95. Eg ber om at dette brevet vert nytta som vedlegg i saka.

Med helsing

  
Haldor Fosse

Kopi : Samferdslesdepartementet  
Forum Nye Bergensbanen, Rådhuset, 3500 Hønefoss  
NSB, planavd. Strømsgt.4 5015 Bergen,  
Akershus Fylkeskommune  
Buskerud Fylkeskommune

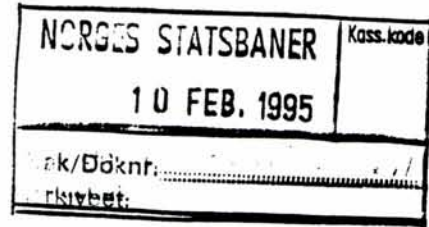






NSB Banedivisjonen  
Banedirektøren

0048 OSLO



Saksbeh.: Bernt Iversen

Dato: 9 FEB. 1995

Deres ref.

Vår ref.  
BOI/

Saksnr.  
9206415-37  
(Oppgis ved all henvendelse)

Arkivnr.  
651.1

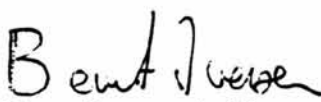
**RINGERIKSBANEN - HØRING AV TILLEGGSSUTREDNING TIL  
KONSEKVENSSUTREDNING FASE 1.**

Det vises til brev herfra av 03.01.95.

Saken ble behandlet av byutviklingskomiteen i møte 01.02.95, sak 35/95. Komiteen avga uttalelse på vegne av Oslo kommune.

Vedlagt følger kopi av byutviklingskomiteens protokoll og byrådets innstilling med plan- og bygningsetatens tilråding, samt kommentarer fra aktuelle etater, bedrifter og bydeler.

Seksjon for plan og utbygging

  
Bernt Iversen (e.f.)  
Spesialrådgiver

VEDLEGG

Kopi m/ vedlegg: Plan- og bygningsetaten

**Ringeriksbanen - Oslo kommunes uttalelse til tilleggsutredning til konsekvensutredning fase 1 - Byrådsak 3 av 10.01.95**

Sendt til Byrådet.

**Byutviklingskomiteen** har behandlet saken i møte 01/02/95 sak 35

**Saken gjelder:**

NSB Konsernstab strategi som tiltakshaver har utarbeidet tilleggsutredning til konsekvensutredning fase 1 for Ringeriksbanen (innkorting av Bergensbanen på strekningen Hønefoss - Oslo). Følgende tilleggsutredninger i forbindelse med konsekvensutredning fase 1 ble pålagt ved den sentrale behandlingen:

- Utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvika - området og kombinasjoner mellom henholdsvis alternativene 1 og 2 og alternativ 6A.
- Utredning av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Buskerud.

Foreliggende byrådsak omhandler bare det første temaet da det andre temaet synes å berøre problemstillinger som er lite relevante i forhold til Oslo kommune.

Byrådet er opptatt av at investeringene i Ringeriksbanen utnyttes best mulig gjennom at den nye jernbanestrekningen tillegges regionale transportoppgaver. Utbyggingskorridoren bør omfatte stopp både i Sandvika og i nærheten av Rykkinn. En ny stasjon på sistnevnte sted bør etter byrådets oppfatning lokaliseres ut fra markedsgrunnlaget ved både eksisterende og fremtidig bosetting og arbeidsplasser. Konkurransforholdet mellom en ny stasjon på Ringeriksbanen ved Rykkinn og annen kollektivtrafikk, herunder Kolsåsbanen, bør vurderes nærmere.

Myndighet til å avgi uttalelse på vegne av kommunen er delegert til byutviklingskomiteen.

