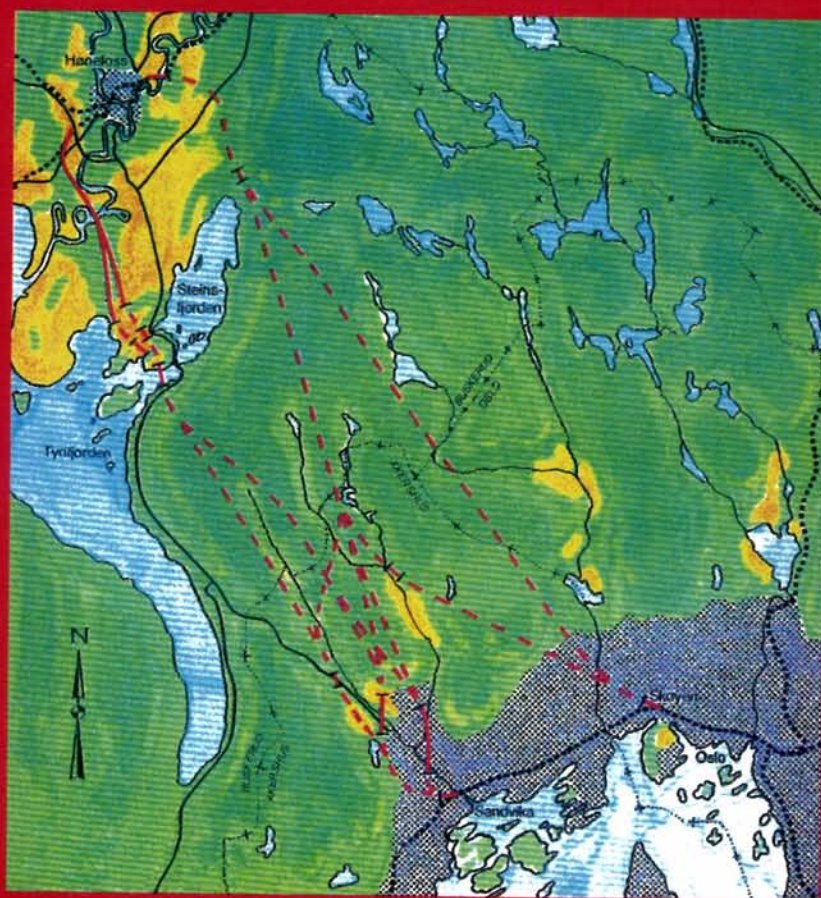


# Ringeriksbanen

Arkiv:  
t.e



## Bergensbanens forkortelse

### TILTAKSHAVER'S INNSTILLING

BEHANDLING AV INNKOMNE UTTALELSER TIL:

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

NSB Infrastruktur  
Strategisk Plankontor

16.mai 1995

# NSB



Jernbaneverket  
Direktoratet  
Biblioteket

Eks. 1

g 625.111 (481) NSB Nor

09tu06288

## INNLEDNING

Med bakgrunn i **Stortingets vedtak av 18.juni 1992** vedrørende forsering av arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss - Oslo), la NSB den 1.juli 1992 frem "Melding etter Plan- og bygningsloven § 33 - 3 konsekvensutredninger Ringeriksbanen" til høring og offentlig ettersyn.

Meldingen omfattet også et forslag til utredningsprogram med angivelse av innholdet i en grovmasket kosekvensutredning fase I, etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a. Konsekvensutredningsprogrammet ble godkjent av NSB Bane, Banedirektøren, etter fremlegg for Miljøverndepartementet, 6.mai 1993.

Konsekvensutredning for fase I, samt forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II, lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 19.juli 1993 til 31.oktober 1993. Jernbaneutredningens hovedrapport av juli 1993 ble sendt ut til orientering i samme periode. Behandlingen av høringsuttalelsene med sammendrag og innstilling ble presentert i dokumentet "Behandling av innkomne uttalelser til Konsekvensutredning fase I og Program for fase II av 1.juli 1993 - Prosjektrådets innstilling", datert 20.mai 1994. Banedirektøren's videre behandling av saken resulterte i et krav om tilleggsutredninger i brev av 26. sept. 1994.

Tilleggsutredningsarbeidet ble presentert i to rapporter; "Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning Nov. 1994" og "Spor i Ringeriksjord 1. Nov. 1994". Rapportene ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring henholdsvis 1.nov. og 15.nov. 1994. I forbindelse med tilleggsutredningsarbeidet er det også presentert en "Jernbaneutredning Revidert Hovedrapport, januar 1995" som ble lagt ut til orientering og merknader 7. februar 1995. Frist for innsending av merknader til alle rapportene ble satt til 7.mars 1995.

Foreliggende rapport er en stikkordsmessig gjennomgang av de innkomne uttalelser til de ovenfor nevnte rapporter. Merknadene er redigert i følgende rekkefølge:

- A     STATLIGE ORGANER
- B     FYLKESKOMMUNALE ORGANER
- C     KOMMUNALE ORGANER
- D     ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

Videre er det med *uthevet og kursiv* skrift gitt NSBs kommentarer til hver enkelt uttalelse. I kommentarene er uttrykkene "tas til orientering" og "tas til etterretning" brukt. Med "tas til orientering" menes at NSB har merket seg kommentaren(e), med "tas til etterretning" menes at NSB har merket seg kommentaren(e) og vil følge den/de opp i det etterfølgende arbeide. Til slutt er det gitt en oppsummering med konklusjoner hvor tiltakshaver's innstilling på valg av trasèkorridor fremgår.

Hensikten med sammenstillingen er at den skal danne grunnlag for NSB Banedirektøren, som av Samferdselsdepartementet er delegert godkjennende myndighet, etter fremlegg for Miljøverndepartementet, å avgjøre om konsekvensutredning fase I slik den nå er utført med tilleggsutredninger, kan godkjennes. I tillegg skal dette dokumentet også danne grunnlag for Banedirektørens fastlegging av den videre planprosess for konsekvensutredningsarbeidet.

Høringsuttalelsene er innbundet og vedlagt i eget bilag.

I forbindelse med høring av rapportene har Hole kommune ved behandling av saken vedtatt å få utarbeidet en vurdering av NSBs Reviderte Hovedrapport med vekt på vurdering av samfunnsnytte og jernbanetekniske forutsetninger. Dette arbeidet er nå ferdig og presentert i rapporten "*Ringeriksbanen - ei fagleg vurdering av NSB sitt planarbeid, april 1995*". Rapporten ble mottatt av NSB 5.mai d.å. NSB vil i løpet av mai/juni gjøre en grundig gjennomgang av rapporten og presentere sin vurdering av den. Vurderingen vil følge saken ved oversendelse til Samferdselsdepartementet i slutten av juni d.å.

# INNHold

	side
INNLEDNING	1
INNHold	3
I. MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER	6
<b>A STATLIGE ORGANER</b>	6
A1 Kommunal- og arbeidesdepartementet	6
A2 Justis- og politidepartementet	6
A3 Statens vegvesen Vegdirektoratet	6
A4 Statens vegvesen Buskerud Vegkontoret	8
A5 Statens vegvesen Akershus Vegkontoret	10
A6 Direktoratet for sivilt beredskap	11
A7 Fylkesmannen i Oslo og Akershus	11
A8 Fylkesmannen i Buskerud (Miljøvernavdelingen)	14
A9 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud	15
A10 Forsvarets Byggingstjeneste	17
A11 Fylkesmannen i Oslo og Akershus (Landbruksavdelingen)	17
A12 Riksantikvaren	17
A13 Direktoratet for Naturforvaltning	19
A14 Det Kongelige Landbruksdepartement	20
A15 Statens forurensningstilsyn	21
A16 Statens vegvesen Oslo	21
A17 Samferdselsdepartementet	23
<b>B FYLKESKOMMUNALE ORGANER</b>	24
B1 Akershus fylkeskommune	24
B2 Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen (brev av 21.2.95)	27
B3 Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen	29
B4 Buskerud fylkeskommune, Plan- og Næringskontoret	29
B5 Buskerud fylkeskommune, Fylkesrådmannen	29
B6 Hordaland fylkeskommune	31
<b>C KOMMUNALE ORGANER</b>	32
C1 Oslo kommune	32
C2 Bærum kommune	32
C3 Hole kommune	33
C4 Ringerike kommune	36
C5 Bergen kommune	37
C6 Vaksdal kommune	38

C7	Jevnaker kommune	38
C8	Landbruksnemd i Ringerike i Ringerike (vedlagt høringsuttalelse A9)	39
C9	Landbruksnemda i Ringerike i Hole (vedlagt høringsuttalelse A9)	40
C10	Landbrukskontoret i Asker, Bærum og Oslo	42
C11	Røa Bydelsforvaltning (Oslo)	42
<b>D</b>	<b>ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE</b>	<b>43</b>
D1	Skiforeningen	43
D2	Norges Miljøvernforbund	45
D3	Foreningen til Norske fortidsminnemerkeres bevaring, Buskerud avdeling	45
D4	Østbyskogen Vel	45
D5	Tanum Vel	46
D6	Ringerike Handelstandforening	47
D7	Vestre Jong Huseierforening	47
D8	Løvenskiold - Vækerød	48
D9	Franzefoss	49
D10	Esben Oust Heiberg (Vestre Jong Gård)	49
D11	Sjur Løchen Fogth	50
D12	Knut Christophersen	51
D13	Selskabet til Sandvikens vel	51
D14	Jongsåsen Vel	52
D15	Berger og Rykkinn Vel	52
D16	Naturvernforbundet i Oslo og Akershus	53
D17	Naturvernforbundet i Buskerud	53
D18	Hole Venstre	54
D19	Hans Olav Egede Larssen	54
D20	Erik Moe Haugen	55
D21	Tor Kvandal	55
D22	Fred Harald Nilssen	55
D23	Jan Chr. Krohn	56
D24	Svein Jørgensen	56
D25	Sindre Nørgaard	57
D26	Viggo Ree	57
D27	Oslo og omland Friluftsråd (OOF)	58
D28	Buskerud Bondelag	59
D29	Hole landbrukslag v/Otto Solli	60
D30	Norderhov Sogneselskap, Hønefoss	60
D31	Ådal arbeiderlag, Hallingby	61
D32	Norsk Ornitologisk Forening (NOF)	61
D33	Bjørn Bili, Øvre Vik (gnr. 192, bnr.3), Røyse	62
D34	Advokatfirmaet Bentzen og Roll-Matthiesen, for Harry Rørvik, Rørvik gård (gnr. 232, bnr. 2), Hole	63

D35	Oslo og Omegn Turistforening	64
D36	Jan Fredrik Larsen, 1300 Sandvika	64
D37	Den Norske Turistforening	65
D38	Interessegruppe i Hole, Miljøet i bygda vår, 3530 Røyse	65
D39	B. O. Sollien, 3500 Hønefoss	66
D40	Roar Johansen, Søndre Veisten, Norderhov, 3500 Hønefoss	66
D41	John Arne Hole, 3501 Hønefoss	67
D42	Asker og Bærum Bondelag	67
D43	Natur og Ungdom	67
D44	Syklistenes landsforening	68
D45	Lars Christensen, Jongsåsveien 25B	68
D46	Olaf Bryn Røkholt, Bryn Gård	69
D47	Universitetet i Oslo, Botanisk Hage og Museum	69
<b>II.</b>	<b>OPPSUMMERING / KONKLUSJONER</b>	<b>70</b>
<b>1.</b>	<b>KONSEKVENsutREDNING FASE I - TILLEGGSUTREDNING</b>	<b>70</b>
	HOVEDPUNKTER	70
	Kommentarer	71
<b>2.</b>	<b>JERNBANEUTREDNING - REVIDERT HOVEDRAPPORT</b>	<b>74</b>
	MERKNADER TIL FAGLIG INNHOLD FRA HØRINGSINNSTANSENE	74
	Kommentarer	75
	KORRIDORALTERNATIVENE - PRIORITERING	76
	Kommentarer	78
<b>3.</b>	<b>OPPSUMMERING</b>	<b>79</b>
	UTREDNINGSPLIKTEN - NYE MOMENTER	79
	VALG AV UTBYGGINGSKORRIDOR	80
<b>4.</b>	<b>KONKLUSJONER/INNSTILLING</b>	<b>81</b>
<b>5.</b>	<b>VIDERE PLANPROSESS OG FREMDRIFT</b>	<b>82</b>
	INTERN PLANPROSESS	82
	EKSTERN PLANPROSESS	82

**EGET BILAG: Samtlige høringsuttalelser**

# I MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER

## A STATLIGE ORGANER

### A1 Kommunal- og arbeidsdepartementet

- 1 Ingen merknader til tilleggsutredning av trasèkorridorer, kulturminner og kulturmiljø i Buskerud og Revidert Hovedrapport.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*

### A2 Justis- og politidepartementet

- 1 Saken foranlediger ingen høringsuttalelse fra Departementet, men det vises til deres tidligere uttalelse datert 1.11.93.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*

### A3 Statens vegvesen Vegdirektoratet

KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Det er ikke kommet til noe nytt i forhold til tidligere avgitte høringsuttalelse. Tidligere spørsmål er forutsatt tatt opp i forbindelse med Revidert Hovedrapport

REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 2 Ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere Ringeriksbanens innvirkning på vegtrafikken. Ikke grunnlag for å anta endringer i trafikken på E16.
- 3 Savner tallgrunnlag for NSBs potensiale i nærtrafikken inn mot Oslo. Viktig å få frem hvordan banen kan utnyttes for å redusere behovet for veginvesteringer.
- 4 Det er lite overordnede vurderinger i forhold til vegnettet i Buskerud fylke.
- 5 Ny E16 Rørvik - Vik mangler tilfredsstillende standard. Utbygging av jernbane og vei i dette området kan skje uavhengig av hverandre, men



planløsningen må være tilstrekkelig samordnet. Miljøbelastningen forårsaket av både jernbane- og veiprojektet i dette området vil bli stor.

- 6 Ved valg av alternativ 2 må det klarlegges om kryssingen av Kroksundet kan tåle Ringeriksbanen i tillegg til ny E16 og planlegging av vegstrekningen E16 Rørvik - Vik må samordnes med planleggingen av Ringeriksbanen.
- 7 Tilgjengeligheten til Bergensbanen fra Drammensområdet bør utredes bedre og vurderes med sikte på å få til et stasjonsmønster i samordning med nåværende og fremtidig arealbruk. Må legges til rette for minst mulig trafikkarbeidskrevende matesystemer.
- 8 Det foreligger ikke utredninger som viser de trafikale konsekvensene av Ringeriksbanen. Viser til Vestkorridorutredningen og behov for tilleggsutredninger. NSBs potensiale i nærtrafikken må klargjøres.
- 9 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.
- 10 Utredningen om Ringeriksbanen er ikke samordnet med Vestkorridorutredningen mht trafikale konsekvenser. Utredningsplikten for Ringeriksbanen synes dermed ikke å være oppfylt.
- 11 I følge vegkontoret vil under 50% av kapasiteten på det foreslåtte jernbanenettet bli utnyttet i år 2010. Det stilles spørsmål om dette kan være riktig, samtidig som samordnet veg- og baneprojektet i Vestkorridoren har som mål å få overført mest mulig trafikk til bane.
- 12 Vegdirektoratet vil evt. komme tilbake til saken når KU om Vestkorridoren er oversendt til sentral behandling fra vegkontorene. Viser videre til uttalelser fra Statens vegvesen Akershus, Oslo og Buskerud.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Beregninger for overført trafikk er gjennomført, men ikke presentert i rapporten. Disse beregningene viser at bygging av Ringeriksbanen med dertilhørende overført trafikk fra vei til bane vil gi en reduksjon av ÅDT på E 16 fra 18% til 26% i åpningsåret. Effekten er størst for alternativ 2 og minst for alternativ 3. For E18/Vestkorridoren viser beregningene at effekten er helt minimal og varierer mellom 0% og 1% i redusert ÅDT. Vestkorridorutredningen viser det samme. Betydningen av de angitte*

*reduksjoner i ÅDT på veginvesteringsmidler og prioritering av disse i forhold til E16 og E18 må vurderes av Vegdirektoratet. Tallmateriale vil følge saken ved oversendelse til Samferdselsdepartementet.*

- 3) *Jfr. pkt. 2.*
- 4) *Tiltak og forhold til vegnettet vil bli mer detaljert behandlet i kommunedelplanleggingen. Imidlertid er nødvendige tiltak på vegnettet, forårsaket av jernbanefremføringen, forutsatt dekket innenfor kostnadsoverslagene som har en nøyaktighet på +/- 30 %.*
- 5) *Tas til etterretning. Samordning av planleggingen vil skje i forbindelse med kommunedelplanleggingen.*
- 6) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A4 pkt. 12.*
- 7) *Drammensmarkede er et viktig marked for jernbanereiser i retning Bergen. NSB vil derfor prioritere å få til et godt matesystem med tog fra Drammensområdet og inn til Bergensbanen. Etter at Ringeriksbanen er bygget ut, f.eks. alternativ 2 med avgrensning fra Sandvika, vil den totale reisetiden fra Drammen til Hønefoss bli kortere enn med dagens ekspress tog fra Drammen til Hønefoss. Det er derfor etter NSBs oppfatning ikke grunnlag for å tro at trafikkbelastningen på vegsystemet inn til Bergensbanen vil bli vesentlig endret fra dagens situasjon.*
- 8) *Tas til orientering. Jfr. kommentarer til A16.*
- 9) *Tas til orientering. N/K-analysen er gjennomført i henhold til prinsipper og forutsetninger som er fastlagt i ECON-rapport 105/94 "Nytte-/Kostnadsanalyse av jernbaneinvesteringer", datert 19.04.94. (prosjekt utført for Samferdselsdept.)*
- 10) *Tas til orientering. Jfr. kommentarer til A16.*
- 11) *Dette er en udokumentert påstand og NSB kjenner ikke til analyser/prognoser som bekrefter den.*
- 12) *Tas til orientering.*

#### **A4 Statens vegvesen Buskerud, Vegkontoret**

##### **KU TILLEGGSSUTREDNING:**

- 1 Dokumentasjon på trafikkprognosene for overført og nyskapt trafikk foreligger ikke.
- 2 Forhold til vegnettet er ikke avklart med Vegvesenet før korridorvalg skjer, slik NSB ga uttrykk for i sin kommentar til tidligere høringsuttalelse. Konfliktene syntes å bli ulike for de forskjellige alternativene. Forutsetter at alle nødvendige tiltak på vegnettet som følge av ny bane er tatt med i NSBs kostnader.
- 3 For alternativ 2 syntes variant via Løken å være noe vanskeligere å

samordne med ny vegtrasè Ev 16 Rørvik - Vik , enn variant Vik.

- 4 Utredningen er for unøyaktig til å avklare konsekvenser/tiltak ved kryssing av riks- og fylkesveier. Ny bane syntes å måtte krysse under Rv 35 Askvegen og ikke på bru over. Utvidelse av løsmassetunnelen under Ev 16 Omkjøringsveien vil også bli en utfordring.
- 5 Ønskelig med mer detaljert utredning før korridor velges.

REV. HOVEDRAPPORT:

- 6 Trafikkprognoser er ikke dokumentert. Innsparte ulykker på vegnettet gir lite utslag i beregningene og en satsing på veg-tiltak vil være vesentlig bedre med tanke på ulykkessituasjonen.
- 7 Det er lite dokumentert i rapporten at Ringeriksbanen vil ha lite å si for Drammensområdet. Mating til Bergensbanen fra Drammen trenger ikke nødvendigvis skje med tog, men kan gi økt biltrafikk til/fra stasjonen på Bergensbanen. Det er ikke vurdert hva dette kan gi av økte trafikkulykker og miljøulemper.
- 8 Vurdering av forholdet til vegnettet mangler for de forskjellige alternativene. Det må utarbeides mer detaljerte planer for de ulike vegtiltak. Kostnader for tiltakene forutsettes bekostet av NSB. For noen av alternativene vil det være aktuelt å ruste opp endel vegstrekninger som følge av anleggstrafikken. Disse kostnadene må dekkes av NSB.
- 9 Ny E16 Rørvik - Vik er ikke med i vedtatt NVVP 1994 - 97. Utbygging av jernbane og vei i dette området kan skje uavhengig av hverandre, men planløsningen må være tilstrekkelig samordnet. Miljøbelastningen forårsaket av både jernbane- og veiprojektet burde vært belyst i konsekvensutredningen. Optimistisk å forvente at Ringeriksbanen skal være avklart i juli 1995.
- 10 Det trekkes i tvil utsagnet om at det er tilstrekkelige arealer for en stasjon ved Rørvik. Adkomsten til E16 synes problematisk og det er sannsynligvis nødvendig med en egen lokalvei frem til boligområdet.
- 11 N/K-brøken regnes annerledes enn i vegvesenet, og prosjektet er dermed ikke direkte sammenlignbart med vegvesentes prosjekter.
- 12 Ved valg av alternativ 2 må sentrale myndigheter samtidig klarlegge om kryssingen av Kroksundet kan tåle Ringeriksbanen i tillegg til ny E16. Videre må det være et krav til NSB at vegstrekningen E16 Rørvik - Vik planmessig avklares samtidig med Ringeriksbanen.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Trafikkprognoser er redgjort for i Revidert Hovedrapport. Persontrafikk sin delrapport om trafikkprognoser tilsendes Vegvesenet.*
- 2) *På jernbaneutredningsnivå er planleggingen for unøyaktig til at det er hensiktsmessig å avklare inngrep og tiltak i detalj. Dette vil bli nærmere avklart i senere planleggingsfase, kommunedelplanleggingen. Kostnadmessig er det tatt høyde for nødvendige konstruksjoner, veiomlegginger og evt. nye tilknytninger til stasjons-/holdeplassområder.*
- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *Jfr. pkt. 2 ovenfor, tas forøvrig til orientering.*
- 5) *Etter NSBs oppfatning er alle beslutningsrelevante forhold nå avklart slik at trasèkorridor kan velges.*
- 6) *Trafikkprognoser er dokumentert i delrapport nr. 6 som oppgitt i Rev. Hovedrapport. Pkt.et tas forøvrig tilorientering.*
- 7) *Jfr. A3 pkt. 7*
- 8) *Vil bli sett nærmere på i fase II, kommunedelplanleggingen. Ikke hensiktsmessig å se på detaljkonsekvenser på dette overordnede nivået, da disse vil endre seg under arbeidet med optimalisering av linja.*
- 9) *Tas til orientering. Det tas sikte på å samordne planleggingen med vegvesenets planer i fase II, kommunedelplanleggingen.*
- 10) *En grovvurdering på dette overordnede plannivå er at det er tilstrekkelig med tilgjengelige arealer i området til å kunne få til en stasjon/holdeplass på Rørvik. Det er her mest sannsynlig med en holdeplass som er vesentlig mindre arealkrevende enn en stasjons-løsning. NSBs vurdering er at dersom alternativ 2 blir valgt, og dersom det skal tilrettelegges for et stopp på Rørvik, så vil arealproblematikken kunne løses.*
- 11) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A3 pkt.9*
- 12) *Tas til orientering. Det tas sikte på å samordne planleggingen med Vegvesenets planer i fase II, kommunedelplanleggingen.*

**A5 Statens vegvesen Akershus Vegkontoret**

## KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Flere av alternativene vil krysse riks- og fylkesveger i Akershus. Kommenterer ikke dette nå, men forutsetter at videre planlegging vil skje i nært samarbeide med vegkontoret.

