



Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning


PlanID NO201604

Oppsummering av merknader til forslag til planprogram

Ringeriksbanen

Ringeriksbanen og E16 Høgstet – Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning

Oppsummering av merknader til forslag til planprogram

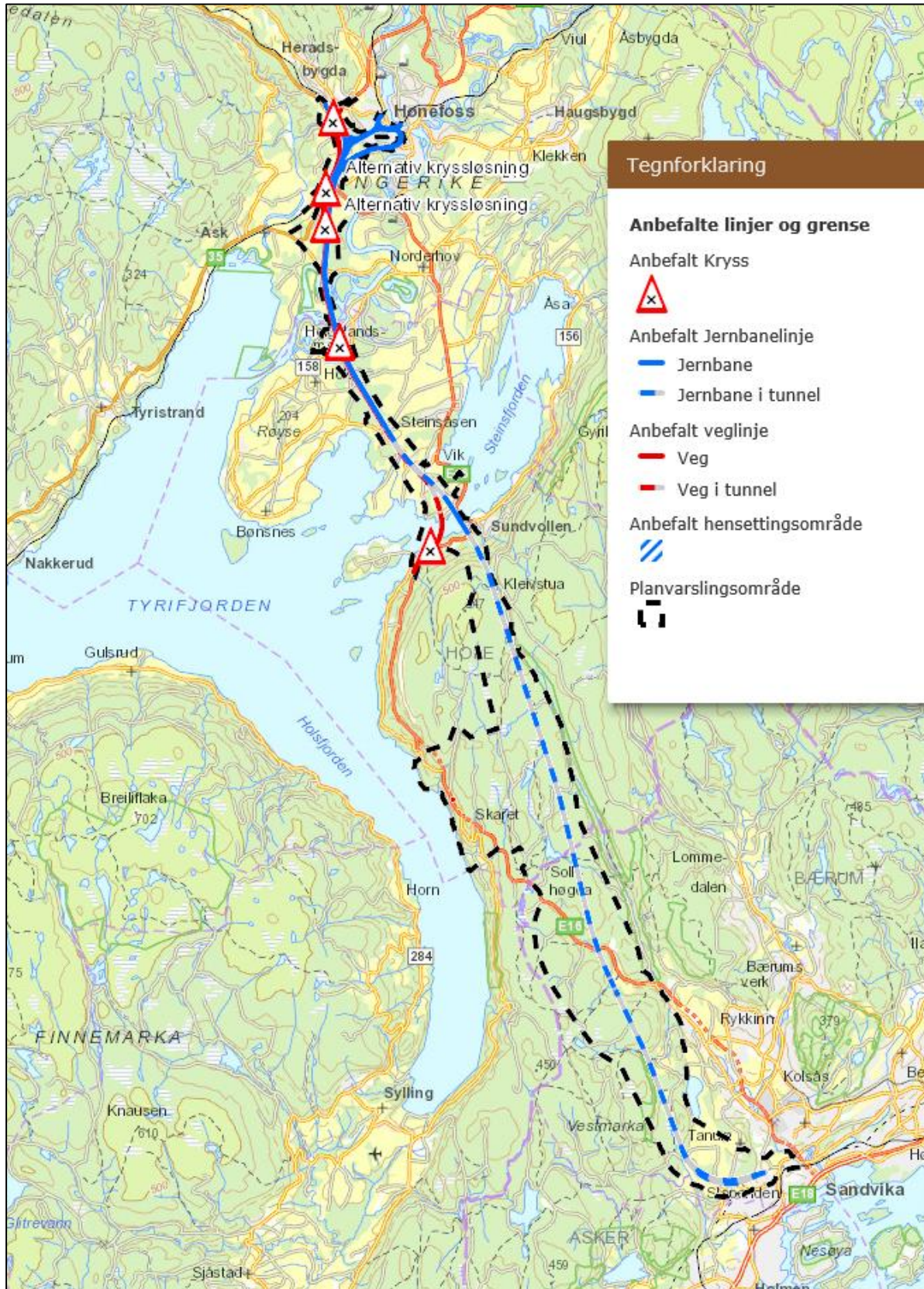
01A	Endelig	06.06.2017	KLA	JMS	LPN
00A	Utkast oppsummering av merknader	22.02.2017	SAR/KLA	JMS	LPN
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Ringeriksbanen Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram		Sider: 90			
		Produsert av: Norconsult  AAS-JAKOBSEN  asplan viak 			
		Prod.dok.nr.:		Rev:	
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: 960297 - Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Parsell: 00 - Generell	Dokumentnummer: FRE-00-A-26010		Revisjon: 01A		
		Drift dokumentnummer:	Drift rev.:		