*Byrådet innstiller til byutviklingskomiteen å fatte følgende vedtak:*

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende tilleggsutredning til konsekvensutredning fase 1 om utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvika-området og kombinasjoner mellom alternativene 1 og 2 og alternativ 6A:

Oslo kommune viser til at Ringeriksbanen vil kreve store investeringer, og det er etter kommunens oppfatning viktig at disse utnyttes best mulig ved at den nye jernbanestrekningen tillegges regionale transportoppgaver. I det videre utredningsarbeidet bør NSB fokusere på en utbyggingskorridor som innebærer stopp både i Sandvika og i nærheten av Rykkinn. Alternativene 2 og 2/6 synes å være best egnet til å avlaste veinettet i Oslo for biltrafikk og å utnytte nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Ved lokalisering av ny stasjon i nærheten av Rykkinn bør NSB vurdere markedsgrunnlaget ut fra både eksisterende og fremtidig bosetting og arbeidsplasser. Konkurransforholdet mellom en slik stasjon og annen kollektivtrafikk, herunder Kolsåsbanen, bør vurderes nærmere. Oslo kommune viser forøvrig til sine uttalelser når det gjelder transportutredningen for Vestkorridoren og Ringeriksbanen - konsekvensutredning fase 1.

**Byutviklingskomiteens behandling:**



Følgende representanter deltok under komiteens behandling av saken:

Britt Hildeng (A), Grete Horntvedt (H), Erling Lae (H), Marit Kjos Sørensen (H), Sveinung Lunde (H), Jan Haldorsen (A), Marianne Seip Haugsnes (A), Aslaug Laurantzen (A) Per Eggum Mauseth (SV), Siri Aasheim (SV), Arve Lønnum (F).

#### MERKNAD:

*Komiteens mindretall, medlemmene fra H er i hovedsak enig i byrårets vurdering i denne saken. Etter disse medlemmer skjønn bør jernbanen bygges ut der hvor den har sine komparative fortrinn, dvs. hvor det finnes befolkningsmessig grunnlag for den. Disse medlemmer finner det således samfunnsøkonomisk riktig at ringeriksbanen tillegges regionale transportoppgaver. Disse hensyn taler for å anbefale alternativene 2 og 2/6 som innebærer stopp i Sandvika.*

Dersom jernbanen skal bli konkurransedyktig på strekningen Bergen - Oslo vil imidlertid tid være et vesentlig moment. Den tidsmessige forskjellen mellom de foreliggende alternativene synes imidlertid å være marginal. På bakgrunn av dette finner disse medlemmer å kunne støtte byrårets forslag til uttalelse.

Disse medlemmer ber byrådet ettersende opplysninger gitt av Plan- og bygningsetaten om tidsbruken på de forskjellige strekningene.

#### Votering:

Byrårets innstilling ble enstemmig vedtatt.

*Etter dette er byutviklingskomiteens vedtak:*

Oslo kommune avgir slik uttalelse vedrørende tilleggsutredning til konsekvensutredning fase 1 om utredning av konsekvenser av bearbeidet alternativ 2 i Sandvika-området og kombinasjoner mellom alternativene 1 og 2 og alternativ 6A:

Oslo kommune viser til at Ringeriksbanen vil kreve store investeringer, og det er etter kommunens oppfatning viktig at disse utnyttes best mulig ved at den nye jernbanestrekningen tillegges regionale transportoppgaver. I det videre utredningsarbeidet bør NSB fokusere på en utbyggingskorridor som innebærer stopp både i Sandvika og i nærheten av Rykkinn. Alternativene 2 og 2/6 synes å være best egnet til å avlaste veinettet i Oslo for biltrafikk og å utnytte nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Ved lokalisering av ny stasjon i nærheten av Rykkinn bør NSB vurdere markedsgrunnlaget ut fra både eksisterende og fremtidig bosetting og arbeidsplasser. Konkurransforholdet mellom en slik stasjon og annen kollektivtrafikk, herunder Kolsåsbanen, bør vurderes nærmere. Oslo kommune viser forøvrig til sine uttalelser når det gjelder transportutredningen for Vestkorridoren og Ringeriksbanen - konsekvensutredning fase 1.

Oslo bystyres sekretariat, den 03. februar 1995

Jan Ivar Bratås 