## REV. HOVEDRAPPORT:

- 2 Viser til Statens vegvesen Oslo sin høringsuttalelse. Utredning gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere Ringeriksbanens innvirkning på lokaltrafikken i Vestkorridoren. Stiller seg bak krav om utvidede analyser. Ønskelig å få analysert mulighetene for å benytte Ringeriksbanen på en

bedre måte i lokaltrafikken.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til etterretning.*
- 2) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A 16.*

## A6 Direktoratet for sivilt beredskap

KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Alternativ 6 via Lommedalen eller alternativ 2/6 via Bjørum er de beste løsningene fordi disse alternativene:
  - reduserer kraftig behovet for broer, veikryssninger og over/underganger
  - er mindre utsatt for ulykker forårsaket av natur eller mennesker
  - mindre utsatte sabotasje- og angrepsmål i krig
  - total sett i beredskapsmessig sammenheng er best
  - går gjennom mindre tettbefolkede områder
  - reduserer faren for både menneskelige og miljømessige konsekvenser ved transport av farlig gods på jernbane
  - medfører tunnelavbrekk før Åsa.
- 2 Viser til at NSB har tatt til etterretning budsjettering av kostnader for å redusere uhell i tunnel.

REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 3 Ingen merknader.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *I forbindelse med detaljprosjektering av tunnelen vil utforming være basert på de krav relevante myndigheter stiller til adkomst, sikkerhet og beredskap.*
- 3) *Tas til orientering.*

## A7 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fagavdelingenes uttalelser vedlegges. Samlet sett gir de uttrykk for fylkesmannens vurdering av trasealternativene. Fylkesmannen støtter fagavdelingenes uttalelser og har forøvrig ingen merknader.

**Miljøvernavdelingen:**

## KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 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 er det ikke regnet 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 en slik overføring av trafikk ha åpenbare positive miljø og samfunnsøkonomiske effekter.

**Vurdering av alternativene:**

- 2 Tverrslag er plassert i sentrale områder av Marka. Disse vil utvilsomt ha negative virkninger for naturmiljø og friluftsliv. Det er uklart hvorvidt anleggsveiene skal holdes intakte og åpne såvel sommer- som vinterstid av hensyn til beredskap og transport ved vedlikehold og eventuelle uhell i tunnelen. Det er ikke foretatt særskilt konsekvensvurderinger av tverrslagene.
- 3 Det pekes 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 så store konsekvenser at de burde ha vært utredet allerede i fase I som grunnlag for valg av trasèkorridor.
- 4 Alt.2. Sandvika - Kroksund - Hønefoss.  
Det bør arbeides videre med å finne frem til trasèer som tar hensyn til Kampebråten og Jongsåsveien naturminner. Variant via Bjørum medfører betydelig mindre negative konsekvenser enn øvrige varianter. Det er foreslått tverrslag i Djupedalen. Djupedalen og Kjaglidalen er foreslått vernet etter Naturvernloven som hhv landskapsverneområde og naturreservat. Inngrep i slike områder skal unngås. Viser til tidligere uttalelse vedrørende videreføring av trasèen mot Kroksund og Hønefoss.
- 5 Alt.3: Grefsen. Viser til tidligere uttalelse. Anleggstrafikk gjennom Sørkedalen er lite ønskelig.
- 6 Alt.:6. Skøyen - Åsa - Hønefoss. Lokaliseringen av tverrslaget i Marka (Dammyrdalen), er lite heldig.

- 7 Alt.6: via Lommedalen. Har merket seg at det ikke er foreslått stoppested på banen i Lommedalen. Tverrslag ved Monsebråten ved Stor-Lomma er uheldig plassert.
- 8 Alt. 2/6: Sandvika - Åsa - Hønefoss. Variant via Bjørum krysser Kjaglidalen. Betydelig anleggsarbeide i det foreslåtte naturreservatet er lite ønskelig. Traseen bør trekkes noe lenger mot nordvest for å kunne krysse under Kjaglidalen/Djupedalen i områder med evt. bedre berggrunn. Nytt tverrslag bør vurderes i nærheten av det som er foreslått for alt.2, men utenfor det foreslåtte landskapverneområdet.

### **Konklusjon:**

- 9 Det er en svakhet ved såvel hovedutredningen som tilleggsutredningen at konsekvensene av de foreslåtte tverrslagene på tunnelen i sentrale deler av Marka, med tilhørende anlegg og transportvirksomhet, ikke er vurdert grundigere som grunnlag for valg av korridor for videre planlegging.
- 10 Alt. 2/6 Sandvika - Bjørum - Åsa - Hønefoss bør kunne utredes nærmere. En bør søke å justere traseen slik at kryssing under Kjaglidalen/Djupedalen skjer lenger mot nordvest for å unngå inngrep i det foreslåtte naturvernområdet. Tverrslag bør plasseres ved Djupedalen utenfor verneområdet.
- 11 Alt.3 bør utredes nærmere i fall det viser seg vanskelig å gjennomføre de justeringer som foresått for alt. 2/6.
- 12 Viser til fylkesmannens tidligere uttalels om at valg av trase på Akershus-siden ikke må binde opp løsninger som vil gi uheldige konsekvenser i Buskerud. Forutsetter at utredningsprogram for fase II blir sendt på høring.

### **Landbruksavdelingen:**

#### KU TILLEGGSUTREDNING / REV. HOVEDRAPPORT:

- 13 Av de alternativer som går om Sandvika tilrådes sterkt variant via Bjørum.
- 14 Vil sterkt fraråde at Økri eller Rud velges.
- 15 Alternativ 6 via Lommedalen berører landbruksinteresser, men ikke i en slik grad at det frarådes.
- 16 Ingen merknader til øvrige alternativer.

#### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Beregnings metodikk og forutsetninger er i henhold til ECON-rapport 105/94 av 19.04.94. jfr. forøvrig uttalelse A3 pkt.9.*
- 2) *Det er fra flere av høringsinstansene påpekt samme forhold. NSB har gjort en tilleggsvurdering av konsekvenser av tverrslag og anleggsdrift i*

*Marka som er redgjort for i "Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse, Notat vedrørende konsekvenser av tverrslag i Marka", datert 3.04.95. Resultatet fra denne tilleggsvurderingen tas med i den videre vurdering av prosjektet i forbindelse med oppsummering og konklusjons-kapittelet i dette dokumentet.*

- 3) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig pkt. 2 ovenfor.*
- 4) *Alternativ 2 og 2/6 variantene berører ikke Kampebråten og Jongsåsveien naturminner. Dette er en feil i Konsekvensutredning fase I Tilleggsutredning av november 1994.*
- 5) *Tas til orientering.*
- 6) *Tas til etterretning. Vil evt. bli revurdert i fase II.*
- 7,8) *Tas til etterretning. Tverrslag vil evt. bli revurdert i fase II.*
- 9) *Tas til etterretning. Jfr. pkt. 2 ovenfor.*
- 10) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig pkt.8 ovenfor.*
- 11,12,13,14,15,16) *Tas til orientering.*

## **A8 Fylkesmannen i Buskerud (Miljøvernavdelingen)**

### **KU TILLEGGSUTREDNING:**

#### **Særlig viktige miljøkonsekvenser:**

- 1 Et helhetlig landskap kan gå tapt. Landskapet er et nasjonalt viktig natur- og kulturlandskap med et særdeles produktivt og verdifult natur- og kulturlandskap. Regionen innehar et viktig friluftsområde. Det er en svakhet ved utredningen at de miljøkostnader dette innebærer ikke kommer inn i de kost-nytteverdiene som er beregnet.
2. Nordre Tyrifjorden er et nettverk av våtmarker med internasjonal betydning for biologisk mangfold. Alternativ 2 vil 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. Området har betydning som raste- og overvintringslokalitet for våtmarksfugl. Norge har et spesielt ansvar for forvaltning av dette området.
3. Foretatt tilleggsutredning viser at området er særdeles rikt på kulturminner. Alternativ via Løken syntes nærmest umulig å plassere uten at viktige kulturminner blir ødelagt.
- 4 Alternativ 2 via Vik. Skjæring/tunnelpåhugg gir direkte inngrep i Viksåsen naturreservat. Tunnel kan gi uttørking. Mulig dreneringseffekt må utredes før spørsmål om evt. dispensasjon fra vernebestemmelsene kan vurderes.



**Videre planprosess:**

- 5 Legger til grunn at utredningsplikten i henhold til Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvesnutredninger, fase I, grovmasket nivå, nå er tilfredsstilt. Når det gjelder program for fase II vises til uttalelse av 29.10.93.

**Sammendrag:**

- 6 Tilleggsutredningen har ikke frembragt nye opplysninger som gir grunnlag for å endre hovedpunktene i fylkesmannens uttalelse av 29.10.93. Det vises således til denne.
- 7 Varianter av alternativ 2 gjennom Hole/Ringerike betraktes fortsatt som miljømessig uakseptable. En utbyggingskorridor via Åsa som muliggjør stasjonsetablering i Hønefoss tettsted, anbefales lagt til grunn for det videre plan- og utredningsarbeidet. Viser til RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.
- 8 Dersom Stortinget likevel går inn for en trase sentralt gjennom Hole vurderes alterantiv 2 via Vik som noe mer skånsomt i forhold til kulturlandskap og friluftsliv enn alterantivet via Løken. I samme retning taler mulighetene for en stasjonsetablering i Hole sentrum som alternativet via Vik gir.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Tas til orientering. Nytte- kostnadsanalysen er gjennomført i henhold til metodegrunnlag og forutsetninger som angitt i ECON-rapport 105/94, datert 19.04.94. Prising av miljøkostnader er ikke tatt med. Dette er ikke et problem for Ringeriksbanen spesielt men for samferdselsprosjekter generelt.*
- 2,3) *Tas til orientering.*
- 4) *Tas til etterretning, vil bli vurdert ved utarbeidelse og fastlegging av KU - fase II- program.*
- 5,6,7,8) *Tas til orientering.*

**A9 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud (inkl. C 8 og C9.)****Landbruksavdelingens merknader:****Alt.2:**

- 1 Feil i utredningen side 129, hvor det står at dagstrekningen gjennom Vik, ca. 425m, går gjennom et område som ikke er klassifisert i JAV. Med unntak av en kort dagstrekning på ca. 150m gjennom Vik sentrum, som i kommuneplanen er regulert til byggeområde, er området karakterisert som

A-område i JAV.

- 2 Forslag om å anlegge en mulig holdeplass i Vik sentrum kan ikke anbefales.
- 3 Mellom Jenserud og Sørnummarka krysser varianten via Vik dyrka mark på en ca. 760m lengre strekning enn det kartet på side 135 i tilleggsutredningen viser.
- 4 Det er vanskelig å skille mellom variant via Vik og Løken når det gjelder konsekvensene for jordbruket. Det samme kan sies om skogbruket.
- 5 Barrierevirkningene av varianten via Løken over jordene mellom Fekjær og Borgen vil muligens være større enn tilsvarende virkning for den dyrka marka nordvest for Jenserud.

**NSBs anbefaling:**

- 6 NSBs anbefaling på alternativ er ut fra en landbruksfaglig vurdering det dårligste og vil ha meget store negative konsekvenser for landbruket spesielt i Hole kommune.

**Innstilling:**

- 7 Buskerud fylkeslandbruksstyre kan ut fra en samlet vurdering ikke akseptere alternativ 2 med variantene via Vik og via Løken, og fremmer innsigelse til dette alternativet.
- 8 Kan anbefale at følgende trasèer blir lagt til grunn i den videre planlegging av Ringeriksbanen; alternativ 3, alternativ 6 og alternativ 2/6. Fylkeslandbrukstyret slutter seg forøvrig til landbruksnemndene i Hole og Ringerike kommuner sine uttalelser til tilleggsutredningen.

**Vedtak:**

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

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Tas til etterretning. Konsekvenser/virkninger revurderes og tas med i den samlede vurdering av prosjektet.*
- 2) *Tas til orientering.*
- 3) *Tas til etterretning. Endrede konsekvenser vil bli vurdert og tatt med i den totale vurdering av virkninger av prosjektet.*
- 4,5,6,7,8,9) *Tas til orientering. Vedrørende pkt. 7 så kan det ikke fremmes innsigelse i forbindelse med en konsekvensutredning, men til alternativer i den videre planlegging.*

## A10 Forsvarets Bygningstjeneste

### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Tilleggsutredningen fører ikke med seg nye momenter som vil få betydning for Forsvarets arealer i området. Tidligere avgitte uttalelse opprettholdes. (Tidligere uttalelse:  
Banen ser ikke ut til å komme i konflikt med Forsvarets anlegg. Det er en fordel at banen legges i tunnel. I KU fase II bør det vurderes nærmere eventuelle konflikter mellom trase og Forsvarets faste anlegg og etablissementer.)
- 2 På detaljert plannivå er det regionale ledd som er høringsinstans, hhv. FBT avd. Viken og FBT avd. Hamar.

### REV. HOVEDRAPPORT:

- 3 Kan ikke se at det foreligger nye momenter for Forsvarets arealer og virksomhet i området som gir grunnlag for justering av tidligere avgitte merknader.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Evt. konflikter med Forsvarets faste anlegg følges opp i KU fase II*
- 2,3) *Tas til orientering.*

## A11 Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Landbruksavdelingen

### KU TILLEGGSUTREDNING, REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 For alternativ 2 tilrådes det sterkt at variant Bjørum velges. Fraråder sterkt at Økri eller Rud velges. Ingen merknader til øvrige alternativer.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*

## A12 Riksantikvaren

### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Både kultur- og naturmiljø ved Jong har stor verdi. Dette må tillegges stor vekt i fase II ved fastlegging av endelig trasè.
- 2 Alt.2 og 2/6 via Økri; fraråder videre planlegging
- 3 Alt.2 og 2/6 via Rud; betydelige inngrep i meget verneverdig kulturmiljø hvor kulturminnene er betydelige. **Fraråder videre planlegging.**

- 4 Alt.2 og 2/6 via Bjørum. Motsetter seg ikke at banen krysser dalen ved Bjørum Sag dersom det kun gjelder kryssing uten stasjon. Ved evt. inngrep i kulturmiljøet må det legges stor vekt på at trase og byggeteknikk tilpasses kulturmiljøet.
- 5 Alt.6. Fase II må fange opp problemstillinger knyttet til uttak av steinmasser, midlertidige deponier og faste lagringsplasser for tunnelmassene. Må avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner ved Venås. Kan være en aktuell trasekorridor.

SPOR I RINGERIKSJORD:

- 6 Alt.2. Bro over Kroksundet vil bli et svært dominerende element i landskapet. Riksantikvaren sier seg enig i Fylkeskonservatorens i Buskerud's vurdering og går mot alternativ 2.
- 7 Alternativ 6 langt mindre konfliktfylt enn alt. 2. Foretrekker alt. 6 fremfor alt. 2.

REV. HOVEDRAPPORT :

- 8 Alt.1 Lommedalen - Sundvollen kombinert med alt. 4A er falt ut. Mulig å gå i fjellsiden fra Sundvollen nordover. Mulig å komme forbi forsvarsanlegg, krysse anlegget i fjellsiden over anleggets inngangsparti ved Åsaveien, eller gå i fjellet på baksiden av anlegget. Overasket over at alternativet utgår uten begrunnelse. Anmoder NSB om å grunngi hvorfor alternativet er tatt ut av KU fase I.
- 9 NSB trekker gale konklusjoner/feiltolker Fylkeskonservatorens brev av 31.10.94. Alt.2 via Vik eller Løken er ut fra en faglig vurdering ikke akseptable.

**Konklusjon:**

10. Alt. 2 via Økri **frarådes** bygget. Via Bjørum kan aksepteres uten stasjon ved Bjørum. Alt. 2 via Vik og Løken frarådes bygget. Kan ikke akseptere alt. 2 totalt sett.
11. Alt.3A, 6A og 6 via Lommedalen kan aksepteres.
12. Alt. 2/6 via Økri og Rud frarådes bygget. Via Bjørum kan aksepteres uten stasjon ved Bjørum. Forøvrig som for alt. 3A.
13. Beklager at alt. 1 Lommedalen - Sundvollen - Åsa - Hønefoss er tatt ut uten vektig begrunnelse.
14. Riksantikvaren kan gi sin tilslutning til alt. 3A, 6A og 2/6 via Bjørum, anbefaler alt. 6A med dagsone i Åsa.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

1,2,3) *Tas til orientering.*

4) *NSB har forutsatt holdeplass på Bjørum. I fase II vil en se nærmere på mulighetene for å begrense inngrep og konsekvenser.*

5) *Tas til etterretning.*

6,7) *Tas til orientering.*

8) *Alternativ 1 er bl.a. ekskludert på grunn av store miljøkonsekvenser. Alternativ 4 er ekskludert på grunn av vanskeligheter med å passere et forsvarsanlegg i Sundvollen området. En passering på nordsiden av anlegget er svært vanskelig å vil gi store miljøkonsekvenser og uakseptable driftsforhold for NSB. En passering i fjell på sydsiden av anlegget er teknisk mulig. På grunn av sikkerhetssoner vil vi få en vesentlig lengre og mer kostbar trasè ved en slik løsning. Det er ikke interessant for NSB å gå i tunnel fra Sandvika til Sundvollen og med en holdeplass i dagen der, for så å fortsette i lang tunnel frem til Åsa. I raliteten blir dette alternativ 2/6 med holdeplass på Sundvollen. Holdeplass og trafikkpotensiale på Sundvollen vil ikke kunne forsvare merkostnadene ved et slikt alternativ.*

9) *Tas til etterretning, jfr. B2.*

10,11,12,13,14) *Tas til orientering.*

## **A13 Direktoratet for Naturforvaltning**

**KU TILLEGGSUTREDNING / REV. HOVEDRAPPORT:**

- 1 Viser til uttalelser gitt av Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Fylkesmannen i Buskerud. Har ikke momenter å tilføre utover dette.
- 2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus har påpekt behov for kunnskap om virkninger og valgmuligheter når det gjelder tverrslag fra tunnelene og adkomster og massetransport fra disse. Tiltakshaver har bekreftet at det i fase I gjøres supplerende utredning av disse forhold som underlag for de beslutninger som skal tas i fase I. Det er forutsatt at fastleggelse av tverrslag skal skje i det videre planarbeide. Det er da avgjørende at utredningene som gjøres før beslutning om trasekorridor er tilstrekkelig utfyllende til at de bekrefter at det er mulig å få til tverrslagsløsninger for de trasekorridorer som legges frem til beslutning, som er akseptable teknologisk/økonomisk, men også i forhold til miljøhensyn.

Hvis slik bekreftelse ikke legges frem i fase I, forstås det slik at tiltakshaver er forberedt på at senere kunnskap om miljøforhold i fase II må tillegges stor vekt ved vurdering av om tverrslag kan etableres i Marka og ved evt. lokalisering og drift av tverrslag og massetransporter.