Innhold

Innhold	3
1 Oppsummering av høringsprosess og merknader	5
1.1 Bakgrunn.....	5
1.2 Om høringen av planprogrammet og kort om videre behandling.....	5
1.3 Gjennomgående problemstillinger	6
2 Sammendrag av merknader og tiltakshavers kommentarer	17
2.1 Oversikt over innkomne merknader	17
2.2 Myndigheter	20
2.3 Organisasjoner og næringsliv	41
2.4 Grunneiere og berørte privatpersoner i Bærum kommune	61
2.5 Grunneiere og berørte privatpersoner i Hole kommune	68
2.6 Grunneiere og berørte privatpersoner i Ringerike kommune	77
3 Oversikt over endringer i planprogrammet etter høring og offentlig ettersyn.....	89

Vedlegg:

- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – merknader fra myndigheter
- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – merknader fra organisasjoner og næringsliv
- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – merknader fra private i Bærum kommune
- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – merknader fra private i Hole kommune
- Innkomne merknader til varsling av planoppstart og forslag til planprogram – merknader fra private i Ringerike kommune



Varslingsområde for planprogrammet og anbefalte linjer for bane og veg (lilla stiptet linje viser kommunegrenser).

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 5 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	---

1 Oppsummering av høringsprosess og merknader

1.1 Bakgrunn

Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss organiseres som et felles prosjekt i samarbeid mellom Jernbaneverket / Bane Nor og Statens vegvesen, med Jernbaneverket / Bane Nor som tiltakshaver. Planprosessen gjennomføres som statlig reguleringsplan. Kommunal- og moderniseringsdepartementet er planmyndighet, med ansvar for behandling og fastsetting av plandokumentene som utarbeides.

Planarbeidet berører kommunene Bærum, Hole og Ringerike, og fylkene Akershus og Buskerud.

Planprogrammet er en «plan for planleggingen» og er første steg i planarbeidet for ny jernbane og veg. Planprogrammet redegjør for hvilke tiltak og alternativ som skal utredes, konsekvenser av tiltak som skal utredes samt hvilke prosesser det legges opp til i arbeidet.

Dette dokumentet oppsummerer merknadene til planprogrammet, med tiltakshavers sammendrag og kommentarer. Kopi av alle merknader er i eget vedlegg.

Jernbaneverket ble pr 1.1.2017 delt i et direktorat og statsforetaket Bane NOR. Bane NOR er tiltakshaver og leder Fellesprosjektet for Ringeriksbanen og E16 på vegne av Statens vegvesen og Bane NOR.

1.2 Om høringen av planprogrammet og kort om videre behandling

I medhold av plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning ble det 7. oktober 2016 varslet oppstart av arbeid med reguleringsplan med konsekvensutredning for Ringeriksbanen fra Sandvika til Hønefoss, og for ny E16 fra Høgkastet til Hønefoss. Samtidig ble forslag til planprogram sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Varslingen og høringen ble gjennomført av Fellesprosjektet, i overenskomst med Kommunal- og regionaldepartementet, som er planmyndighet. Det ble oppfordret til alle som ønsket det å komme med synspunkter, innspill eller opplysninger som Jernbaneverket / Bane Nor og Statens vegvesen burde kjenne til. Høringsfrist var 10. januar 2017.

Forslag til planprogram var lagt ut på hjemmesiden til Jernbaneverket. 3000 brev ble sendt til grunneiere og naboer, og e-post til myndigheter og organisasjoner. Det ble lagt ut informasjon på prosjektets hjemmeside og på Facebook, samt annonse i avisene Aftenposten, Budstikka og Ringerikes blad.