- 3 Store verneverdier for Nordre Tyrifjorden. Vernestatusen for disse områdene er nå til diskusjon hos de statlige naturvernmyndigheter.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Supplerende utredning vil bli gjennomført før endelig innstilling på valg av trasekorridor.*
- 3) *Tas til orientering.*

## **A14 Landbruksdepartementet.**

REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Alt.2 via Økri/Rud frarådes sterkt.
- 2 Alt.2 via Bjørum kan anbefales frem til og med Bjørum.
- 3 Alt.2 via Vik. For gammelt kartgrunnlag er brukt. Feil i data oppgitt for beslag av dyrka mark, er også påpekt av Fylkesmannens landbruksavdeling i Buskerud. Div. andre feil også. *Fylkeslandbruksstyret i Buskerud varsler innsigelse.* Alternativet kan ikke aksepteres.
- 4 Alt.2 via Løken. *Fylkeslandbruksstyret i Buskerud varsler innsigelse.* Alternativet kan ikke aksepteres.
- 5 Usikkerhet rundt stasjonsspørsmål. En evt. stasjon ved Tollpinrud vil forsterke Departementets motstand mot de to alternativene over Steinsletta
- 6 Alt. 2/6 via Økri/Rud , frarådes sterkt.
- 7 Alt. 2/6 via Bjørum, 6 Skøyen - Åsa , 6 via Lommedalen og alt.3 kan anbefales.
- 8 Viser forøvrig til uttalelser fra Fylkesmannens landbruksavdeling i berørte fylker. Viktig at videre arbeide gjøres i nær kontakt med de lokale landbruksmyndighetene, dvs. landbrukskontor, Fylkesmannens landbruksavdeling.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*
- 3) *Tas til orientering, forøvrig jfr. A9.*
- 4,5,6,7) *Tas til orientering.*
- 8) *Tas til orientering. Videre arbeide med kommunedelplaner vil bli*

---

*gjennomført i samarbeide med kommunene, fylkeskommunene og deres respektive faginstanser.*

## **A15 Statens forurensningstilsyn**

### REV. HOVEDRAPPORT:

1. NSB tar ikke stilling til stasjonslokalisering før utbyggingskorridor er valgt. n må ikke legge føringer ved valg av utbyggingskorridor som hindrer optimal lokalisering av stasjoner i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.
2. Bør 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.
3. Korridorene over Sandvika synes mest aktuelle.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. NSB har ikke tatt standpunkt til stasjonslokaliseringen på Hønefoss. Dette avklares i forbindelse med kommunedelplanleggingen.*
- 2,3) *Tas til orientering.*

## **A16 Statens vegvesen Oslo**

### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Jernbanens rolle og potensiale i vestkorridoren er ikke tilstrekkelig belyst. Det ønskes en langt bredere analyse enn det som er fremlagt.
- 2 Statens vegvesen Oslo ønsker å ta ansvar for tilleggsutredninger i forbindelse med vestkorridoren; bl.a. belyse hva som skal til av forbedringer i kollektivtilbudet slik at vegtrafikken og behovet for veginvesteringer reduseres. Dette skal videre kombineres med endret arealstruktur og politiske virkemidler. Maksimal utnyttelse av NSBs potensiale i nærtrafikken er et meget sentralt element.
- 3 Endelige beslutninger om trasèvalg og stoppmønster for nytt dobbelstspor og Ringeriksbanen må ikke tas før de påkrevde tilleggsutredninger er gjennomført. Analysene vil kunne foreligge i april/mai d.å.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Jernbanens rolle og potensiale i Vestkorridoren er forutsatt belyst i*

Vestkorridorutredningen og er primært ikke en oppgave i utredningen av Ringeriksbanen. Ringeriksbanen har som forutsetning at nytt dobbeltspor Skøyen - Asker er bygd før Ringeriksbanen ferdigstilles. Imidlertid er beregninger for overført trafikk fra vei til bane som følge av bygging av Ringeriksbanen også beregnet for E18 (Vestkorridoren). Jfr. A3 pkt. 2 og 3.

- 2) *Tas til orientering. Ringeriksbanen er primært et prosjekt for innkorting av Bergensbanen. Det viktigste målet for Ringeriksbanen blir dermed å forkorte kjøretiden mellom Oslo og Bergen, jfr. Rev. Hovedrapport av januar 1995. Ringeriksbanen er det viktigste enkeltstående tiltak for å nå det langsiktige målet om en kjøretid på 3t - 3,5t Oslo - Bergen.*

*Ringeriksbanen skal også ha en god lokalfunksjon og bidra til å bedre tilbudet også for lokaltrafikken. Det er likevel viktig at kjøreveg og stoppmønster i Vestkorridoren ikke får en slik utforming at dette svekker kjøretiden og kvaliteten på fjerntrafikktilbudet på Bergensbanen. NSB er enig i at det i nærtrafikksammenheng er viktig å utnytte NSBs potensiale for trafikkoverføring fra veg til bane fullt ut. Etter vår vurdering er det alternativ 2 via Sandvika som best ivaretar dette hensynet, og dette er også en av årsakene til at NSB anbefaler alternativ 2 som utbyggingskorridor, selv om trafikkberegningene i Vestkorridor-utredningen viser at også dette alternativet har liten innvirkning på biltrafikken på E18.*

*Forøvrig vil vi understreke at det først og fremst er stoppmønster på togene og tiltak omkring stasjonene når det gjelder arealdisponering, innfartsparkering mv. som vil påvirke kollektivandelen og overføring av trafikk fra veg til bane. I forhold til stoppmønsteret er det viktig at jernbaneutbyggingen legger til rette for en fleksibilitet i stoppmønsteret som gjør at stoppmønsteret kan variere mellom ulike togprodukter og over tid. For RRB er det forutsatt at nytt dobbeltspor Skøyen - Sandvika først er bygd. Kombinert med dagens dobbeltspor mellom Skøyen og Oslo vil dette gi mulighet for meget høy fleksibilitet i stoppmønsteret også for tog til Hønefoss/ Bergen, f.eks. ved at fjerntogene til Bergen kjører over nytt dobbeltspor med få stopp mens regiontog til Hønefoss kan kjøre over lokaltogsporet med flere stopp. Med et slikt opplegg vil det også være mulig å kjøre enkelte regiontog innom Fornebu, dersom det blir aktuelt å bygge jernbanesløyfe via Fornebu og dette markedsmessig er interessant. Med dette opplegget mener NSB at kravet om å kunne utnytte NSBs potensiale i nærtrafikken på Ringeriksbanen blir ivare tatt på en god måte. Jfr. forøvrig A3 pkt. 2 og 3 samt pkt. 1 ovenfor.*

- 3) *Tas til orientering. Jfr. A3 pkt. 2 og 3, samt pkt. 1 og 2 ovenfor. NSBs vuredring er at en for Ringeriksbanens del nå har et godt nok grunnlag*



---

*for å kunne gå videre med kommunedelplanleggingen for et av trasèkorridor-alternativene. NSB ser imidlertid frem til å motta resultater fra tilleggsutredningsarbeidet for Vestkorridoren i mai d.å, for derved å få avklart om de underbygger og styrker NSBs foreløpige innstilling på valg av alternativ 2 Sandvika som utbyggingskorridor.*

## **A17 Det Kongelige Samferdselsdepartement**

KU TILLEGGSUTREDNING / REVIDERT HOVEDRAPPORT:

1 Refererer til Vegdirektoratets uttalelser. Har ingen merknader.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

1) *Tas til orientering.*

## B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

### B1 Akershus fylkeskommune

#### Fylkeskultursjefen:

##### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Kulturminner, spesielt automatisk fredete, er ikke tilstrekkelig utredet. For svakt grunnlag for å gi en faglig forsvarlig uttalelse. Det må foretas tilleggsregistreringer på samme nivå som for Kulturminneprosjektet Gardermoen.
- 2 Fornminner er ikke utredet i alternativ via Lommedalen, som vil innebære inngrep i et rikt kulturlandskap.
- 3 Alle alternativer som går om Sandvika vil medføre belastning på området Jong. Alternative traseer/alternativ byggeteknikk må vurderes.
- 4 Alternativer som berører Frogner/Tandberg og Bryn/Wøyen vil ha betydelige miljøkonsekvenser. Området har betydelig potensiale for automatisk fredete kulturminner. Alternativene frarådes som særlig konfliktfylte.
- 5 Bjørum-varianten er minst konfliktfylt, ringvirkningene av en holdeplass i området vil være betydelige. Området rundt Bjørum Sag er i "Kommunedelplan for Wøyen - Bjørum" foreslått båndlagt som verneverdig kulturmiljø. Byggeområdet ved Avtjerna er konfliktfylt, kulturminner er ikke utredet.

#### Forslag til vedtak:

- 6 Fylkeskultursjefen kan ikke gi en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Lommedalen før det er avklart om alternativet kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner. Hensynet til kulturlandskapet må vurderes.
- 7 Kultur- og naturmiljøet ved Jong har stor verdi. Ved evt. inngrep må disse kvalitetene tillegges stor vekt ved valg av trase og byggeteknikk.
- 8 Alternativene via Økri og Rud er særlig konfliktfylte og frarådes.
- 9 Kommuneplanens forslag om Avtjerne som utbyggingsområde må være avklart før det kan gis en faglig forsvarlig uttalelse om alternativet via Bjørum.
- 10 I fase II av konsekvensutredningen må det utarbeides en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum. Det må foretas en tilleggsregistrering for automatisk fredete kulturminner og for nyere tids kulturminner .

**Samferdselsstyret:**

- 11 Viser til tidligere vedtak i fylkesutvalgssak nr. 162/93.  
Samferdselsstyret anbefaler at NSB i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasèvarianter under alternativene 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H).
- 12 Ber NSB sørge for at konsekvensutredning fase II 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 grunnruteplanlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.

**Fylkesrådmannens merknader:**

- 13 Utbedringspotensialet er ikke godt nok utnyttet hverken for lokaltrafikken (totalt banetilbud inkl. stasjoner), eller for fjerntrafikken (kopling reisetid/krengetog)
- 14 Støtter valg av alternativ 2 via Kroksund men for tidlig å velge underalternativ i Bærum.
- 15 Stiller spørsmål til dimensjoneringskravene, for strenge?
- 16 Kan standardkrav reduseres ved å kople krengetogsteknologi med infrastrukturtiltak og da sett i sammenheng med fremtidig utbyggingskonsept for Bergensbanen.
- 17 Kopling til annen kollektiv- og arealplanlegging er ikke god nok. De foreslåtte alternative stasjoner gir for dårlig kopling mellom areal- og transportplanleggingen, eksempelvis Bjørum/Avtjerna.
- 18 Flere stasjoner og bedre banesystem bør vurderes i Bærum.
- 19 I samfunnsøkonomien undervurderes miljøkostnadene og kostnader for bilbruk i byområder. Andre løsninger kan gi økt kost/nytte. Alternativ 2 via Økri/Rud er ikke beregnet. Dette alternativet vil gi høyere lokalt trafikkgrunnlag enn det anbefalte alternativ via Bjørum.
- 20 Vurder i hvilken grad nytt materiell kan gi redusert støy også gjennom Bærum.

- 21 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 trasè gjøres.

### **Fylkesutvalget:**

- 22 Ringeriksbanen vil være et viktig tiltak for å forbedre kollektivtrafikktilbudet i hovedstadregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
- 23 Viser til tidligere vedtak i sak 162/93. Fylkesutvalget anbefaler at NSB i den videre utredning arbeider videre med samtlige trasevarianter under alternativ 2 (A-B-C) og med samtlige varianter under alternativene 2/6 (F-G-H).
- 24 Det bør vurderes løsninger (trase og materiell) både for Ringeriksbanen og Bergensbanen samlet, som raskere kan gi et forbedret tilbud, og dermed gi et bedre marked og bedre lønnsomhet.
- 25 Ber NSB sørge for at konsekvensutredning fase II 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 materiell
- vurderes og planlegges for å skape et attraktivt og effektivt kollektivtilbud i Vestregionen.
- 26 Det må legges stor vekt på at løsningen gjennom Vestre Bærum får en tilfredsstillende trase som ivaretar hensynet 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 trasealternativene.

### **Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) **Kulturminner er tilleggsutredet i henhold til godkjent program av 26.09.94**
- 2) **Tas til orientering. Dersom dette alternativet skulle bli aktuelt, vil nevnte utredning bli gjennomført i fase II.**
- 3) **Gjennomføres i fase II i forbindelse med kommunedelplanleggingen.**

- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *Tas til orientering. Området vil bli viet spesiell oppmerksomhet i neste planfase, kommunedelplanleggingen. Utredningen vil skje i henhold til KU fase II-programmet, som skal utarbeides og fastlegges etterat korridor er valgt, og i samarbeide med fylket og kommunen.*
- 6) *Tas til orientering.*
- 7) *Tas til orientering, jfr. pkt. 3 ovenfor.*
- 8) *Tas til orientering.*
- 9) *Tas til orientering. Jfr. pkt. 5 ovenfor.*
- 10) *Tas til orientering. Vurderes i forbindelse med utarbeidelse og fastlegging av KU fase II-programmet.*
- 11) *Tas til orientering.*
- 12) *Tas til orientering. Utarbeidelse av KU fase II program vil skje i samarbeide med kommunenes og fylkeskommunenes fagavdelinger. NSB ved Banedirektøren fastlegger endelig program etter fremlegg for og i samråd med Miljøverndepartementet.*
- 13,14) *Tas til orientering.*
- 15,16) *NSBs standardkrav ligger fast. Imidlertid er det nødvendig å foreta en vurdering i hvert enkelt prosjekt hvorvidt standardkravene kan tilfredsstilles fullt ut eller ikke. Topografi og andre forhold kan noen ganger tilsi at det renonseres på standardkravene.*
- 17,18) *Tas til orientering.*
- 19) *Med hensyn til samfunnsøkonomiske vurderinger jfr. A3 pkt. 9. Alternativ 2 via Økri/Rud er ikke beregnet, imidlertid kan et slikt alternativ konstrueres ved hjelp av de beregninger som er gjennomført. Markedsmessig vurdering av disse variantene er vurdert og omtalt i Rev. Hovedrapport. Det er valgt å presentere en variant av hvert alternativ for oversiktens skyld. For alternativ 2 er Bjørum valgt.*
- 20) *Støy er grovvurdert på dette utredningsnivået. Mer detaljerte støyberegninger/vurderinger vil bli gjennomført i fase II.*
- 21) *Tas til orientering.*
- 22,23) *Tas til orientering.*
- 24) *Vurderes i forbindelse med slutføringen av jernbaneutredningen for Bergensbanen.*
- 25) *Jfr. pkt. 12 ovenfor.*
- 26) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig pkt. 12 ovenfor.*

## **B2 Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen** (Brev av 21.02.95)

### REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 1 På side 18 og 131 i hovedrapporten tas det utgangspunkt i

Kulturadministrasjonens brev av 31.10.94 til NSB hvor de forskjellige alternativene er vurdert i forhold til tilleggsutredningen av kulturminner. Det presiseres at NSBs tolkning av deres uttalelse/vurdering vedrørende altyernativ 2 variant Vik er feil. **Det er ikke riktig at alternativ 2 via Vik er akseptabel ut fra en faglig vurdering med hensyn til kulturminner.**

- 2 Fylkeskonservatoren ber om at deres reaksjon på formuleringene i Revidert Hovedrapport blir gjort kjent for høringsinstansene, slik at det ikke kan herske tvil om deres vurdering av de ulike alternativene.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til etterretning.*

*Kulturminneutredningen "Spor i Ringeriksjord" skulle blant annet gi svar på om det ut fra en vurdering av kulturminner, er faglig forsvarlig å fremføre en jernbane i området. Rapporten sier intet om dette. Buskerud fylkeskommune ved kulturadministrasjonen ga en vurdering av de ulike alternativer og prioritering av disse i sitt brev av 31.10.94 til NSB. Vurderingene var basert på resultater som var presentert i "Spor i Ringeriksjord". I brevet sier fylkeskommunen at: "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: ....." og så følger en beskrivelse av en linje omtrent som for variant via Vik.*

*NSB har tolket dette dithen at alternativ 2 faglig sett ikke er å foretrekke i forhold til øvrige alternativer og at fylkeskonservatoren på faglig grunnlag går imot et slikt valg. Det ble fra fylkeskonservatorens side ikke sagt eksplisitt at alternativ 2 ikke var akseptabelt. Det ble heller ikke varslet innsigelse mot et slikt valg. Isteden ble det angitt hvilken variant fylkeskonservatoren ville foretrekke dersom alternativ 2 skulle bli valgt. På denne bakgrunn har NSB tolket brevet og utsagnet dithen at fylkeskonservatoren går imot at alternativ 2 via Vik bygges, men ikke at det er faglig uakseptabelt at det bygges. NSB konstaterer i ettertid at dette har vært en feiltolkning.*

- 2) *Det er pr. telefon avtalt med fylkeskonservatoren at det er tilfredsstillende at brevets innhold blir gjort kjent for høringsinstansene ved behandling i dette dokumentet, samt at det inngår som en høringsuttalelse i innbindingen av alle høringsuttalelsene.*

**B3 Buskerud fylkeskommune, Kulturadministrasjonen**

KU TILLEGGSUTREDNING:

**Kulturadministrasjonens vedtak:**

- 1 Anbefaler alternativ 6. Nytt spor bør legges på nordsiden av eksisterende spor ved Blyberghaugen. Må ta hensyn til nåværende jernbanebru.
- 2 Går imot alternativ 2. Dersom dette alternativet likevel blir valgt, foretrekkes linjeføring som beskrevet i Kulturadministrasjonens brev av 31.10.94, side 2., (dvs. alternativ 2 via Vik).

**Tiltakshaver's kommentarer:***1,2) Tas til orientering.***B4 Buskerud fylkeskommune, Plan- og Næringskontoret.****Plan- og Næringskontorets vedtak:**

- 1 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.
- 2 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.

**Tiltakshaver's kommentarer:***1,2) Tas til orientering.***B5 Buskerud fylkeskommune, Fylkesrådmannen.**

REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 NSB gir sin foreløpige konklusjon på valg av trasekorridor. Det er meget tidlig å velge trase når alle høringsuttalelsene i den formelle fase ikke er kommet inn. Uttalelser som er kommet inn er ikke tatt med i denne rapporten. Konklusjonen syntes å foreligge uavhengig av høringsuttalelsene.
- 2 Sammendraget av høringsuttalelsen fra fylkeskommunen er ikke tatt med. Det er sagt svært lite om fylkesdelplanen for Ringeriksbanen. Forutsetter at de uttalelser som kommer inn blir bedre referert og at de følger som vedlegg når saken oversendes til Samferdselsdepartementet.

- 3 Fylkeskonservatorens kommentarer til Kulturminne-utredningen er tolket slik at de er tatt til inntekt for NSB sitt eget syn.
- 4 Vurdering av alternativene er gjort på en lite nyansert måte. Kryssing av Tyrifjorden med bro er lite vektlagt og kommentert.
- 5 Det er neppe riktig å ta alternativ 2 til inntekt for bedre muligheter for samordnet areal- og transport når enkelte kommuner ut fra andre hensyn ikke legger opp til en arealdisponering som går inn for alternativ 2.

**Anbefaling av alternativ:**

- 6 Viser til tidligere vedtak. Fylkestinget vedtar Fylkesdelplan for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse uten endring, med anbefalt hovedalternativ 6A til videre utredning.
- 7 Alternativ 2/6 via Bjørum er i tråd med dette og kan danne utgangspunkt for den videre planlegging på kommunedelplans- og reguleringplan nivå. Alternativet er nest best mht samfunnsøkonomi og har stort potensiale når det gjelder overføring av trafikk fra vei til bane spesielt på Oslo og Bærumssiden og ikke minst Ringeriksområdet.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *NSB har i revidert hovedrapport gitt en foreløpig anbefaling på valg av trasekorridor etter en helhetlig vurdering av prosjektet. Dette ut fra en oppfatning om at det var riktig overfor høringsinstansene og at det var interessant for disse å bli informert om NSBs foreløpige vurdering av alternativene. Endelig innstilling på valg av trasekorridor er ikke foretatt og vil være basert på både resultater fra utredningen og behandlingen av innkomne høringsuttalelser.*

*Frist for innsending av høringsuttalelser var satt til 7.mars d.å.*

*Høringsuttalelsene behandles og presenteres etter fristens utløp i egne behandlingsdokumenter, et merknader/innstillingdokument, (dette dokumentet) og en innbinding av alle høringsuttalelsene. Dokumentene vedlegges saken i oversendelsen til Samferdselsdepartementet.*

- 2) *Behandling av høringsuttalelsene hører ikke hjemme i revidert hovedrapport, jfr. pkt.1 ovenfor. Behandlingen av høringsuttalelsene til juli 1993-utredningen er presentert i Vedlegg 1 til "Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning Nov. 1994". Forøvrig tas punktet til orientering.*
- 3) *Jfr. kommentarer til B2*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *NSBs syn tar utgangspunkt i et svært langsiktig perspektiv hvor kommunene kan ha et annet syn på arealutviklingen i den enkelte*



*kommune, enn det man idag har.*

6,7) *Tas til orientering.*

## **B6 Hordaland fylkeskommune**

- 1 Fylkesutvalget tar tilleggsrapportene for konsekvensutredningene for Ringeriksbanen til orientering.
- 2 Viser til tidligere vedtak om å holde fast ved det overordnede målet om å få reisetiden på Bergensbanen ned til 3 - 3,5 time. Forkorting av reisetiden er et nasjonalt mål. Dette perspektivet må legges til grunn i de videre konsekvensvurderinger.
- 3 Vestlandet er et viktig alternativt utgangspunkt for varetransport ut i Europa og resten av verden. Dette gjør Bergensbanen viktig også i en større sammenheng.
- 4 NSB og Samferdeslsdepartementet anmodes sterkt om å sørge for at planprosessen fullføres så snart som mulig, slik at prosjektet kan starte opp i inneværende jernbaneplanperiode 1994 - 97 og gjennomføres i tråd med tidligere målsetting.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

1,2,3) *Tas til orientering.*

4) *Tidligst mulige byggestart er høsten 1998.*

## C KOMMUNALE ORGANER

### C1 Oslo kommune

#### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Ringeriksbanen vil kreve store investeringer, og det er derfor viktig at disse utnyttes best mulig ved at den nye jernbanestrekningen tillegges regionale transportoppgaver.
- 2 Alternativ 2 og 2/6 syntes å være best egnet til å avlaste veinettet i Oslo for biltrafikk og å utnytte nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.
- 3 I det videre utredningsarbeidet bør NSB fokusere på en utbyggingskorridor som omfatter stopp både i Sandvika og i nærheten av Rykkinn. 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.
- 4 Viser forøvrig til sin uttalelse når det gjelder transportutredningen for Vestkorridoren og Ringeriksbanen - konsekvensutredning fase I.