Planprogrammet redegjør for formålet med planarbeidet, utredningsalternativ, hvilke problemstillinger som blir belyst/utredet, samt opplegg for informasjon og medvirkning.

Planvarslingsområdet er vist på kartfigur på side 4. Varslingsområdet anga en ytre ramme for tiltaket som planlegges.

I høringsperioden var det på kveldstid åpne møter i kommunene. Planprogrammet ble presentert og det ble gitt anledning til å stille spørsmål. De åpne møtene ble gjennomført slik:

- Bærum: Skui grendehus 21.november 2016
- Ringerike: Klækken hotell 29. november 2016
- Hole: Sundvolden hotell 6. desember 2016

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 6 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	---

Det ble også arrangert åpne kontordager kl. 14-20 med mulighet for samtale med planleggere og grunnerververe i prosjektet. Den enkelte grunneier, lag, foreninger, borettslag etc. kunne avtale tidspunkt for samtale. De åpne kontordagene ble gjennomført slik:

- Bærum: 22. november 2016, Kommunegården i Sandvika
- Ringerike: 30. november 2016, Paviljong ved rådhuset
- Hole: 7. desember 2016, Herredshuset

I tillegg har det blitt avholdt forskjellige medvirknings- og dialogmøter i løpet av høringsperioden.

Etter gjennomført høring og vurdering av endringer og justeringer, vil planprogrammet bli fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Videre reguleringsplanarbeid vil skje i henhold til fastsatt planprogram. I løpet av 2017-2018 planlegges utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning, offentlig ettersyn med påfølgende bearbeiding, eventuelt supplerende saksbehandling før vedtak av planen i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Det er ambisjon om byggestart i 2019.

1.3 Gjennomgående problemstillinger

I dette delkapittelet er gjennomgående problemstillinger i de innkomne merknader sammendratt og kommentert. Det foreligger i alt 130 merknader, fordelt på statlige, regionale og kommunale myndigheter, organisasjoner og næringsliv, grunneiere og private. I neste kapittel er hver enkelt merknad utfyllende sammendratt og kommentert.

1.3.1 Valg av korridor

Noen uttaleinstanser er uenige i løsningsvalget; enten konseptet som helhet, korridoren over Ringerike eller linja over Helgelandsmoen. Det er særlig for jernbanedelen av prosjektet flere høringssvar peker på andre alternativer enn det som ligger innenfor besluttet korridor. Enkelte er også uenige i utbygging av vegkapasitet i det forutsatte omfanget.

Planprogrammet gir en kortfattet oversikt over bakgrunnen for prosjektet, tidligere beslutninger og gjeldende forutsetninger. I planprogrammet er det også redegjort for underliggende dokumentasjon. Fellesprosjektet for Ringeriksbanen og E16 sitt mandat er å utarbeide reguleringsplan innenfor rammer av tidligere beslutninger. Det vises til planprogrammets kapittel en som redegjør nærmere for tidligere beslutninger.

Grunnlag for beslutning om jernbanekorridor over Sundvollen og felleskorridor for E16 og Ringeriksbanen via Helgelandsmoen fremgår av *Ringeriksbanen og E16 Skaret – Hønefoss, Silingsrapport (Januar 2015)*. Det endelige valget av korridor ble gjort etter en vanskelig avveining mellom motstridende miljø- og naturressurshensyn. Særlig for strekningen Bymoen – Styggedalen er det i beslutningsgrunnlaget pekt på store negative konsekvenser for miljø – og naturressurser for alle vurderte alternativer (Helgelandsmolinja, Monserudlinja, Busundlinja), og flere av de innkomne merknadene omtaler denne strekningen særskilt. Samferdselsdepartementets beslutning om korridor på denne strekningen (Helgelandsmolinja) er i samsvar med transportetatens anbefaling. Det er besluttet at løsning for kryssing av Storelva skal vurderes særskilt (se kap 1.3.7). Uttalelsene som går imot foreliggende løsning, inneholder ikke nye eller ukjente momenter, men de bekrefter de interessene og verdiene som fins i planområdet.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss	Side:	7 av 90
	Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning	Dok.nr:	FRE-00-A-26010
	Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Rev:	01A
		Dato:	06.06.2017