#### *Tiltakshaver's kommentarer:*

1,2,3) *Tas til orientering.*

4) *Tas til orientering. Relevante punkter fra uttalelsen som berører Ringeriksbanen vil bli vurdert i neste planfase.*

### C2 Bærum kommune

#### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Bærum kommune anbefaler primært alt. 2 , 2/6 via Bjørum.
- 2 Tilleggsutredningen fase I syntes 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 trasèen 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 tette sentra.

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.

REV. HOVEDRAPPORT:

- 4 NSB har i rapporten gitt en foreløpig anbefaling på alternativ 2 Sandvika via Bjørum i Bærum og Vik i Hole. Det er videre forutsatt 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.

Dersom Avtjerna blir godkjent som utbyggingsretning og Ringeriksbanen blir godkjent over Sandvika via Bjørum, er det naturlig at NSB og Bærum kommune samarbeider om stasjonsplassering. Stasjonsplasseringen blir et sentralt element i det videre arbeide med tilrettelegging av Avtjerna.

- 5 Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og ny Ringeriksbane gjennom Jong området må sees i sammenheng, slik at uheldige konsekvenser for bebyggelse og jordbruksarealer unngås eller minimaliseres.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Alternativ 2 via Bjørum er foreløpig anbefalt av NSB.*  
2) *Tas til etterretning. Arbeides videre med i fase II, koordinert med planleggingen av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker, og i samarbeide med kommunen.*  
3,4,5) *Tas til orientering.*

### C3 Hole kommune

KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Kommunen beklager at NSB har gitt en tendensiøs tolkning av høringsuttalelsene som ble avgitt innen høringsfristen 31.10.93, hvor NSB tillegger høringsinnstanser i Akershus forholdsvis større vekt enn faginnstanser som Direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren, Fylkesmannen i Buskerud samt Buskerud fylke og direkte berørte kommuner, i sin vurdering.

Det beklages også at tilleggsutredningen fase I ikke har imøtekommet det store flertall av omtalte høringsuttalelser som går imot alternativ 1 og 2 gjennom Hole.

- 2 Hole kommune opprettholder sitt vedtak i sak 53/93. Kommunestyret viser

til tidligere utredninger om natur- og kulturmiljø som klargjør de store negative virkninger alternativ 2 vil ha for Hole.

- 3 Utredningen om kulturminner, "Spor i Ringeriksjord" tas til etterretning. Utredningen underbygger Hole kommunes og flere av de tunge høringsinstansenes syn på de unike verdier som ligger i Hole's kulturhistorie og kulturlandskap.

REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 4 Rapporten inneholder en del feil og unøyaktigheter. NSBs påstand om at konsekvensene av en jernbane i dagen gjennom Hole er akseptabel, samsvarer verken med konklusjonene i "Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning", "Spor i Ringeriksjord" eller de uttalelser som er kommet fra en rekke relevante regionale og nasjonale instanser. Påstanden må derfor fjernes før saken oversendes Samferdselsdepartementet.
- 5 Begrepene "Samfunnsøkonomisk lønnsomhet" og "Nytte/Kostnadstall" gir ikke det rette bildet av nytten for samfunnet fordi kostnadene knyttet til inngrep i natur, miljø og kulturlandskap ikke er innregnet. Konsekvenser for natur og miljø må tas inn i totalvurderingen før valg av korridor. Ovennevnte begreper blir derfor uegnet som kriterier for valg mellom trasèalternativer.
- 6 Det må stilles spørsmåltegn ved metoden med å beregne all lokaltrafikk på Ringeriksbanen som "nyskapt" trafikk og dermed få det resultat at et stort trafikantoverskudd/konsumentoverskudd blir nytteeffekten av Ringeriksbanen. Den reelle samfunnsmessige nytten må imidlertid beregnes som den økning i kollektivtrafikk en evt. Ringeriksbanen vil medføre sammenliknet med dagens kollektivtrafikk Hønefoss - Oslo.
- 7 Konsekvensutredningen i fase I for alternativ 2 gjennom Hole har påvist meget store negative konsekvenser for natur, miljø og kulturlandskap i Hole. Hole kommune mener derfor at det ikke er forsvarlig av NSB å arbeide videre med dette alternativet i konsekvensutredning fase II.
- 8 Hole kommunestyret ønsker utarbeidet en vurdering av NSBs hovedrapport med vekt på vurdering av samfunnsnytte og jernbanetekniske forutsetninger. Vurderingen forutsettes utført av en konsulent.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) ***Tas til orientering. Påstand om tendensiøs tolkning av høringsuttalelsene er etter NSBs oppfatning ikke riktig. NSB har etterkommet Riksantikvarens krav om tilleggsutredning av kulturminner, samt lagt vekk alternativ 1 i Hole. Videre er Bærum kommunes ønske om at***

*alternativ 1 og 2A skulle forkastes, etterkommet ved at disse alternativer ikke lenger er aktuelle. Alternativ 2 er miljømessig konfliktfylt og alternative linjeføringer er undersøkt både i Bærum og i Hole. Dette for å redusere miljøkonsekvensene generelt og for å oppnå en mer skånsom trasè med hensyn til landskap, naturmiljø og kulturminner i Hole spesielt.*

*NSBs vurdering har vært at alternativ 2 totalt sett har så mange fordeler i forhold til de øvrige alternativer, at alternativet ikke kunne legges vekk som uaktuelt. I forbindelse med tilleggsutredningsarbeidet har vi bearbeidet dette alternativet i den hensikt å redusere miljøkonsekvensene.*

- 2,3) *Tas til orientering.*
- 4) *Det er i revidert hovedrapport uttrykt på side 18 og 131 at alternativ 2 via Vik ut fra en faglig vurdering kan være akseptabel med hensyn til kulturminner og kulturmiljø. Dette har vært NSBs tolkning av Buskerud Fylkeskommune Kulturadministrasjonens brev av 21.02.95. I ettertid er det konstatert at dette har vært en feiltolkning. Jfr. B2 pkt.1*
- 5) *Tas til orientering. Samfunnøkonomisk lønnsomhet og Nytte-/kostnadstill er beregnet etter det metodegrunnlag og de prinsipper som er redgjort for i rapporten "Nytte-kostnadsanalyse av jernbaneinvesteringer. Om metode og forutsetninger", ECON Analyse A/S 19.04.94. Rapporten er utarbeidet i forbindelse med et prosjekt gjennomført av Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet er inneforstått med at NSB anvender metoder og forutsetninger som angitt i rapporten ved planlegging av jernbaneprosjekter og har ikke hatt noen innvendinger mot dette.*

*Nytte/kostnadsberegningene gir ikke et fullstendig bilde av et prosjekts fordeler og ulemper for samfunnet da inngrep i natur, miljø og kulturlandskap ikke er prissatt i dagens modeller. Dette gjelder generelt ved vurdering av alle typer samferdselsprosjekter.*

- 6) *Det gis uttrykk for at man kun burde se på økningen i kollektivtrafikken og ikke se hele togtrafikken som nyskapt.*

*Det reises her et prinsippielt spørsmål knyttet til nytte-/kostnadsanalyser, nemlig hvordan defineres det gode som man skal regne nytten av:*

- *transport / reiser generelt,*
- *kollektivtransport eller*
- *togtrafikk (i dette tilfelle).*

*NSB har etter anbefalinger fra ECON (Nytte-kostnadsanalyse av jernbaneinvesteringer; ECON 1994) valgt å studere togtrafikk. All ny togtrafikk behandles som "nyskapt" trafikk.*

*Ringeriksbanen er et jernbaneprojekt og følgelig er det nytten av jernbanetrafikk som skal forsvare investeringen. Hva så med overføring av trafikk fra et kollektivtransportmiddel til et annet. Effekten av dette er beskrevet nærmere i kapittel 4.6 og 4.7 i nevnte ECON-rapport.*

*Essensen i ECONs resonnement er at trafikantene kan velge fritt og suverent hvilket transportmiddel de vil foretrekke for den reisen de skal gjennomføre. Når enkelte velger å ta tog i stedet for buss er det fordi de mener de totalt sett kommer best ut av det med tog (og vice versa). Og for de som fortsatt velger å ta buss får ingen reduksjon i sin nytte ved at andre velger tog. De som velger å bytte transportmiddel får en nytteøkning - ellers ville de vel ikke foretatt byttet - og denne nytteøkningen kommer til uttrykk gjennom den beregningsform som er valgt og Hole kommunes bemerkning synes ikke å ta hensyn til dette forholdet.*

*Når det opprettes et nytt banetilbud - enten gjennom en ny bane eller nytt tilbud på eksisterende bane - har vi ikke noe trafikk "å gå ut i fra". All trafikk vil derfor være "nyskapt" trafikk på banen. Da trafikkmodellene kun gir gode svar i området rundt aktuelt trafikkvolum og ikke over hele skalaen, må det mer skjønsmessige vurderinger av trafikantoverskuddet gjøres - den som er benyttet er en slik tilnærming.*

*Det er videre antatt at reduksjonen i busstrafikken i det lange løp ikke vil føre til noe samfunnsmessig tap, da kostnadene endres i samme takt som inntektene. F.eks. vil redusert bemanning i buss-selskapene kunne kompenseres gjennom økt bemanning i NSB.*

- 7) *Tas til orientering. NSB vil ved gjennomgang og behandling av disse høringsuttalelsene gjøre en revurdering av sin foreløpige innstilling på valg av trasèkorridor for Ringeriksbanen, jfr.oppsummering/konklusjonskapittelet i dette dokumentet.*
- 8) *Tas til orientering. NSB ser positivt på dette, da en slik vurdering vil gi en ekstra kvalitetsikring av det arbeidet som er gjort. Dog syntes avsatte ressurser til formålet å være noe beskjedent.*

## C4 Ringerike kommune

KU TILLEGGSSUTREDNING:

### Korridorer:

- 1 Konsekvensutredning fase I, Tilleggsutredning av korridorer, datert nov. 1994 bringer ikke nye opplysninger av avgjørende betydning for Ringerike kommune. Kommunen anbefaler alternativ 6A Skøyen - Hønefoss,

subsidiært er alternativ 2 også akseptabelt. Utredningen tas til orientering.

- 2 Ringerike kommune vil be NSB om meget nøye å vurdere behovet for dobbeltspor i Hønefoss og i tillegg ta sikte på omfattende avbøtende tiltak hva angår støyproblemer, landskapskonflikter og konflikter med eksisterende bygninger og byggverk. Kommunen påpeker forøvrig viktigheten av tempo og fremdrift i planarbeidet.

#### **Kulturminner og kulturmiljø i Buskerud:**

- 3 Tilleggsutredningen "Spor i Ringeriksjord" av nov. 1994 bringer ikke inn nye opplysninger av avgjørende betydning for Ringerike kommune. Utredningen tas til orientering.
- 4 Ringerike kommune vil be NSB om meget nøye å vurdere behovet for dobbeltspor i Hønefoss og i tillegg ta sikte på omfattende avbøtende tiltak hva angår landskapskonflikter og konflikter med verneverdige bygninger og byggverk i byområdet.

#### REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 5 Tas til orientering.

#### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,3) *Tas til orientering. Dvs. kommunen opprettholder sitt tidligere vedtak.*
- 2,4) *NSB tar til orientering at Ringerike kommune ønsker fokusering på tempo og fremdrift i planarbeidet. Dobbeltspor de første 15 km fra Hønefoss og sydover er en grunnleggende forutsetning for alle alternativer. Optimalisering av linjeføringen samt avbøtende tiltak vil evt. bli nærmere vurdert i samarbeide med kommunen i fase II, dersom dette alternativet skulle bli valgt.*

## **C5 Bergen kommune**

### **Næring og samferdsel:**

#### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Kommunen viser til sin tidligere uttalelse vedrørende Ringeriksbanen.
- 2 Understreker tidsmomentet i saken og anmoder om at det videre arbeidet med utbedring av Ringeriksbanen gjennomføres raskest mulig slik at målet om å ha en ferdig utbygget Ringeriksbane i år 2001 kan oppnås.
- 3 Alternativ 6 bearbeidet anbefales. Understreker viktigheten av at arbeidet

med opprusting av resten av Bergensbanen til høyhastighetsstandard intensiveres slik at langsiktig mål om kjøretid på 3 - 3,5 timer Bergen - Oslo kan oppnås i en overskuelig fremtid.

REV. HOVEDRAPPORT:

- 4 Viser til tidligere uttalelser vedrørende Ringeriksbanen. Fastholder tidligere anbefaling av alternativ 6 Skøyen via Åsa, da dette gir korteste kjøretid.
- 5 Beklager at Ringeriksbanen nå ikke kan ventes ferdigstilt før i år 2003 - 2005. Understreker viktigheten av at arbeidet med opprusting av resten av Bergensbanen til høyhastighetsstandard intensiveres slik at Bergensbanen kan få en slik standard i overskuelig fremtid.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tidligste byggestart er høsten 1998 med tidligste ferdigstillelse i år 2003.*
- 3) *Tas til orientering. Jernbaneutredningen for hele Bergensbanen er planlagt ferdigstilt høsten 1995.*
- 4,5) *Tas til orientering.*

## C6 Vaksdal kommune

- 1 Ingen merknader til tilleggsutredningen. Viser ellers til tidligere uttalelse.

*Tiltakshaver's kommentarer.*

- 1) *Tas til orientering.*

## C7 Jevnaker kommune

I sin høringsuttalelse av 7.3.95 påpeker Jevnaker kommune at ingenting tyder på at deres høringsuttalelse til juli-1993 - utredningen er lest av NSB. NSB kan ikke se å ha mottatt høringsuttalelsen og den er derfor heller ikke behandlet i behandlingsdokumentet av 20. mai 1994. NSB har nå mottatt kopi av uttalelsen og den er tatt med i innbindingen av alle høringsuttalelsene som er et eget bilag. Da høringsuttalelsen til juli 1993 - utredningen i hovedpunkter er svært lik høringsuttalelsen av 7.mars 1995 gis den her ikke egen behandling.

REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Kommunen anbefaler utbygging av Ringeriksbanen. Anbefaler en av variantene til alternativ 6 utbygget.



- 2 Eksisterende Hønefoss stasjon bør være hovedlokalstasjon. Ønsker etablert en "pendlerstasjon" i Åsa, alternativt Hov.
- 3 Forventer en fullverdig utredning av samfunnsmessige konsekvenser.
- 4 Ønsker fortsatt deltakelse i det videre arbeidet med Ringeriksbanen. anbefaler at NSB Baneregion Øst blir tatt med i Prosjektråd eller prosjektgruppe.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

1,2) *Tas til orientering.*

3) *NSB har gjennomført utredning av samfunnsmessige konsekvenser i henhold til fastlagt program av 6.mai 1993. Etter høring og behandling av høringsuttalelser til konsekvensutredning fase I av juli 1993 er en tilleggsutredning gjennomført i henhold til fastlagt program av 26.sept. 1994. I forbindelse med tilleggsutredningen er det innenfor tema samfunnsmessige konsekvenser kun gjennomført utredning av konsekvenser som er vurdert å være korridoravhengige. Følgende forhold er vurdert: sysselsetting, friluftsliv og rekreasjon, og trafikantenes opplevelse.*

*Ringeriksbanen vil gjøre at Jevnaker også kommer "nærmere" Oslo. Imidlertid regner en ikke med at virkningene i forhold til Oslo blir særlig store. En kan derimot få virkninger av lettere tilgang til Ringerikes arbeidsmarked fordi Ringerike i større grad vil bruke Oslo's arbeidsmarked. Jevnaker/Hadeland er således vurdert å være utenfor pendlingsområde for Ringeriksbanen, men økt utpendling fra Ringerike til Oslo kan gi en økt innpendling fra Jevnaker/Hadeland til Ringerike.*

4) *Tas til orientering.*

## **C8 Landbruksnemnd i Ringerike i Ringerike(vedlagt høringsuttalelse A9)**

**KU TILLEGGSUTREDNING:**

- 1 Alternativ 2 berører praktisk talt ikke dyrket mark innen Ringerike. Tilleggsutredningen betyr for Ringerikes del en klar forbedring i forhold til tidligere forslag. Alternativ 2 er flyttet slik at stort sett bare skogsmark berøres. Skadevirkningene på landbruket i Ringerike må sies å være små. Minst blir virkningene ved alternativ 6.
- 2 For alternativ 6 er ikke avgangen av skogsmark noen stor sak , for alternativ 2 går adskillig mer skogsmark med.
- 3 Ingen av de to alternativer (2 og 6), i tilleggsutredningen skaper særlige

skadevirkninger for landbruket i Ringerike, men alternativ 6 antas å være mest skånsomt. Dersom alternativ 6 velges bør det vurderes å trekke dagstrekningen i Åsa lenger unna gårdsbrukene, og/eller gjøre dagstrekningene kortere.

- 4 Velges alternativ 2 ber en bekreftet at forsøksfeltene på Prestmoen ikke berøres.
- 5 Det forutsettes at det finnes en anvendelse for masseoverskuddet som ikke går ut over landbruksarealer i Ringerike.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*
- 3) *Vurderes evt. i forbindelse med fase II, hovedplan-/kommunedelplanleggingen.*
- 4) *Slik traseen nå er tegnet inn berøres ikke forsøksfeltene. I neste planfase vil linjeføringen bli optimalisert både i horisontal- og vertikalplanet. I dette arbeidet vil det bli etterstrebet at forsøksfeltene ikke skal berøres.*
- 5) *Det er ikke forutsatt mellomlagret eller permanent deponert steinmasser på landbruksarealer i Ringerike.*

## **C9 Landbruksnemda i Ringerike i Hole (vedlagt høringsuttalelse A9)**

**KU TILLEGGSSUTREDNING:**

**Alt. 2 via Vik:**

- 1 Alternativ 2 via Vik er nesten identisk med det gamle alternativ 5B.
- 2 Etter tunnelutslag ved Selte går banen de første 800m i en 10m dyp skjæring i løsmasser gjennom svært produktive jordbruksarealer.
- 3 I utredningen side 129 er det feil når det sies at jordene ved Vik ikke er klassifisert i JAV-registreringene, men omtalt som et område med mulighet for noe fortetting. Hele området , med unntak av ca. 150m bred korridor fra Vik til Løkenåsen boligfelt (langs Fv 158 til Røyse), er karakterisert som A-område i henhold til JAV-registreringen.
- 4 Boligbygging på dyrka mark rundt Vik , som en følge av stasjonsplassering her kan ikke aksepteres. En evt. stasjon må legges til Sundvollen - området.

**Alt. 2 via Løken:**

- 5 Alternativet er svært likt det gamle alternativ 2. Trasè gjennom de massive jordbruksarealene nord og vest for tunnelutslaget ved Gjesval er totalt

uakseptabelt. Gjennom Bymoene og Mosmoene er alternativet noe mer skånsomt med hensyn til beslag av dyrka mark enn hva som tidligere var tilfelle.

- 6 Sammenndraget (Tabell 3.2, side 132) avsluttes med setningen "Forøvrig få konsekvenser for jordbruket". Dette gir inntrykk av at de nye alternativene er lite konfliktfylte i forhold til jordbruket i Hole. Dette er feil.

**Alt. 6 Skøyen/Sandvika - Åsa - Hønefoss:**

- 7 Hole berøres ikke av alternativet. Det er også skånsomt for landbruksinteressene på Ringerike totalt sett.

**Innstilling:**

- 8 Begge variantene av alternativ 2 vil få dramatiske konsekvenser for landbruket i Hole og de kan ikke anbefales. Landbruksnemnda ber Buskerud fylkeslandbruksstyre å fremme innsigelse mot begge variantene av alternativ 2.
- 9 Landbruksnemnda ber NSB Banedirektøren ta affære vedrørende de påviste unøyaktigheter/feil ved bearbeidet alternativ 2 og konsekvenser for landbruket i Hole.
- 10 I forbindelse med stasjonsutbygging i Vik vises til nemndas vedtak ved forrige behandling. Boligbygging på dyrka mark ved Vik, som følge av stasjonsutbygging kan ikke aksepteres.
- 11 Alternativ 6A berører ikke Hole og kan anbefales.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering.*
- 3) *Dagsonen i Vik-alternativet vil delvis gå i et regulert område, og delvis berøre et A-område (ca. 250 m i A-område).*
- 4,5,6,7) *Tas til orientering.*
- 8) *Tas til orientering. Avbøtende tiltak vil evt. bli vurdert i fase II.*
- 9) *De påståtte unøyaktigheter/feil er sjekket ut og vurdert jfr. pkt. 3 ovenfor. NSB kan ikke se at dette endrer vesentlig på helhetsinntrykket fra konsekvensutredningen.*
- 10,11) *Tas til orientering.*

## **C10 Bærum Landbruksnemnd (Landbrukskontoret i Asker, Bærum og Oslo)**

### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Fastholder tidligere vedtak om at alternativ 6 Skøyen - Åsa er det beste alternativet.
- 2 Dersom banen skal gå gjennom Bærum så er alternativ 2, 2/6 via Bjørum å anbefale. Går imot alternativene via Økri og Rud.
- 3 I fase II av planleggingen må en ha som mål og begrense ulempene for gårdene Jong Østre og Vestre mest mulig.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*
- 3) *Tas til orientering. Vil bli sett nærmere på i kommuneplanleggingen i samarbeide med kommunen.*

## **C11 Røa Bydelsforvaltning (Oslo)**

### KU TILLEGGSUTREDNING:/REV.HOVEDRAPPORT:

- 1 Ser at et av alternativene berører Sørkedalen med tverrslag og uttak av masse. Avviser et slikt alternativ og forutsetter at Sørkedalen ikke på noen måte berøres av anleggsarbeidene for Ringeriksbanen.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*

## D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

### D1 Skiforeningen

KU TILLEGGSUTREDNING:

#### Generelle bemerkninger:

- 1 NSB har allerede gått inn for et alternativ og bearbeider saken for fremleggelse for Stortinget våren 1995, uavhengig av høringsuttalelsene og fristene som er gitt for disse. Høringsfrister utsettes da ytterligere materiale skal oversendes. Dette materiale mottas ikke. En er kritisk til saksbehandlingen og rekkefølgen i beslutningene. Hva er meningen med høringsuttalelser dersom styret alt har truffet et valg?
- 2 Det fremlagte materiale er et ufullstendig grunnlag for å vurdere konsekvensene av de forskjellige alternativene. Det forutsettes tverrslag for alle alternativer. Det er utilfredsstillende at ikke konsekvensene av tverrslagene skal vurderes i den grovmaskede fase I.
- 3 Programmet for utredningens fase I (6.5.93), pkt.ene 4.4.5 Friluftsliv og rekreasjon og 4.5 Konsekvenser i anleggsperioden, er ikke tilfredsstillende utredet.

#### Generelt om tverrslag:

- 4 Tverrslag representerer store, varige inngrep med tilhørende tillrigging, mellomlagring av masser, lagerskur, brakker etc. De representerer betydelige skadevirkninger på naturmiljøet. Tverrslag må ut fra disse hensyn helt unngås.

#### Massetransport fra tverrslagene:

- 5 Vil kreve anlegg av møteplasser, delvis omlegging av trasèer og nye forsterkningslag. Viktige skiløyper, stier og sykkelveier blir fullstendig stengt i anleggsperioden.
- 6 Utvidete og forsterkede veier representerer varige inngrep i sentrale deler av Marka.

#### Korridoralternativene:

- 7 Sandvika - Kroksund via Bjørum:  
Strekningen Bjørum - Kroksund må kunne drives uten tverrslag. Trasèen kan tilpasses ved flytting i en svak bue mot vest og med tverrslag direkte ut mot RV 285.

- 8 Sandvika - Kroksund via Økri:  
Alternativet er ikke akseptabelt med mindre tunnelen kan drives uten tverrslag dvs. i en lengde ca. 17 km.
- 9 Sandvika - Åsa via Bjørum:  
Naturreservat og viktig skiløype blir berørt. Alternativet er ikke akseptabelt.
- 10 Sandvika - Åsa via Økri/Rud:  
Alternativene er ikke akseptabelt av samme grunner som for Bjørum-varianten.
- 11 Grefsen - Åsa:  
Alternativet er ikke akseptabelt.
- 12 Skøyen - Åsa:  
Berører svært viktig løype som brytes over en lengde på 1 km. Alternativet er ikke akseptabelt.
- 13 Skøyen - Åsa via Lommedalen:  
Tverrslag mot Monsebråten og dagsone ved Vensås gjør alternativet uakseptabelt. Peker videre på en mulig trasè; Skøyen - Lommedalen - Kroksund.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *NSB har i Revidert Hovedrapport av januar 1995 gitt en foreløpig innstilling på valg av trasèkorridor. Endelig innstilling på valg av trasèkorridor vil bli gjort etterat høringsuttalelsene er vurdert og behandlet. Innstillingen vil deretter bli meddelt Samferdselsdepartementet. Høringsfristen for konsekvensutredningens tilleggsutredning ble forlenget til 7. mars d.å i forbindelse med utsendelse av Revidert Hovedrapport til orientering og merknader. Revidert Hovedrapport ble sendt samtlige høringsinnstanser inkl. Skiforeningen 7 februar d.å.*
- 2) *Konsekvenser ved tverrslag er vurdert for alternativ 3 og 6 i konsekvensutredning fase I av juli 1993. I program for tilleggsutredningen, Banedirektørens brev av 26.sept. 1994 pkt. 3.5 , er det sagt at ytterligere utredning vedrørende tverrslag og overskuddsmasser skal gjennomføres i konsekvensutredning fase II. Imidlertid har NSB fått gjennomført en tilleggsvurdering av konsekvenser av tverrslag i Marka, jfr. A7 pkt.2.*
- 3) *Konsekvensutredning fase I av juli 1993, høringsuttalelser og prosjektledelsens behandlingen av disse, er gjennomgått av Banedirektøren som etter fremlegg for og i samråd med Miljøverndepartementet har fastlagt et program for tilleggsutredning*

(26.sept. 1994). Av det fastlagte program for tilleggsutredningen fremgår det at konsekvenser av prosjektet for friluftsliv anses som tilfredstillende utredet på dette overordnende nivået, fase I.

- 4) *Tas til orientering. Inngrep, skadevirkninger og avbøtende tiltak vil bli nærmere vurdert i konsekvensutredningens fase II. Jfr. forøvrig pkt. 2 ovenfor.*
- 5,6) *Tas til orientering, jfr. forøvrig pkt. 2 og 4 ovenfor.*
- 7) *Tas til orientering, vurderes evt. i fase II.*
- 8,9,10,11,12,13) *Tas til orientering.*

## D2 Norges Miljøvernforbund

KU TTILLEGGSUTREDNING:

- 1 Viktigst at Ringeriksbanen blir en forkortelse av Bergensbanen og dette hensynet må komme før lokale effekter.
- 2 Kan ikke godta at banen skal gå gjennom verneverdige områder.
- 3 Anbefaler alt. 6 Skøyen - Åsa - Hønefoss som gir den korteste reisestrekning mellom Oslo og Hønefoss.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

1,2,3) *Tas til orientering.*

## D3 Foreningen til norske fortidsminnemerkeres bevaring. Buskerud avdeling.

- 1 Alt. 6 er det eneste akseptable trasèvalg sett i forhold til verneverdig kulturlandskap og kulturminner.
- 2 Alt. 2 må fra et kulturhistorisk og vernemessig synspunkt sterkt frarådes.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

1,2) *Tas til orientering.*

## D4 Østbyskogen Vel

- 1 Velforeningen omfatter 20 hytter i åsa. Uttalelsen gjelder alt.6 Skøyen - Åsa.

- 2 Alternativet med 600m dagsone i Åsa, vil få store konsekvenser for hyttene og området. Et høyverdig rekreasjonsområde.
- 3 Hytteområdet vil bli rasert, 3 -4 hytter ligger i linja for traseen, markedsprisen for hyttene vil falle betraktelig.
- 4 Anleggsperioden vil bli en ekstra stor belastning, bilveien kan bli ødelagt og vannkilden for hyttene kan bli redusert/borte. Traseen vil krysse turveier/stier og gjøre adkomsten til hyttene mer tungvint
- 5 Hytter som rives må erstattes etter takst og verditap på øvrige hytter må erstattes. Ytterligere må det gis særskilt erstatning for miljøbelastningen for hytteeierene i anleggsperioden.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*
- 3) *Omfanget av hvor mange hytter som blir berørt vil en måtte komme tilbake til under kommunedelplanleggingen. I den videre planlegging vil en søke å optimalisere linja.*
- 4,5) *Tas til orientering. Konsekvenser og omfang vil bli vurdert nærmere i senere planfase.*

## **D5 Tanum Vel**

REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 1 Uttalelsen gjelder de første 3km av alternativ 2 ut fra Sandvika. Tunneloverdekningen i området er utilstrekkelig, anlegget må utføres som åpen skjæring med riving av boliger. Viser til Bærum kommunes tidligere høringsuttalelse hvor det forutsettes at ulemper ved Jong unngås eller elimineres.
- 2 Uheldig at traseforslag for Ringeriksbanen og Dobbeltsporet Skøyen - Asker ikke presenteres samlet og helhetlig.
- 3 Seismiske undersøkelser i boligområdet er ikke gjennomført i området. Ble anbefalt av Vellet 1.10.94
- 4 Foreslår en alternativ trasè hvor avgrensningen trekkes litt lenger vest, kart er vedlagt. Tanum Vel kan ikke akseptere de foreliggende varianter slik de er fremstilt på tegningene B10, B14, B90 og B100.



*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Tunneloverdekningen vil bli vurdert i neste planfase.*
- 2) *Tas til etterretning. I neste planfase vil mer detaljerte løsninger bli presentert samlet for Ringeriksbanen og dobbeltsporet Skøyen - Asker i samarbeide med kommunen.*
- 3) *Dette er jernbaneutredningsnivå hvor utredning og konsekvenser er presentert på et relativt grovt nivå. Det er ikke hensiktsmessig å gjennomføre grunnundersøkelser i denne planfasen.*
- 4) *Tas til orientering. Forslaget vil evt. bli vurdert i forbindelse med kommunedelplanleggingen.*

**D6 Ringerike Handelstandsforening**

- 1 Valg av stoppested/terminal for persontrafikken i Hønefossområde er av stor betydning. Ønsker en persontrafikkterminal så nær opp til Hønefoss Torv (Søndre Torv) som overhode mulig.
- 2 Alternativ 6A er best. Terminalområdet for godstrafikk kan gjerne legges utenfor sentrum av byen.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*

**D7 Vestre Jong Huseierforening**

- 1 Alternativ 6 Skøyen - Hønefoss er best.
- 2 Lite hensiktsmessig å føre banen om Sandvika dersom Rykkinn eller Bærum Verk ikke kan betjenes med stasjoner. Dersom alternativ 2 likevel skulle bli valgt, er Tanum Vel's forslag om banealternativ beste løsning.
- 3 Grunnundersøkelser burde vært gjennomført. Avklaring har stor betydning for valg av korridor. Grunnfjellet ligger dypt. Kulvert er eneste mulighet for tog under bakken.
- 4 Anleggsperioden vil være til sjenanse og få store konsekvenser for jordbruket, tur og rekreasjonsmulighetene i nærområdet. Frykter konsekvensene for Vestre Jong gård.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*

- 3) *Tas til orientering. Jfr.D5 pkt. 3.*
- 4) *Tas til orientering. Videre bearbeiding av linjeføringen vil skje i neste planfase og i samarbeide med kommunen.*

## **D8 Løvenskiold - Vækerød**

### **KU TILLEGGSUTREDNING:**

- 1 Uttransport av de store mengdene med masseoverskudd (fra alternativer med lange tunneler) vil medføre et stort transportarbeide med mange slag forurensning. Dette er ikke utredet og er en vesentlig mangel ved utredningen.
- 2 Det fremgår ikke av planene hvor det er tenkt etablert tverrslag for uttak av overskuddsmassene. Masseuttak og transport vil ha svært negative konsekvenser for skog-, natur- og viltressursene. Vil sterkt motarbeide alle alternativer som forutsetter masseuttak innenfor deres eiendommer. Ingen tverrslag bør berøre områder innenfor markagrensen.
- 3 Lokalmarkedet for steinproduksjon kan bli ødelagt dersom tunnelmassene skal bearbeides og selges. Krever tiltak som hindrer at overskuddsmassene fra tunnelene ødelegger deres lokale marked for pukkproduksjon.
- 4 Tunneldriften kan endre grunnvannsforholdene lokalt. Krever studie før, under og etter anleggsarbeidene som kan dokumenter evt. uheldige endringer.
- 5 Vilthensyn. Nærområdene i Nordmarka må berøres minst mulig. Viltpassasjer må bygges og viltgjerder settes opp.
- 6 Trasealternativ 2 via Bjørum og Løken bør velges. Godstrafikken kan legges utenom Hønefoss by med godsterminal ved Tollpinnrud.
- 7 Ber om snarlig avklaring av hvilke forpliktelser NSB vil inngå med hensyn til disponering av overskuddsmasser.

### **Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Konsekvenser i anleggsperioden er utredet i Konsekvensutredning fase I av juli 1993. Se forøvrig D1 pkt. 2.*
- 2) *Tverrslag er vist i tegningshefte til Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning av november 1994. Ytterligere er de vist og angitt med stedsnavn, lengde og profilnummer i Revidert Hovedrapport av januar 1995. Rapportene er sendt alle høringsinstansene.*

- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *Vurderes i senere planfase.*
- 5) *Vurderes i senere planfase.*
- 6) *Tas til orientering.*
- 7) *Dette er et juridisk spørsmål en må komme tilbake til i senere planfase. I utgangspunktet må steinmassene også betraktes som en ressurs og ikke kun som et problem.*

## D9 Franzefoss

- 1 Alternativ 2 via Franzefoss går i tunnel forbi industriområdet og vil gå tvers igjennom innkjøringen til deres tunnelanlegg. Dette vil avskjære videre bruk av utdrevet bergrom og hindre drift i produksjonsanlegget under jord. Ved valg av alternativ 2 via Franzefoss må det foretas innløsning av alt driftsutstyr, og lagervolum i fjellhallene. NSB anmodes om å velge et annet alternativ.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Alternativ 2 via Franzefoss er ikke presentert som et aktuelt utbyggingsalternativ.*

## D10 Esben Oust Heiberg (Vestre Jong Gård)

### KU TILLEGGSSUTREDNING:

- 1 Alle alternativer via Sandvika vil gå gjennom eiendom Vestre Jong Gård. Alternativ 2 via Bjørum og Økri vil rasere hovedhus og sidebygning på gården. Dette er ikke nevnt i utredningen.
- 2 Ønsker å vite hvordan NSB vil løse dette. Vil bebyggelsen bli revet? Vil en evt. tunnel/trase gjøre husene ubeboelige?
- 3 Bebyggelsen er kulturhistorisk og miljømessig meget verdifull.
- 4 Minner om Bærum kommunes høringsuttalelse som anbefaler alternativ 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
- 5 Verdivurdering av Vestre Jong Gård foreligger. Erstatningsbeløp ca. kr 4.650.000,-

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. I utredningen som er på overordnet nivå er konsekvenser angitt utfra forholdsvis grove vurderinger. Med hensyn til konsekvenser for hus/hytter er det kun angitt antall det antas å måtte innløse. Eksakte konsekvenser kan ikke angis da en i senere planfase har mulighet for å optimalisere linjeføringen både i horisontal- og vertikalplanet. En slik optimalisering vil kunne føre til at linjen flyttes både horisontalt og vertikalt i forhold til det som nå er angitt. I forbindelse med Skøyen - Asker prosjektet arbeides det med mulige avgreninger for Ringeriksbanen. NSBs vurdering pr. dato er at det er gode muligheter for at bygningene på gården ikke trenger å bli berørt. Imidlertid er det sannsynlig at jordene mellom gården og Bjørnegård skole vil kunne bli berørt. Videre planlegging vil evt. skje i god kontakt og i samarbeide med kommunen hvor åpne informasjonsmøter og kontakt med grunneiere vil være endel av planleggingsprosessen.*
- 2) *Jfr. pkt.1 . Ikke mulig nå å angi tekniske løsninger. Vurderes nærmere i neste planfase, kommunedelplanleggingen.*
- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *Tas til orientering, jfr. pkt.1 og 2.*
- 5) *Tas til orientering.*

**D11 Sjur Løchen Fogth**

- 1 Lønnsomheten i alt.6 Skøyen via Åsa kan bli best ved å forkorte og dele den lengste tunnelen.
- 2 Foreslår å femdoble dagstrekningen i Åsa fra ca. 600m til 3000m mellom Larsbråtan og Sandbråtan. Dette er mulig ved å legge linja på ca. kote 200 moh. På samme horisontalplan vest for Skansebakken mot Slora foreslås en kortere dagsone på ca. 1000m.
- 3 Forslag i pkt. 1 og 2 kombinert med tverrslag gjør det unødvendig med den planlagte 1.9m brede kjøreveien på siden av sporet inne i tunnelen.
- 4 Ved å sløyfe den 1.9m brede kjøreveien inne i tunnelen vil en kunne oppnå en besparelse på 300 mill kr. Dette gir økt og best lønnsomhet for alternativ 6: Skøyen - Åsa.
- 5 Omveien via Sandvika vil føre til store kostnader til kapasitetsøkning i Bærum, vest for Skøyen. I tillegg får en støyproblemer og mer uoversiktlig sikkerhetsovervåkning.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. NSB vil eventuelt vurdere en dagsone i Sørkedalen dersom alternativ 6 blir valgt.*
- 2) *Forslaget medfører en justering av linja både i vertikal og horisontalplanet. Dette kan gi endrede miljø- og naturressurskonsekvenser og kostnader. Forslaget vil bli vurdert i neste planfase dersom alternativet blir valgt.*
- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *Regnestykket er basert på feil forutsetninger og er ikke i henhold til data som er oppgitt i revidert hovedrapport. Forslaget vil bli vurdert i neste planfase dersom alternativet blir valgt.*
- 5) *Tas til orientering. En kapasitetsøkning i Vestkorridoren er det behov for uansett bygging av Ringeriksbanen eller ikke. Dobbeltsporet Skøyen - Asker er under planlegging og har høy prioritet i NSB.*

**D12 Knut Christophersen**

- 1 Landskapet rundt Sørsetra må ikke ødelegges av massedeponi og massetransport.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Viser forøvrig til D1.*

**D13 Selskabet til Sandvikens vel**

- 1 En ber om at en utreder og økonomisk sammenligner alternativene for løsninger over og under Sandvikselven.
- 2 Det må gis garantier for miljøhensyn(støy) før saken kommer til reguleringssak.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Det er ikke aktuelt for noen av alternativene å legge traseen under Sandvikselven.*
- 2) *Støynivåene vil tilfredsstillte Miljøverndepartementets krav til maksimalstøy for utomhus og innomhusarealer.*

## D14 Jongsåsen Vel

- 1 Ligger både øst- og vestgående løp i betongkulvert 800 - 2000 meter etter Sandvika?
- 2 Blir det i så fall 10 eller 15 - 20 hus som må rives?
- 3 Støy/vibrasjoner er ikke vurdert tilfredsstillende.
- 4 Kulturminner i Jongsåsen og Kompebråten kan bli berørt.
- 5 Jernbanen må legges under bakken, og ikke gjennom boligområder.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Fjelloverdekningen er her usikker. Grunnundersøkelser vil bli avklart i neste planfase hvor teknisk løsning vil bli endelig avklart. Planleggingen vil bli koordinert med planleggingen av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.*
- 2) *I konsekvensutredningen er tallet kun anslagsvis stipulert. Eksakt antall hus avklares i neste planfase.*
- 3) *Tas til orientering*
- 4) *I konsekvensutredningen er det sagt at områdene kan bli berørt. I forbindelse med videre planlegging av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og Ringeriksbanens avgrening fra Sandvika vil flere muligheter bli undersøkt. Disse avgreningene vil isåfall ikke berøre nevnte områder. Neste planfase vil avklare forholdet.*
- 5) *Tas til orientering.*

## D15 Berger og Rykkinn Vel

- 1 Opprettholder sine kommentarer fra tidligere datert 07.09 94.
- 2 Er positiv til at NSB har forlatt Økri- Rud alternativene.
- 3 Mener prinsipalt at Skøyen - Åsa er det beste alternativet.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2,3) *Tas til orientering*

## D16 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

- 1 Kjørehastigheten bør vurderes redusert for å unngå miljømessige konsekvenser.
- 2 Marka må skånes for anleggsdriften. En tunnel må kunne drives uten tverrslag.
- 3 Bolig- og næringsutbygging bør konsentreres mest mulig. Konsekvensene for hele Oslo-regionen og strekningen Drammen - Hønefoss og Roa - Hønefoss må utredes.
- 4 De negative konsekvensene ser ut til å bli så store at tiltaket ikke kan sies å være økologisk og menneskelig bærekraftig.
- 5 Skal banen bygges små den primært gå til Åsa uten tverrslag i Marka og uten stasjon før Hønefoss.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Kjørehastighet er et av jernbanens viktigste konkurransefortrinn i framtiden. Vi må forutsette at transportmidlene også i framtiden er i konkurranse om persontransporten.*
- 2) *Tas til orientering. Alternativer med svært lange tunneler vil uten tverrslag få uakseptable kostnader.*
- 3) *Det er vurdert konsekvenser for utbyggingsmønsteret. Bedret transport til Osloregionens arbeidsmarked bedrer grunnlaget betydelig for å opprettholde bosetting på Ringerike. De negative konsekvensene for banene som blir avløst av Ringeriksbanen er vurdert til å være små.*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig pkt. 2 ovenfor.*

## D17 Naturvernforbundet i Buskerud

- 1 Forbundet har alternativ 2/6 som førstevalg, alternativ 6 som andrevalg og opprusting av eksisterende bane som tredjevalg.
- 2 Konsekvensene av tverrslag i Marka er for dårlig utredet.
- 3 For variant 2 og 2/6 over Bjørnum bør tunneltrasèen trekkes vestover bortimot parallellt med E68 til øst for bomstasjonen ved Skaret. Dette gir tverrslag ut mot riksvegen.

- 4 Alternativ 2 over Løken kan ikke godtas pga konsekvenser for natur- og kulturlandskapet. Naturvernforbundet er også kritiske til alternativ 2 over Vik.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering*
- 2) *Tas til etterretning. Jfr. A7 pkt. 2.*
- 3) *Forslaget er en mulighet en vil se nærmere på i neste planfase, dersom korridoren blir valgt.*
- 4) *Tas til orientering.*

## D18 Hole Venstre

- 1 Alternativ 2 forutsetter ny stasjon på Tolpinrud.
- 2 Brokryssingen over Tyrifjorden vil påvirke vannutskiftingen i Steinsfjorden i stor grad.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Dette er ikke riktig. Stasjonslokalisering i Hønefoss har NSB påpekt at vil bli avklart etter at trase er valgt. Kjøretider er beregnet fra Oslo S til eksisterende Hønefoss stasjon.*
- 2) *Dette er ikke riktig. En faglig vurdering av NIVA konkluderer med at vannutskiftingen blir lite eller ikke påvirket av prosjektet. Dette er det redgjort for i Konsekvensutredning fase I 1.juli 1993.*

## D19 Hans Olav Egede Larssen

KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Alt. 2 må avvises da presset på boligtomter vil medføre nedbygging av verdifulle jordbruksarealer i området Kroksund - Steinsletta. Ved Haugsbygd kan derimot boligtomter legges på fjellgrunn. Alt. 6 bør derfor velges. Evt. vil alt. 6 via Lommedalen være akseptabel.
- 2 Alt. 6 gir kortere kjøretid til Oslo enn alt.2.
- 3 Dersom kort avstand til tunnelåpning er vesentlig for sikkerheten, må dette tillegges den største betydning.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,3) *Tas til orientering.*



- 2) *Dette er riktig og fremgår av Rev. Hovedrapport.*

## D20 Erik Moe Haugen

### REVIDERT HOVEDRAPPORT

- 1 Alt. 6 må velges. Dette er fremtidsrettet, tilfredsstillende målsetningen om Bergensbanenes forkortelse og gir minst skade på miljø, natur, fortidsminner etc.
- 2 Kostnadsvurderingene har ikke tatt hensyn til at de faktiske utgifter til drift av jernbane i tunnel må være rimeligere enn i åpent terreng.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Her er det forhold som slår begge veier. Spesielt i lange og fuktige tunneler oppstår det lett store problemer med korrosjon på skinnegang og andre installasjoner. Under slike forhold blir vedlikeholdskostnadene større i tunnel enn på fri linje. I tillegg krever togdrift i tunnel mer energi enn hva tilfelle er for dagsoner. Beregninger viser at forskjell i energiforbruk mellom alternativer med lav andel tunnel og de med svært lange tunneler kan være opptil 15% - 20%. Jfr. Konsekvensutredning fase I av 1.juli 1993.*

## D21 Tor Kvandal

### TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Det viktigste argument for Ringeriksbanen er forkortelse av Bergensbanen. Alt. 6 (Skøyen - Åsa - Hønefoss) er isåfall det beste. Subsidiært foreslås alt. 2/6 via Økri.

### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*

## D22 Fred Harald Nilssen

### REVIDERT HOVEDRAPPORT:

- 1 Valg av trasé gjennom Hole (alt. 2) vil ødelegge viktige natur- og kulturlandskapsområder og føre til befolkningsvekst.
- 2 Velges likevel alt. 2, bør det legges holdeplasser i Hole og NSB må påta

seg et sterkere ansvar for koordinering av buss-bane.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

1,2) *Tas til orientering.*

## D23 Jan Chr. Krohn

REVIDERT HOVERDRAPPORT:

- 1 Forutsatt at alt. 2 velges, er trasévariant via Bjørum og Vik å foretrekke.
- 2 Banen bør i sin helhet bygges etter høyhastighetsstandard. Kurveradius ned til 725 m ved Sandvika er uakseptabelt.
- 3 Banen bør bygges via Tolpinnrud. Direkte tog kan da passere Hønefoss i 200 km/t.
- 4 Alt. 2 medfører 4-5 min. lengre kjøretid enn raskeste alternativ. Dette tidstap må tas inn andre steder på Bergensbanen. Dette forhold er ikke vurdert i rapporten.
- 5 Kryssingen av Kroksundet bør flyttes lenger mot nord-øst.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,3) *Tas til orientering.*
- 2) *De lokale forhold ved Sandvika nødvendiggjør reduserte kurveradier. Da de fleste tog skal stoppe på Sandvika, vil dette forhold likevel være av mindre betydning for kjøretiden.*
- 4) *Dette tidstap er vurdert inn mot andre fordeler ved alt. 2, bl.a. mulighet for å betjene Sandvika og Vestkorridoren.*
- 5) *Tas til orientering og vil evt. bli vurdert i neste planfase.*

## D24 Svein Jørgensen

- 1 Alt. 2 og 6 vil begge berøre store boligområder inn mot eksisterende Hønefoss stasjon. For alt. 2's vedkommende foreslås ny stasjon på Tolpinnrud men at lokaltogene kjøres inn til eksisterende stasjon via nåværende trasé mot Bergen.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Viser forøvrig til D18 pkt. 1.*

**D25 Sindre Nørgaard**

- 1 Kryssing av Tyrifjorden i tunnel istedenfor bru må av hensyn til landskapet vurderes nærmere. Dette vil være mulig både praktisk og økonomisk.
- 2 Alt. 2 må gå i tunnel fra Kroksund til Vik. Løkenalternativet er totalt forkastelig.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1,2) *Tas til orientering. Kryssing av Tyrifjorden i tunnel er vurdert i utredningen av juli 1993. Alternativet er senere utelukket av NSB som aktuelt alternativ.*

**D26 Viggo Ree**

- 1 Pga. motstand burde NSB allerede ha trukket alt. 2 fra videre utredningsarbeid.
- 2 NSB har allerede bestemt seg for alt. 2. Forhåndsambefalingen har bevisst påvirket prosessen. Tilleggsutredningen har isåfall vært bortkastet.
- 3 NSB har vært tendensiøs i fremstillingen av miljøkonsekvensene.
- 4 Presentasjonen er uoversiktlig og distribusjonen er utilfredstillende.
- 5 Alt 2 vil berøre en av landets mest kjente kulturlandskap, vil ødelegge terrasse- og meanderlandskap, berøre områder i geologi-paleontologisk sammenheng og med limnologiske og botaniske verdier, vil gå gjennom et av landets mest betydningsfulle innlandslokaliteter for våtmarksfugl og vil ha negative innvirkninger på viltbestanden.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *NSB har gitt en foreløpig innstilling på valg av trasekorridor. Jfr. forøvrig B5 pkt. 1.*
- 3) *Tas til orientering. NSB har feiltolket Fylkeskonservatoren i Buskerud sin vurdering av resultatene i kulturminneutredningen. Jfr. B2.*
- 4,5) *Tas til orientering.*

## D27 Oslo og omland Friluftsråd (OOF)

### KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 De negative konsekvensene ser ut til å bli så store at tiltaket ikke er bærekraftig når miljøkonsekvensene inkluderes i regnestykket. Denne vurderingen gjøres i forhold til at formålet med prosjektet er å forkorte reisetiden på Bergensbanen.
- 2 Tiltakets negative effekter for Osloområdet er ikke utredet i fase I. OOF og organisasjonene anser derfor at NSBs utredningsansvar i forhold til virkninger for friluftsliv og naturinngrep, ikke er oppfylt med denne tilleggsutredningen, hverken i forhold til bestemmelsene i PBL eller i forhold til utredningsprogrammet.
- 3 På det foreliggende grunnlag finner OOF ikke å kunne anbefale en korridor for Ringeriksbanen som innebærer linjeføring mellom Kroksund og Hønefoss (i kommunene Hole og Ringerike). Her vektlegges bl.a. hensynet til landskap, natur og kulturminner.
- 4 OOF går bestemt imot at det lages tverrslag (med påfølgende anleggs- og transportvirksomhet) i Marka. Det er fra NSBs side lagt opp til tverrslag i alle alternativene. Er skuffet over at problematikken omkring tverrslag i/ nær Marka ikke er utredet, og en finner det vanskelig å gå inn på alternativene uten at det foreligger opplysninger om virkninger av tverrslag og massetransport under anleggsperioden. Virkningene for Marka og friluftslivet er bagatellisert av NSB.
- 5 OOF foretrekker et korridorvalg som innebærer lang tunnel til Åsa på Ringerike (fortrinnsvis alt. 6 Skøyen - Åsa), men da uten at det lages tverrslag i Marka. Hvis det ikke blir mulig å unngå tverrslag, foretrekkes subsidiært alt. 3 Grefsen - Åsa pga at negative virkninger for Marka forventes å bli mindre enn ved andre alternativer. Forutsetningene her må være at tverrslaget ikke kommer nord for Elveli i Sørkedalen.
- 6 Registrerer at tidligere forslag om utredning av et nytt alternativ (Sandvika-Rykkinn-Sundvollen-Åsa-Hønefoss) ikke er blitt utredet. OOF er også skuffet over at NSB ikke har fulgt opp forslag om å se på alternativer med en lavere hastighet enn 200 km/t, f.eks. en maks. hastighet på 160 km/t. Ved redusert kurveradius vil mange av de miljøproblemer som oppstår, kunne unngås.
- 7 Skiforeningen, som er medlem av OOF, støtter OOFs prinsipielle uttalelse, men ikke det foretrukne trasévalg, pga faren for tverrslag i marka.

Skiforeningen har forøvrig fremmet egen uttalelse.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Beregninger er ikke vedlagt som dokumentasjon på påstanden.*
- 2) *I program for tilleggsutredningen av 26.sept. 1994 er det sagt at konsekvenser vedrørende tverrslag, overskuddsmasser og anleggsvirksomhet skal bearbeides videre i fase II. Jfr. forøvrig A7 pkt.2.*
- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *Tas til orientering. Jfr. pkt. 2 ovenfor.*
- 5) *Tas til orientering. Alternativ 6 uten tverrslag vil medfør uakseptable kostnader for prosjektet.*
- 6) *Tas til orientering. Med hensyn til hastighetsstandard jfr. D16 pkt.1.*
- 7) *Tas til orientering.*

## **D28 Buskerud Bondelag**

- 1 Går inn for at alt. 6 Skøyen - Åsa velges. Dette er det mest miljøvennlige og også korteste alternativet. Vil spare det verneverdige kultur- og naturlandskapet i Hole og Ringerike og vil spare produktive jordbruksarealer mot varig omdisponering. Viser forøvrig til uttalelsen til jernbaneutredningen i 1993.
- 2 Det bør tillegges betydelig vekt at alt. 6 vil være militærstrategisk viktig, da jernbane i åpent terreng er attraktive bombemål. Tunneltransport er også en sikkerhet mot forurensing av jord og vann i tilfelle giftig transport havarerer.
- 3 Er skuffet over at NSB anbefaler alt. 2 via Vik. Dette vil få katastrofale følger for kulturlandskapsverdiene, kulturminnene og jordvernet.
- 4 Frykter for at dersom alt. 2 velges, vil vi i neste omgang få stasjon på Tollpinnrud. Denne vil ha et arealbehov på 1.000 da, mesteparten sammenhengende, store produktive jordbruksarealer. I tillegg kommer arealene som banen legger beslag på.
- 5 Valg av alt. 2 kommer i konflikt med de internasjonale forpliktelser Norge har påtatt seg i forbindelse med å ivareta jordvernet og sikre framtidig matvaresikkerhet. Viser bla. til Stortingets behandling av Brundtlandkommisjonens rapport om miljø og utvikling og Agenda 21 fra Rio-konferansen om miljø og utvikling.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A6.*
- 3) *Tas til orientering.*
- 4) *Stasjonslokalisering på Hønefoss og derav konsekvenser er ikke avklart. NSB vil ikke ta stilling til dette før korridorvalg er avklart. Avklaring av stasjonslokalisering vil skje i samarbeide med kommunen.*
- 5) *Tas til orientering.*

**D29 Hole landbrukslag v/Otto Solli**

- 1 Vil sterkt anbefale alt. 6 Skøyen - Åsa. Ser med forferdelse på at NSB har anbefalt alt. 2 via Vik. Dette vil ødelegge et vakkert og variert kulturlandskap og dele opp store, sammenhengende jordbruksarealer samt legge beslag på høyproduktiv kornjord. Mener dette kommer i konflikt med overordnet mål pkt. 2, andre og tredje strekpunkt (- minst mulig forbruk av naturressurser og - minst mulig negativ belastning for omgivelsene banen går gjennom.
- 2 Mener også at alt. 2 er på sterk kollisjonskurs med prinsipper fastlagt i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*

**D30 Norderhov Sogneselskap, Hønefoss**

- 1 Vil på det sterkeste anbefale alt. 6 Skøyen - Åsa. Det planlagte tverrslaget i Åsa må imidlertid flyttes ca. 300 m lenger nordøst. Dette for å spare hyttetomter og grunnvann.
- 2 Er kritiske til prognosene for økningen i person- og godstrafikk mellom Oslo og Hønefoss. Jernbanen klarer ikke å konkurrere med privatbil og busser i Oslo's nærområde når det gjelder pendlertrafikk. En Ringeriksbane vil i liten grad fange opp pendlertrafikken fra Hønefoss. Når det gjelder godstrafikk, er det tvilsomt om jernbane blir konkurransedyktig.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Ytterligere bearbeiding av tverrslag vil bli gjort i neste planfase.*
- 2) *Tas til orientering.*

**D31 Ådal arbeiderlag, Hallingby**

- 1 Går inn for alt. 2, gjennom Hole. Ønsker at ny stasjon blir plassert vest for byen. Stasjonen bør ligge i Heradsbygda som har den største befolkningskonsentrasjonen på Ringerike.
- 2 Ved ny kombinert veg- og jernbanebro over Tyrifjorden, kan sundet inn til Steinsfjorden bli åpnet slik at vannutskiftingen av Steinsfjorden blir bedre.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

1,2) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig D28 pkt. 4.*

**D32 Norsk Ornitologisk Forening (NOF)**

- 1 NOF beklager at NSB ikke har sendt utbyggingsplanene til høring i NOF, men at foreningen har måttet innhente informasjon fra andre kilder.
- 2 NOF reagerer sterkt på anbefalingen om alt. 2, som vil gå rett gjennom et av landets viktigste innlandslokaliteter for vannfugl. Nordre Tyrifjorden-området inkluderer en rekke vannfuglbiotoper som samlet utgjør et enestående våtmarkssystem. Flere av lokalitetene er sikret som fuglereservater. Dette området har både nasjonale og internasjonale verdier i ornitologisk sammenheng.
- 3 En jernbane gjennom dette våtmarkssystemet innebærer bygging av to broer (Kroksund og Storelva). Begge vil ligge i områder med stor trafikk av flygende svaner og gress, og dette vil utvilsomt føre til at antall kollisjoner mellom ledninger og fugler vil stige. Samtidig påpekes at det er svært uheldig med en dobbeltsporet bane for hurtiggående trafikk tvers gjennom et område med slike naturfaglige og landskapsmessige kvaliteter.
- 4 NOF anbefaler at alt. 6 velges. Dersom alt. 2 likevel velges, vil det bli aktuelt å innhente støtte fra NOFs søsterorganisasjoner nasjonalt og spesielt innen Birdlife International (fuglevernorganisasjoner i mer enn 100 land, med ca. 3 millioner medlemmer).

**Tiltakshaver's kommentarer:**

- 1) *Alt utredningsmateriale er offentliggjort ved annonsering i dagspressen. Det ble da opplyst at alle som tidligere hadde sendt inn høringsuttalelse ville få tilleggsutrednings-rapportene tilsendt automatisk. Videre ble det opplyst både adresse og tlf.nr. for bestilling av rapporter.*

2,3,4) *Tas til orientering.*

### D33 Bjørn Bili, Øvre Vik (gnr. 192, bnr. 3), Røyse

Merknadene er knyttet til alt. 2, da dette berører eiendommen i betydelig grad.

- 1 Beklager at det for varianten via Vik forefinnes svært mangelfulle og tildels feilaktige opplysninger. Bl.a. forekommer en del feil vedr. Bilis eiendom:
  - a s. 23. Det hevdes at Biliåsen landsakpsvernområde blir berørt. Dette er ikke riktig. Derimot vil Viksåsen naturreservat bli gjennomskåret av en skjæring på min. 100 m.
  - b s. 25. Det framgår at deling av jordbruksområder kun vil finne sted via Løken. Men også varianten via Vik vil krysse dyrket mark på eiendommen Gjesval og tettstedet Vik samt dyrket mark på Bilis eiendom.
  - c s. 113 og 114. Opplysninger vedr. variantene via Vik og Løken er blandet sammen.
  - d Det er uriktig at jordet på Søndre Vik ikke inngår i JAV-registreringen. Dette er karakterisert som A-område på linje med øvrige jorder mellom Vik og Fekjær.
- 2 Det er således faktum at også traséen via Vik vil splitte svært verdifulle jordbruksområder og gi de gjenværende arealer en svært uheldig arrondering. I tillegg vil en stasjon/ holdeplass og parkering kreve ytterligere areal. Dessuten vil arealet forøvrig på sikt bli utsatt for et sterkt utbyggingspress.
- 3 Konkluderer med at trasévarianten via Vik vil redusere eiendommens bruksverdi vesentlig, og tar på det mest bestemte avstand fra at banen blir anlagt etter det foreliggende forslag.

#### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *a.NSB har oppdaget feilen og tar dette med i sin videre vurdering av alternativet.*

*b. Forholdet må være misforstått. Det menes ikke her å si at det kun er Løken-varianten som deler jordbruksområder. Ulempene ved Løken er derimot vurdert som større enn for Vik-varianten.*

*c. I ettertid erkjennes det at teksten her kan være redigert noe uryddig. En del opplysninger er tenkt til orientering/beskrivelse av området og gjelder begge alternativene. Dette burde ha kommet innledningsvis. Deretter*



*burde de enkelte alternativer vært beskrevet spesifikt. NSB tar kritikken til orientering, men kan ikke se at det vil endre de vurderinger som er gjort. d. Jfr. kommentarer til C9 pkt. 3.*

- 2) *Tas til orientering.*
- 3) *Tas til orientering.*

#### **D34 Avdokatfirmaet Bentzen og Roll-Matthiesen, for Harry Rørvik, Rørvik gård (gnr. 232, bnr. 2), Hole.**

- 1 Rørvik gård utnyttes både til campingplass, jordbruksproduksjon og skogbruksproduksjon.
- 2 Slik Rørvik har forstått den reviderte hovedrapporten, vil deler av eiendommen mellom nåværende E 16 og Tyrifjorden bli svært sterkt berørt av planene om ny jernbane (og tilknyttet vei) ved at campingplassvirksomheten i sin helhet vil bli ødelagt. En stiller seg derfor uforstående til formuleringer i hovedrapporten, pkt. 6.4.3, om at det under Hole anføres at det ikke skal foreligge noen arealbrukskonflikter.
- 3 Derimot virker det ikke som at eiendommens jorbruks- og skogbruksmessige produksjon blir berørt av nåværende trasé, da man har forstått at dette trasévalget ikke legger beslag på noe areal på oversiden av nåværende E16.

#### *Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *I Rev. Hovedrapport side 95 er det gjengitt et konsentrat av konsekvensutredningen vedrørende utbyggingsmønster og boligbygging i Hole og Ringerike. I rapporten sie det: "I Hole kan to områder være aktuelle som stasjonsområder, Rørvik og Vik. I Kommuneplanen fra 1987 er det lagt opp til nye boligområder dels på Sundvollen og dels nede ved sjøen øst for Steinsåsen. De nye boligområdene på Sundvollen vil ligge svært gunstig til for en evt. stasjon på Rørvik. Området anses å ha tilstrekkelig med tilgjengelige arealer uten større arealbrukskonflikter."*

*Utsagnet er her generelt formulert og er en total vurdering av området mellom Sundvollen og Elgstangen. Det kan imidlertid bli konflikt med drift av godkjent campingplass i tunområdet rundt bebyggelsen på gården Rørvik, og også evt. få betydning for enkeltboliger opp mot E16, som er fradelt gården Rørvik.*

*Forøvrig er ikke linjeføringen eksakt slik den nå er vist. I neste planfase*

*vil det evt. være aktuelt å optimalisere linjeføringen både horisontalt og vertikalt. Inngrep og konsekvenser for den enkelte eiendom kan således på dette plannivået ikke betraktes som eksakte og endelige.*

- 3) *Tas til orientering.*

### **D35 Oslo og Omegn Turistforening**

- 1 Konsekvenser av deponering av masser og anleggstrafikk i forbindelse med tverrslagene i marka er ikke tilstrekkelig utredet.
- 2 Muligheten for permanent massedeponier eller uttransportering av massene med tog er ikke vurdert.
- 3 Det er ikke utarbeidet konsekvenser av forskjellig hastighetsnivå for banen. Lavere hastighet kunne gitt smidigere traseføring.
- 4 Ønsker ikke traseer med dagstrekninger i randsonen til Marka-grensen.
- 5 Med havende opplysninger prioriteres alt 3, Grefsen -Hønefoss med tverrslag langt nede i Langlidalen, evt alt 6 direkte med tverrslag ved Tømmermyra.  
Alt 2 via Bjørum ønskes ikke.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Alle alternativer er planlagt med tverrslag i marka. Detaljplanlegging av massedeponier med transport vil bli gjennomført i neste planfase. Jfr. forøvrig A7 pkt.2.*
- 3) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig D16 pkt.1.*
- 4,5) *Tas til orientering.*

### **D36 Jan Fredrik Larsen, 1300 Sandvika**

- 1 Alt 2 via Bjørum, kommer med forslag om raskere tunnelpåslag etter Sandvika

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Detaljutformingen av valgt alternativ vil en komme tilbake til i senere fase. Forslaget tas til orientering.*

**D37 Den Norske Turistforening**

- 1 Da de negative effektene på Oslomarka er ikke utredet, kan DNT ikke se at kravet til KU er oppfylt. Det mangler KU av store naturinngrep.
- 2 Kan ikke anbefale noen alternativer som medfører tverrslag i Marka. NSB bør frakte ut overskuddsmassene med tog.
- 3 Kan ikke anbefale alt 2 som medfører en daglinje gjennom Hole, da dette alternativet vil skade kultur og naturverdier.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. Jfr. A7 pkt.2.*
- 2,3) *Tas til orientering.*

**D38 Interessegruppe i Hole, Miljøet i bygda vår, 3530 Røyse**

- 1 Klager på intern- behandlingen av prosjektet i NSB. Med høringsfrist 7. mars og endelig anbefaling overfor Samferdselsdepartementet innen 15. mars, stiller de spørsmål ved kvaliteten på en sluttbehandling som tar 1 uke på et jernbaneutbyggingsprosjekt til flere milliarder.
- 2 Klager over at NSB har valgt trase før høringsrunden er avsluttet
- 3 Klager over at NSB har feiltolket fylkeskonservatorens brev
- 4 Utreder selv alternativ trase for alt 6,  
Stiller spørsmålstegn ved NSB's kostnadsoverslag
- 5 Lister opp flere punkter som påstås å være feil / mangler og vesentlige unøyaktigheter i NSB's rapport.
- 6 Minner NSB om at Røysehalvøya har fått offentlig status som: "Spesielle verdifulle kulturlandskap i Norge"
- 7 Påpeker at NSB har uteglemt konflikt mellom banen og et idrettsanlegg ved Bymoen i nærheten av Svendsrud. Påpeker støy og barrierevirkningen.
- 8 Miste busstilbudet med 30 stoppesteder.  
Trafikkgrunnlaget er så svakt at det vil komme et utbyggingspress
- 9 Uttrykker et klart NEI til Ringeriksbane gjennom Hole-bygda. Håper NSB

vil bruke krefter og midler på "korteste vei til Bergen"

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. I ettertid kan det slås fast at fremdriftsplanen har vært for optimistisk.*
- 2) *NSB har ikke valgt trasè, men gjort en foreløpig innstilling på valg av trasèkorridor.*
- 3) *Jfr.B2.*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *Tas til orientering. Flere av punktene inneholder udokumenterte påstander.*
- 6) *Tas til orientering.*
- 7) *Tas til orientering. Evt. konflikter vil evt. bli sett nærmere på i fase II. Linjeføringen er ikke eksakt og skal optimaliseres i fase II, kommunedelplanleggingen.*
- 8,9) *Tas til oreintering.*

**D39 B.O. Sollien, 3500 Hønefoss**

- 1 Traseen via Vik deler gård nr 189/18 i Hole i 2 . Dette fører til driftsmessige ulemper
- 2 Mener det er riktigere å legge traseen via Åsa.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2) *Tas til orientering.*

**D40 Roar Johansen, Søndre Veisten, Norderhov, 3500 Hønefoss**

- 1 Blir direkte berørt på eiendommen Salmakerplassen/Hagen, gnr 42, bnr 6-10-22-23-og 47, av alt 2 mellom Kroksund og Hønefoss. Eiendommen blir delt i 2 av banen , noe som fører til driftsmessige ulemper i tillegg til at dreneringssystemet blir påvirket.
- 2 Bebyggelsen ligger så nær banen at de blir støyutsatt.
- 3 Krever økonomisk kompensasjon for ovennevnte forhold hvis banen realiseres.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2,3) *Tas til orientering.*

**D41 John Arne Hole, 3501 Hønefoss**

- 1 Barrierevirkning i Hønefoss ved alt 6.
- 2 Riving av hus inntil banen pga utvidelse til 2 spor.
- 3 Rystelser i grunnen for beboere inntil banen ved alt 6.
- 4 Vanskelig å tilrettelegge for stor nok parkering på Hønefoss stasjon. Større aktivitet på stasjonen vil medføre mer støy for naboer. Ønsker å legge banen utenom sentrum av hensyn til alle berørte i sentrumsområdet.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

1,2,3,4) *Tas til orientering.*

**D42 Asker og Bærum Bondelag**

## REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Støtter NSBs anbefaling om alternativ 2 via Bjørum. Forutsetter at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til bebyggelsen og den dyrka marka på Jong Gård, og at det ikke medfører et utbyggingspress mot landbruksarealer ved Bjørum Sag.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

1) *Tas til orientering.*

**D43 Natur og Ungdom**

## KU TILLEGGSUTREDNING / REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Alternativ 6 : Skøyen via Åsa er å foretrekke.
- 2 Muligheter for tunnelføring uten tverrslag i Oslo-marka må undersøkes.
- 3 Få nye momenter. Utredningen noe mangelfull mht redusert kjørehastighet og tunnel uten tverrslag i Marka.
- 4 Fraråder at alternativ 2 bygges. Ber NSB revurdere sin holdning.

**Tiltakshaver's kommentarer:**

1) *Tas til orientering.*

- 2) *Dette er i stor grad et spørsmål om kostnader. Kostnadene vil øke drastisk for alle alternativer dersom tverrslag ikke skal kunne benyttes.*
- 3,4) *Tas til orientering.*

#### **D44 Syklistenes landsforening**

REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Gir sin tilslutning til at Ringeriksbanen blir virkeliggjort. Anbefaler de alternativene som gir færrest inngrep i naturen, dvs. alternativer med de lengste tunnelene. Det bør ikke bygges nye anleggsveier i Marka.
- 2 Anbefalt alternativ med lengste dagstrekninger må ta hensyn til syklistene ved at det bygges effektive under-/eller overganger for sykkeltrafikk.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Vurderes i neste planfase, kommunedelplanleggingen.*

#### **D45 Lars Christensen, Jongsåsveien 25 B**

REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Inngrepene vil bli betydelige i Jong-området. Belastningen i anleggsperioden vil bli i overkant av hva som i dag er akseptabelt i et boområde. Prosjektet vil medføre ekspropriasjon og verdiforringelse av eiendommer. Uklart hvordan veinettet vil bli som følge av utbyggingen. Økt risiko for barn og dyr, økt støy. Ytterligere belastning av området må unngås.
- 2 Høye åpne skjæringer må unngås, vestre trase føres lengre mot syd fra pr. nr. ca. 500 og i tunnel fra pr. nr. ca. 700 frem til området ved krysset Slepndveien - Tanumveien, og i kulvert/tunnel videre. Støyskjerming for dagtrase fra ca. pr. 700, alternativt legges i kulvert. Direkte inngrep i boenheter må unngås, eller reduseres vesentlig.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Tas til orientering. Vurderes i neste planfase, kommunedelplanleggingen.*

**D46 Olaf Bryn Røkholt, Bryn Gård.**

## REV. HOVEDRAPPORT:

- 1 Alternativ 2 via Rud berører gården . Store konsekvenser for nærmiljøet og gården. Bærum kommune og NSB anbefaler alternativ 2 via Bjørum, støtter dette forslaget.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1) *Tas til orientering. NSB har gitt en foreløpig anbefaling på valg av trasekorridor, alternativ 2 via Bjørum.*

**D47 Universitetet i Oslo, Botanisk Hage og Museum**

## KU TILLEGGSUTREDNING:

- 1 Alternativ 2 via Løken og Vik frarådes ut fra hensynet til flora og vegetasjon. Alternativ 6 er langt mindre betenkelig.
- 2 Svært betenkt med hensyn til traseen "2/6 via Bjørum". Hydrologiske forhold i Kjøglidalen vil kunne bli forandret. Området er et høyt prioritert verneområde i Bærum, med en meget artsrik flora og frodig vegetasjon.
- 3 Tiltrår valg av trase øst og nord for Steinsfjorden.

*Tiltakshaver's kommentarer:*

- 1,2,3) *Tas til orientering.*

## II. OPPSUMMERING / KONKLUSJONER

I forbindelse med høringen av tilleggsutredningen og Revidert Hovedrapport har det kommet inn 81 høringsuttalelser. Hovedinntrykket er at de fleste anser utredningsarbeidet i fase I som tilstrekkelig for denne fasen. Det blir imidlertid påpekt fra noen høringsinnstanser at enkelte forhold anses som ikke godt nok utredet før valg av trasèkorridor kan gjøres. I det etterfølgende gis en redgjørelse for hovedpunktene i høringsuttalelsene til tilleggsutredningen og Revidert Hovedrapport, etterfulgt av NSBs kommentarer. Avslutningsvis gjøres en oppsummering med etterfølgende innstilling og konklusjoner, samt forslag til videre planprosess og fremdrift.

### 1. KONSEKVENsutREDNING FASE I - TILLEGGSUTREDNING

#### HOVEDPUNKTER

De viktigste merknader som er fremkommet under høringen av Konsekvensutredning fase I - Tilleggsutredning er som følger:

- .1 Utredningen gir et utilstrekkelig grunnlag for å vurdere Ringeriksbanen's innvirkning på vegtrafikken. Det er pekt spesielt på E16 i Hole og på Vestkorridoren. Det fremholdes at utredningen ikke er godt nok koordinert/samordnet med Vestkorridor-utredningen med hensyn til trafikale konsekvenser, og at utredningsplikten således ikke syntes å være oppfylt. NSB's potensiale i nærtrafikken må klargjøres og Ringeriksbanens plass i et samlet kollektivtrafikksystem i Vestregionen må analyseres.  
  
Vegvesenet påpeker at tilleggsutredninger skal gjennomføres for Vestkorridoren og at analyseresultater vil kunne foreligge i april/mai 1995. Endelig beslutning om trasèvalg for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker og Ringeriksbanen må ikke tas før de påkrevde tilleggsutredninger er gjennomført.
- .2 Det må avklares om kryssing av Kroksundet kan tåle Ringeriksbanen i tillegg til ny E16 Rørvik - Vik. E16 og Ringeriksbanen må planmessig avklares samtidig.
- .3 Konsekvenser av tverrslag og anleggsdrift i Marka er ikke godt nok utredet. KU fase I må avklare om det er mulig å få til akseptable tverrslagsløsninger for de korridorer som legges frem til beslutning.
- .4 Alternativ 2 via Vik og Løken i Hole er ut fra en vurdering av kulturminner og kulturmiljø faglig uakseptabelt.
- .5 Alternativ 6 via Lommedalen er for dårlig utredet med hensyn til automatisk



fredete kulturminner.

- .6 Avtjerna må avklares før faglig forsvarlig uttalelse kan gis for alternativ 2 via Bjørum.
- .7 Samfunnmessige konsekvenser ikke godt nok utredet. Gjelder spesielt Jevnaker/Hadeland-området.
- .8 I forbindelse med KU fase II må det foreligge en samlet presentasjon av kulturminner i Bærum, og nødvendig tilleggsregistrering av automatisk fredete og nyere tids kulturminner må gjennomføres.

#### KOMMENTARER:

##### Ad pkt.1:

Det er nødvendig først å gjøre en presisering av hva lokaltrafikktilbudet for Ringeriksbanen vil være. NSB har i sitt arbeide forutsatt at lokaltog på Ringeriksbanen i utgangspunktet skal være forlengelse av noen av de eksisterende tog i Vestkorridoren, til Hønefoss. Slik sett vil Ringeriksbanen ikke gi et økt tilbud til de som reiser innenfor strekningen Sandvika - Oslo S, men bli et nytt tilbud for de reisende fra Ringerike til Sandvika/Oslo og Oslo's øst- og vestregion, samt for reisende i motsatt retning.

NSB har beregnet overført trafikk fra vei til bane både for E16 og E18 (Vestkorridoren) som følge av bygging av Ringeriksbanen. Tallene er ikke presentert i rapporten. NSB har nå samlet tallmateriale og vurderinger i en tilleggsrapport "Ringeriksbanen konsekvenser for veitrafikken. Tilleggsrapport til Jernbaneutredning Rev. Hovedrapport" 15.mai 1995, som vil følge saken i den etterfølgende behandling av KU fase I, samt i NSBs oversendelse av saken til Samferdselsdepartementet. Beregningene viser at for E18/Vestkorridoren vil effekten av overført trafikk fra vei til bane bli fra 0% - 1% i redusert ÅDT på veien. For E16 er effekten beregnet til å bli vesentlig større, fra 18% til 26%. Virkningen er størst for alternativ 2 Sandvika, og minst for alternativ 3 Grefsen. Hvilken betydning dette har for veginvesteringene og prioritering av midler på E18 og E16 må Veidirektoratet vurdere.

Potensialet for overført trafikk i Vestkorridoren/E18 er relativt lite ut fra de beregninger som er gjort. Avgreningspunktet for Ringeriksbanen fra Vestkorridoren, med hensyn til Ringeriksbanens potensiale i nærtrafikken, syntes dermed i begrenset grad å være beslutningsrelevant for valg av trasèkorridor for Ringeriksbanen.

Det er således tiltakshavers oppfatning at de trafikale konsekvenser av Ringeriksbanen er tilstrekkelig klarlagt til at en på dette overordnede plannivå kan gjøre et valg av trasèkorridor for Ringeriksbanen. Mer detaljerte analyser/prognoser av trafikkforholdene i Vestkorridoren må løses i forbindelse med Vestkorridorutredningen.

**Ad pkt. 2.**

I forbindelse med jernbaneutredningen er det tegnet ut noen foreløpige skisser på utforming av brokryssingen av Kroksundet. Dette arbeidet skal videreføres i fase II dersom alternativ 2 velges som utbyggingskorridor. Videre planlegging forutsettes å skje i samarbeide med Vegvesenet. Brokryssingen vil bli en utfordring hva arkitektur, landskap og miljø angår, men akseptable løsninger vurderes å være fullt mulig å finne i fase II, kommunedelplanleggingen.

**Ad pkt. 3:**

I konsekvensutredning fase I, juli 1993 er konsekvenser av tverrslag i Marka utredet for alternativ 3 og 6. Øvrige alternativer hadde dengang ikke tverrslag. I program for tilleggsutredningen var utbygger ikke pålagt å utrede videre konsekvenser av tverrslag i Marka. En bearbeiding av alternativene og vurdering av nye har medført at alle alternativer nå har tverrslag. I tilleggsutredningen er det sagt forholdsvis lite om konsekvenser av disse. I perioden for behandling av høringsuttalelsene har NSB derfor fått utført en tilleggsvurdering av konsekvenser av tverrslag i Marka. Vurderingene er presentert i notatet "Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse - Notat vedrørende Konsekvenser av Tverrslag i Marka", datert 3.04.95.

Det er vurdert tverrslag for alle trasèkorridorer som er beskrevet i utredningen, samt alternativ 2 Sandvika - Kroksund variant Skiforeningen. På dette plannivået er det forutsatt ett tverrslag pr. trasèalternativ med unntak av alternativ 3 hvor det hele tiden har vært forutsatt to tverrslag (juli 1993-utredningen). Ved nærmere studier av miljøforhold, fremdrift, anleggsdrift og transportmuligheter vil det kunne vise seg aktuelt å anlegge to - tre tverrslag for enkelte av alternativene. Resultatene av tilleggsvurderingene kan kort oppsummeres som følger:

- \* Transportlengde på skogsbilveier: 3 - 11 km. De fleste skogsbilveiene må utbedres/forsterkes på 50 - 75 % av sterkningen.
- \* Møteplasser: Anlegges for hver 500m, 2 - 2,5 m brede, ca. 30 m lange.
- \* Drivetid for tunnelene: 1 år 8 mnd - 3 år
- \* Behov for areal til mellomlagring: 4.700 m<sup>2</sup> - 9.500m<sup>2</sup>
- \* Trafikk for uttransport av masser: 72 - 130 billass pr. døgn (16 timer), dvs. 1 lass hvert 13 - 7,5 min.
- \* Gjennomsnittlig ca. 45 personer i virksomhet på anlegget. Boligrigg ved tverrslag.
- \* Alle transportvegene ut av Marka vil berøre merkede skiløyper. For noen alternativer kan det finnes alternative løyper.
- \* Transportvegene til Sørkedalen og via Kongeveien i Hole/Bærum vil gå gjennom/langs bevaringsverdige områder.

**Oppsummering fra tilleggsvurderingene:**

- i) *Anleggsdriften vil være en vesentlig belastning på Marka og dens brukere i anleggstiden. Anleggstiden er forholdsvis kort og ulempene bør kunne aksepteres innenfor denne begrensede periode.*
- ii) *Alternativ 2: Sandvika - Kroksund via Bjørum vil gi minst ulemper for skiløyper, kulturvern og med hensyn til inngrep og transportlengder i Marka, sett bort fra alternativ 2 Skiforeningens variant.*

**Ad pkt.4:**

NSB har gjort en feiltolkning av Fylkeskonservatoren i Buskerud sitt brev av 21.2.95. Det er ikke riktig at alternativ 2 via Vik er akseptabel ut fra en faglig vurdering med hensyn til kulturminner. Ved et valg av alternativ 2 via Vik må det i forbindelse med kommunedelplanleggingen og behandlingen av denne forventes innsigelse fra Riksantikvaren. Saken vil i såfall følge normalprosedyre i henhold til Plan- og bygningsloven.

Forholdet anses ikke som problematisk i forhold til KU fase I og godkjenning av denne. Tilleggsutredningen av kulturminner har gitt svar på et av de to spørsmål som skulle besvares i forbindelse med tilleggsutredningen. Det andre spørsmålet tilleggsutredningen skulle gi svar på var hvor lang utgravingstiden for kulturminner evt. ville bli, dersom det blir aktuelt med en jernbanefremføring i området. Universitetet i Oslo ved Institutt for arkeologi, kunsthistorie og numismatikk, Universitetets Oldsaksamling, har i sitt brev av 24.mars 1995 til Buskerud fylkeskommune ved Kulturadministrasjonen estimert utgravingstiden fra 1 til 3 feltsesonger. I praksis vil dette si fra ett til tre år. Med en anleggstid på ca. 5 år anses dette ikke å bli en kritisk aktivitet for prosjektet.

**Ad pkt. 5 og 6:**

Alternativ 2 via Lommedalen er et nytt alternativ. Alternativet har en meget kort utluftingssone i Lommedalen, ca. 200m. Automatisk fredete kulturminner er ikke vurdert utover det som tidligere er registrert. Dersom alternativ 6 via Lommedalen skal videreføres i kommunedelplanleggingen vil KU fase II kunne fange opp krav om registrering av automatisk fredete kulturminner.

En avklaring vedrørende Avtjerna som utbyggingsområde er Bærum kommunes ansvar. Dersom alternativ 2 velges som korridor for videre planlegging er det viktig også for NSB at Avtjerna avklares. Det er muligheter for en stasjon på Bjørum og NSB har i sin innstilling på foreløpig anbefaling av trasèkorridor forutsatt 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.

**Ad pkt. 7:**

Ringeriksbanen vil gjøre at Jevnaker også kommer "nærmere" Oslo. Imidlertid regner en ikke med at virkningene i forhold til Oslo blir særlig store. En kan derimot få virkninger

av lettere tilgang til Ringerikes arbeidsmarked fordi Ringerike i større grad vil bruke Oslo's arbeidsmarked. Jevnaker/Hadeland er således vurdert å være utenfor pendlingsområde for Ringeriksbanen, men økt utpendling fra Ringerike til Oslo kan gi en økt innpendling fra Jevnaker/Hadeland til Ringerike.

**Ad pkt. 8:**

Det tas sikte på å gjennomføre en presentasjon av kulturminner i Bærum, og nødvendig registrering av automatisk fredete og nyere tids kulturminner for de alternativer som evt. skal føres videre med kommunedelplanlegging . Ku fase II-programmet skal utarbeides i samarbeide med fylkeskommunene, kommunene og deres respektive fagavdelinger.

## **2. JERNBANEUTREDNING - REVIDERT HOVEDRAPPORT**

Merknader som er fremkommet under høringen av Revidert Hovedrapport kan deles i to kategorier; merknader som kommenterer det faglige innholdet og merknader som gir uttrykk for vurdering av korridoralternativene med angivelse av prioritering av de. I det etterfølgende gis en oppsummering av hovedpunktene i kommentarene.

Hole kommune har kommet med sterk kritikk av faglig innhold i Revidert hovedrapport. De har i ettertid fått utarbeidet en vurdering av hovedrapporten. Dette arbeidet er nå ferdig og presentert i rapporten "*Ringeriksbanen - ei fagleg vurdering av NSB sitt planarbeid, april 1995*". Rapporten ble mottatt av NSB 5.mai d.å. NSB vil i løpet av mai/juni gjøre en grundig gjennomgang av rapporten og presentere sin vurdering av den. Vurderingen vil følge saken ved oversendelse til Samferdselsdepartementet i slutten av juni d.å.

### **MERKNADER TIL FAGLIG INNHOLD FRA HØRINGSINNSTANSENE**

- .1 Nytte-/kostnadsberegningene tar ikke med samfunnsmessig gevinst ved overføring av trafikk fra veg til bane. Energigevinsten er heller ikke medregnet. Metodikk anvendt i de samfunnsøkonomiske beregninger ved beregning av nytteeffekten for "Nyskapt trafikk" er feil.
- .2 I samfunnsøkonomiske beregninger undervurderes miljøkostnadene og kostnadene ved bruk av bil i byområder.
- .3 Utbedringspotensialet er ikke godt nok utnyttet for alternativ 2. Det er for tidlig å velge alternativs-variant i Bærum. Koplingen til annen kollektiv-/arealplanlegging er ikke god nok. Flere stasjoner og bedre banesystem bør vurderes i Bærum slik at banen i ennå større grad kan bli benyttet til lokaltrafikk. Det må arbeides videre med både alternativ 2 og 2/6 og en må se på samlet løsninger for både Ringeriksbanen og Bergensbanen (trasè og materiell).

- .4 Ikke ønskelig at NSB tilkjenne gir sin "foreløpige innstilling" på valg av korridor i hovedrapporten. Innstilling/anbefaling skal ikke gis før høringen er ferdig og høringsuttalelsene er behandlet.
- .5 Banen må tillegges regionale oppgaver, det er dermed behov for stopp både i Sandvika og på Rykkinn.
- .6 Ikke nødvendig med betjening av Rykkinn, Kolsås-/Østeråsbanen kan moderniseres og forlenges.
- .7 Det stilles spørsmål ved behov for dobbeltspor i Hønefoss. NSB bes revurdere dette behovet.

**KOMMENTARER:****Ad pkt. 1:**

Nytte/kostnads - analysen er gjennomført i henhold til det metodegrunnlag, prinsipper og forutsetninger som er fastlagt i ECON-rapport 105/94 "N/K-analyse av jernbaneinvesteringer", datert 19.04.94. Rapporten er resultatet av et prosjekt utført for Samferdselsdepartementet. Departementet er kjent med at NSB bruker rapporten som et grunnlagsdokument i N/K-analysene av jernbaneprosjekter og har ikke hatt noen innvendinger mot dette. I henhold til det ovenstående er det NSBs oppfatning at det ikke kan være vesentlige feil i de samfunnsøkonomiske beregninger forårsaket av metodikk og forutsetninger.

**Ad pkt. 2:**

I alle samferdselsprosjekter er det miljøkonsekvenser som er vanskelige å kvantifisere og prissette i dagens metodegrunnlag for konsekvensutredninger. Dette gjelder såvel veiprojekter som jernbaneprosjekter. Det finnes pr. idag ingen omforente metoder for verdsetting av en del typer miljøkonsekvenser. Situasjonen er således ikke spesiell for Ringeriksbanen, men generell for alle samferdselsprosjekter.

**Ad pkt. 3:**

Ringeriksbanen er primært et prosjekt som har som hovedmål og forkorte Bergensbanen både i lengde og kjøretid. Samtidig er det ønskelig for NSB at Ringeriksbanen skal bli et godt lokaltrafikktilbud på en banestrekning som primært skal gi fjerntrafikken på Bergensbanen et bedre tilbud. Det er ikke ønskelig for NSB at Ringeriksbaneprosjektet skal ta opp i seg så mye nærtrafikk-/lokaltrafikk-problematikk at dette resulterer i en traséføring som gir et vesentlig dårligere fjerntrafikktilbud enn hva nødvendig er. NSB har gjennom et solid utredningsarbeide over tre år utredet alternative traséløsninger i Bærum, og er av den oppfatning at utredningsarbeidet er uttømmende nok både med hensyn til antall mulige varianter/trasèkorridorer og med hensyn til selve konsekvensutredningen. NSB skal nå gi sin endelige innstilling på valg av trasèkorridor for videre planlegging,

med utgangspunkt i de alternativer som foreligger og er lagt frem i forbindelse med høringen av tilleggsutredningsarbeidet.

**Ad pkt. 4:**

Meningen har vært å gi "omverdenen" en orientering om NSBs vurdering av prosjektet så langt, og at endelig beslutning om innstilling på valg av trasèkorridor først tas etter at alle høringsuttalelser er behandlet og vurdert. NSB har mottatt signaler om at det i forskrifter til reviderte Konsekvensutredningsbestemmelser ihht Plan- og bygningsloven, skal pålegges tiltakshaver å uttrykke sin vurdering av de alternativer som er konsekvensutredet, dersom tiltakshaver har en oppfatning/vurdering av alternativene.

**Ad pkt. 5 og 6:**

Punktene viser hvor ulike oppfatningene kan være vedrørende Ringeriksbanen og de oppgaver den skal bidra til å løse. Berørt kommune (Bærum) har her en helt annen oppfatning enn en annen kommune (Oslo). I Sandvika har NSB hatt mulighet til å prioritere miljøhensyn innenfor det alternativet vi har gitt en foreløpig innstilling på valg av, nemlig ved å anbefale variant Bjørum for alternativ 2. Dette betyr at Rykkinn ikke kan betjenes ved alternativ 2 for Ringeriksbanen.

**Ad pkt. 7:**

Dobbeltspor 15 km sydover fra Hønefoss mot Oslo er en grunnleggende forutsetning for Ringeriksbanens utbyggingskonsept og kan ikke fravikes. Spørsmålet har vært stilt mange ganger og NSB har gitt det samme svar hver gang. Hensikten med dobbeltspor er å gi banen tilstrekkelig kapasitet for forutsatt togdrifts-opplegg.

## KORRIDORALTERNATIVENE - PRIORITERING

Mange av høringsinstansene har gitt uttrykk for hvilken trasèkorridor de mener er best og evt. hvilket alternativ de sekundært kan anbefale/godta. Fig. 1 viser en oppsummering for statlige-, fylkeskommunale-, og kommunale høringsinstanser som har uttalt seg om trasèkorridor-valg.

**Alternativ 2:**

Fylkesmannen i Oslo/Akershus (Landbruksavdelingen) tilrår sterkt variant via Bjørum og Fylkeslandbruksstyret i Buskerud anbefaler alternativet ut fra en samfunnsmessig helhetsvurdering. Statens forurensningstilsyn uttaler at alternativer om Sandvika syntes mest aktuelle. Akershus fylkeskommune støtter alternativet men ber også om at en tar med alternativ 2/6 i den videre planlegging. Både Oslo og Bærum kommune uttrykker at de støtter alternativ 2 og 2/6, mens Ringerike kommune subsidiært kan akseptere alternativet ( alternativ 6A anbefales). Landbrukskontoret i Asker , Bærum og Oslo kan også akseptere alternativet. Alternativet frarådes av Riksantikvaren, Direktoratet for Naturforvaltning og Landbruksdepartementet.

HØRINGSINNSTANS	Alt.2	Alt.3	Alt.6	Alt.6 Lom	Alt.2/6
<b>Statlige organer:</b>					
Dir. for Sivil Beredskap.				x	x
Fylkesman i Oslo/Akersh		x		x	x
Landbruksavd.	x			x	
Fylkesmann. i Buskerud		x	x		x
Fylkesland.br.sty. i Busk.	x				
Forsv. bygn. tjeneste					
Riksantikvaren		x	x	x	x
Dir. for Naturforv.		x	x	x	x
Det Kgl. Landbruksdept.		x	x	x	x
SFT	x				
<b>Fylkeskom. organer</b>					
Busk, fylk, kom. Kulturadm:			x		
Busk, fylk, kom. Plan/nær			x		
Busk. fylk, kom. Fylk.rådm			x		x
Akershus fylk, komm	x				x
<b>Kommunale organer:</b>					
Oslo kommune	x				x
Bærum kommune	x				x
Hole kommune			x		
Ringerike kommune	x		x		
Bergen kommune			x		
Jevnaker kommune			x	x	x
Landbr. nem. i Ring. iHol			x		
Landbr.ktr. i Ask., Bær, Osl	x		x		x

Fig.1 Oppsummering av trasèkorridor-valg for statlige-, fylkeskommunale- og kommunale høringsinstanser.

**Alternativ 3:**

Alternativet har ikke bred støtte men støttes av Fylkesmannen i Oslo/Akershus og Fylkesmannen i Buskerud, Riksantikvaren, Direktoratet for Naturforvaltning og Landbruksdepartementet..

**Alternativ 6:**

Alternativet støttes av Fylkesmannen i Buskerud, Buskerud fylkeskommune, Hole-, Ringerike-, Bergen- og Jevnaker kommune, samt av Landbruksnemnda i Ringerike i Hole. I tillegg støttes alternativet av Riksantikvaren, Direktoratet for Naturforvaltning og Landbruksdepartementet.

**Alternativ 6 via Lommedalen:**

Alternativet støttes av Direktoratet for sivilt beredskap, Riksantikvaren, Direktoratet for naturforvaltning, Landbruksdepartementet, Jevnaker kommune og Landbrukskontoret i Asker, Bærum og Oslo.

**Alternativ 2/6:**

Dette er et alternativ som i stor grad får sin støtte ved at det koples til alternativ 2 og at en ønsker en videre utredning av både alternativ 2 og 2/6, eller at det er sekundærvalget/kan aksepteres av de høringsinstanser som primært foretrekker alternativ 6. Stort sett er det variant via Bjørum det uttrykkes støtte for. Alternativet støttes av Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Fylkesmannen i Buskerud, Akershus og Buskerud fylkeskommuner, Oslo-, Bærum-, og Jevnaker kommune, samt av Landbrukskontoret i Asker, Bærum og Oslo. Alternativet kan også aksepteres/anbefales av Direktoratet for sivilt beredskap, Direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren og Landbruksdepartementet.

**KOMMENTARER:**

Alternativ 2 Sandvika har klar støtte i Akershus både fra fylkeskommunen og kommunene (Oslo og Bærum). Fylkesmannen i Oslo og Akershus ved Landbruksavdelingen, samt Fylkeslandbruksstyret i Buskerud støtter også alternativet. Det gir et klart signal om at betjening av Vestkorridoren og Sandvika er viktig. Imidlertid ser flere av de nevnte høringsinstanser de miljømessige problemer på Ringerikssiden og tar derfor samtidig med alternativ 2/6 i sin anbefaling. I den sammenheng nevnes miljøproblemer ved tverrslag og anleggsvirksomhet i Marka som følge av lange tunneler (alternativ 6, 6 via Lommedalen og 2/6). Det uttrykkes videre et ønske om nærmere avklaring av miljøkonsekvensene ved tverrslag og anleggsvirksomhet i Marka i fase II.

Alternativ 6 Skøyen/Lysaker - Åsa - Hønefoss har klar støtte i Buskerud fra fylkeskommunen og kommunene Hole og Ringerike, samt Bergen og Jevnaker. I tillegg støttes alternativet av Fylkesmannen i Buskerud, Riksantikvaren, Direktoratet for naturforvaltning og Landbruksdepartementet. Begrunnelsen for valget er først og fremst hensynet til miljø og naturressurser i Hole og Ringerike. Dette bekreftes ytterligere ved at



flere av nevnte høringsinstanser kan akseptere en trasè om Sandvika men som føres videre mot Åsa fra Sandvika, dvs. alternativ 2/6.

Total sett har vi en situasjon hvor fylkesmann, fylkeskommunen og kommunene på Akershusiden har en annen oppfatning av korridorvalg enn hva fylkesmann, fylkeskommune og kommunene på Ringerikssiden har. Det som syntes å kunne være en felles kompromissløsning er alternativ 2/6. Skepsis/forbehold mot uakseptable miljømessige konsekvenser i Marka som følge av tverrslag og anleggsvirksomhet, tas det høyde for fra noen av høringsinstansene ved at de foreslår at en går videre med kommunedelplanlegging for to alternativer, alternativ 2 og 2/6.

### **3. OPPSUMMERING**

Oppsummeringen vil danne grunnlag for NSBs endelige innstilling og konklusjoner vedrørende Konsekvensutredning fase I og valg av trasèkorridor for Ringeriksbanen. Et hovedspørsmål er om det ved høring av tilleggsutredningen og Revidert Hovedrapport har fremkommet nye momenter som gjør at utredningsplikten fortsatt ikke er oppfylt, og om det er grunn for NSB til å endre sin tidligere foreløpige anbefaling på valg av alternativ 2 Sandvika via Bjørum og Vik som trasèkorridor. I en slik vurdering skal det fokuseres på de viktigste målene for prosjektet og grad av måloppfyllelse for hvert av alternativene.

#### **UTREDNINGSPLIKTEN - NYE MOMENTER**

Det er fra Vegvesenets side fremholdt at utredningsplikten ikke syntes å være oppfylt da Ringeriksbanens innvirkning på vegtrafikken og plass i et samlet kollektivtrafikk-system i Vestregionen ikke er klarlagt. Det foreligger nå en tilleggsrapport til jernbaneutredningen vedrørende konsekvenser for vegtrafikken, og vurdering av trafikale konsekvenser er omtalt i dette dokumentet. NSB er derfor ikke enig i Vegvesenets vurdering og mener at alle konsekvenser vedrørende vegnettet er godt nok utredet på dette overordnede plannivå.

Brokryssingen av Kroksundet vil bli en utfordring og vil bli avklart i neste planfase. Det er NSBs vurdering at det vil bli fullt mulig å finne frem til akseptable løsninger i fase II, kommunedelplanleggingen.

Konsekvenser av tverrslag og anleggsdrift i Marka er tilleggsvurdert av NSB. Anleggsdriften vil bli en vesentlig belastning på Marka men ulempene bør kunne aksepteres innenfor en begrenset anleggsperiode. Imidlertid må det her forventes stor motstand fra opinonen både mot selve anleggsdriften og de fysiske inngrep, men også mot evt. brøyting av skogsbilveier av beredskapsmessige hensyn.

Tilleggsutredningen av kulturminner har avklart de spørsmål arbeidet hadde som mål å gi svar på.

## VALG AV UTBYGGINGSKORRIDOR

I Revidert Hovedrapport ble det i kapittel 9 gjort en gjennomgang av mål, målkriterier og måloppnåelse for prosjektet for de respektive trasèkorridor-alternativer. Vurderingene munnet ut i en foreløpig innstilling på valg av alternativ 2 Sandvika via Bjørum og Vik som trasèkorridor.

Det måtte forventes at en konsekvensutredning av ny jernbanetrasè i et sentralt og tett befolket område ville måtte avstedkomme sterke motforestillinger fra høringsinnstansene som representerer særlige fagområder eller bestemte geografiske områder. Det vil ikke være mulig å finne frem til et alternativ for trasèkorridor som ikke vil medføre sterke motforestillinger. I denne sammenheng er det viktig å fokusere på at Ringeriksbanen som et enkeltstående prosjekt innkorter reisetiden med 1 time mellom Oslo og Bergen.

Gjennom høringen av konsekvensutredningen og Revidert Hovedrapport er det et generelt inntrykk at alternativ 2 har klar støtte både på fylkeskommunalt og kommunalt nivå i Akershus. Imidlertid ser man de miljømessige problemer på Ringerikssiden og peker på at alternativ 2/6 kan være et godt alternativ. Det uttrykkes også ønske om å gå videre med planlegging/utredning av både alternativ 2 og 2/6. Statlige fagorgan som Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning går klart imot alternativ 2, men kan akseptere alternativ 2/6.

På Ringerikssiden har alternativ 6 Skøyen - Åsa klar støtte i Buskerud både på fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Ovenfornevnte statlige fagorgan har også gitt en klar støtte til dette alternativet.

A { De negative konsekvenser av alternativ 2 er vel kjent fra tidligere utredninger, men det er å merke seg at det også er store miljøkonsekvenser ved alternativ 3, 6 og 2/6 ikke minst når det gjelder støy. Konsekvenser av tverrslag og anleggsdrift i Marka er vesentlige. Ved tilleggsutredningsarbeidet er det avklart at konsekvenser for kulturmiljø og kulturminner i Hole og Ringerike er såvidt alvorlige, at en fremføring av jernbane i dette området er av Fylkeskonservatoren i Buskerud vurdert som faglig uakseptabelt. I kommunedelplan-fasen må det forventes innsigelse. NSBs vurdering er at fordelene i sum ved alternativ 2, er så store at samfunnet må kunne akseptere en ugunstig belastning for kulturminner og kulturmiljø i dette tilfellet. Videre er det avklart at utgravingstiden for kulturminner ikke vil være kritisk i forhold til gjennomføringen av prosjektet.

Ut fra en samlet vurdering av tidligere utredningsresultater, resultater fra tilleggsutredningen og behandlingen av høringsuttalelser er det tiltakshavers konklusjon at det ikke foreligger grunnlag for å endre NSBs foreløpige innstilling på valg av trasèkorridor for Ringeriksbanen.

Under pkt. 4, konklusjoner/innstilling, i dette kapitlet, gis en rangering av alternativene

slik tiltakshaver vurderer de. Alle alternativene er teknisk gjennomførbare. Tiltakshaver vil sterkt fraråde at alternativ 6 Skøyen via Åsa eller alternativ 3 Grefsen velges som utbyggingskorridor for Ringeriksbanen. Det foreligger idag svært liten erfaring med drifts- og ulykkesrisiko i så ekstremt lange enkeltsporede tunneller.

Tiltakshaver vil også presisere at alternativ 6 via Lommedalen og alternativ 2/6 Sandvika - Åsa via Bjørum, har en større risiko for kostnadsøkning opp mot + 30 % i den videre planlegging, enn hva som vurderes å være tilfelle for alternativ 2 Sandvika via Bjørum og Vik. (Usikkerhet i kostnadsoverslaget på jernbaneutredningsnivå er +/- 30%)

#### 4. KONKLUSJONER / INNSTILLING

Med bakgrunn i behandlingen av høringsuttalelser til tilleggsutredningen og Revidert Hovedrapport er tiltakshavers konklusjoner som følger:

1. *Tilleggsutredningen har i tilstrekkelig grad avklart konsekvenser av bearbejdede og nye alternativer. Konsekvenser for kulturmiljø og kulturminner i Buskerud er tilstrekkelig avklart. Utbygger anser med dette konsekvensutredningsplikten i fase I som oppfylt og vil innstille på at Konsekvensutredning fase I godkjennes.*
2. *Ut fra en samlet og helhetlig vurdering av mål og måloppnåelse for de respektive alternativer er det NSBs oppfatning at Jernbaneutredningen av juli 1993 og tilleggsutredningen underbygger og styrker alternativ 2 Sandvika - Hønefoss via Bjørum i Bærum og Vik i Hole, som det alternativ som gir den beste og mest lønnsomme investering for samfunnet og NSB. NSB gjør følgende rangering av alternativene:*
  1. *Alternativ 2 Sandvika - Hønefoss via Bjørum i Bærum og Vik i Hole.*
  2. *Alternativ 6 via Lommedalen*
  3. *Alternativ 2/6 Sandvika - Åsa via Bjørum*
3. *NSB anbefaler Samferdselsdepartementet at **alternativ 2 Sandvika - Hønefoss via Bjørum i Bærum og Vik i Hole** velges som utbyggingskorridor for Ringeriksbanen. Hovedplanlegging/kommunedelplanlegging startes opp for å klarlegge endelig trasè innenfor denne korridoren.*

## 5. VIDERE PLANPROSESS OG FREMDRIFT

### **Intern planprosess:**

Dette dokumentet er tiltakshaver's konklusjoner og innstilling etter behandling av høringsuttalelsene og intern høring i Jernbanevirksomheten og Banedivisjonen. Prosjektansvarlig legger deretter saken frem for Konsernledelsen (KL), som etter behandling legger saken frem for Styret i NSB.

Saken vil bli behandlet i KL primo juni og styrebehandlet i styremøte 26.juni d.å.

### **Ekstern planprosess:**

I slutten av juni vil saken bli oversendt Samferdselsdepartementet med en innstilling på valg av trasèkorridor for Ringeriksbanen, og hvor en ber om en avklaring på hvilken trasèkorridor en skal gå videre med hovedplanlegging/kommunedelplanlegging for.

Dersom trasèkorridorvalg er avklart innen november 1995 vil hovedplan/kommunedelplanarbeidet kunne starte opp høsten 1995. Det er da en mulighet for at byggearbeidene rent teknisk kan starte opp høsten 1998 som tidligere forutsatt.

I neste planfase, hovedplan-/kommunedelplanfasen, vil det bli vurdert ulike trasèalternativer/linjeføringer innenfor valgt trasèkorridor. Arbeidet vil skje i samarbeide med berørte kommuner og det vil bli lagt opp til en planprosess med åpne orienteringsmøter og kontakt med grunneiere.

Konsekvensutredningsprogram for fase II vil bli utarbeidet i samråd med fagavdelingene hos fylkesmenn, fylkeskommuner og kommunene. NSB ved Banedirektøren fastlegger endelig program etter fremlegg for og i samråd med Miljøverndepartementet.

12. 03. 1997

Amhamavorkel  
in Sterndet  
in Sterndet

N

JBV

Jernbaneverket  
Biblioteket



09TU06288  
200000029740