Når det gjelder kommentarene om vegutbygging spesielt, vises det til forutsetningen i NTP 2010 – 2019 om behovet for oppgradering av E16 på strekningen Skaret – Hønefoss. I etatenes grunnlagsdokument til NTP 2018 – 2029 er den aktuelle strekningen vist som veg med 110 km/t. Det er et krav i vegnormalene om at veggen skal ha fire felt når årsdøgntrafikken overstiger 12 000 kjøretøy/døgn i dimensjoneringsåret, som er 20 år etter antatt åpningsår.

1.3.2 KVVU-regelverk, planprosess etter plan- og bygningsloven, og medvirkning

Flere merknader kommenterer den formelle planprosessen. Det hevdes at prosjektet ikke følger regelverket for konseptvalgutredning (KVVU), at det ikke er utarbeidet kommunedelplan, og det savnes vurdering av alternative korridorer i den sammenheng. Det hevdes også at det ikke blir god nok medvirkning på grunn av fremdriften. Samtidig uttaler mange at medvirkningsprosessen har vært god, og flere uttrykker tilfredshet med bl.a. dialogmøter.

Tidligere planprosesser er kortfattet redegjort for i planprogrammet. Det har vært omfattende separate prosesser for veg og bane, som munnet ut i en silingsrapport for felles korridor for veg og bane. KVVU og innledende kostnadskontroll (KS1) er del av statens interne rutine for kvalitetssikring av store investeringsprosjekter. Det er gjennomført KVVU-prosess for Ringeriksbanen (2008) og KS1 for Fellesprosjektet (2015), basert på silingsrapport for alternativavklaringer (2015). Se kap 1.5 og figur 1.3 i planprogrammet for nærmere omtale. Alternativsvurderinger er bl.a. gjort i silingsrapporten, i prinsippet til erstatning for kommunedelplan. Det har vært medvirkningsprosesser i forbindelse med silingsrapporten, og det er omfattende medvirkningsprosesser knyttet til oppstart av den pågående reguleringsplanen. Hensynet til offentlighet og medvirkning i planlegging, slik dette er pålagt i plan- og bygningsloven, anses etter dette å være ivarettatt.

Flere merknader støtter at reguleringsplanen fremmes som statlig reguleringsplan, og enkelte påpeker at eventuelle tilleggsreguleringer, f.eks. massedeponier, også bør være statlig plan.

1.3.3 Fremtidig stasjon ved Avtjerna

Flere merknader har kommentert en fremtidig stasjonsløsning ved Avtjerna, hvorav de fleste peker på at det vil være ønskelig med en fremtidig stasjon på Avtjerna av hensyn til fremtidig byutvikling.

I medvirkningsprosessen som har vært ved høring av planprogrammet, har Fellesprosjektet redegjort for at stasjon i Bærum ikke er forutsetning for prosjektet, jf. planprogrammet kap. 3.2. Prosjektet har redegjort for aktuelle alternativ for geometri for jernbanetunnelen mellom Jong og Sundvollen, både vertikalt og horisontalt (sideveis). En løsning med dyp linje uten dagsone vurderes som bedre enn en linje med dagsone: Slakere trasé, med stigning opp til 12,5 promille, er gunstig for energibruk og gir i tillegg en fleksibilitet for framtidig togdrift ved at godstog kan trafikkere strekningen i avvikssituasjoner. En dyp løsning gir også en fleksibilitet til å unngå svakhetssoner i berg, mens en ev. dagsone ved Rustan vil «låse» den relativt stive linja til ett punkt. Da blir det vanskelig å unngå ev. problematiske bergarter for tunnelbyggingen.

En høyere linje kan ha den fordel at tverrslagene for tunneldriving kan bli kortere og slakere, men det vil fortsatt være krevende å finne tilstrekkelig lengde for en stasjon i dagen – dette vil forutsette en nær flat og rett stekning på minimum 500 m. Framtidig stasjon under terreng (i tunnel) kombinert med dyp linje vil bli liggende minst 50 m under terreng ved Rustan, og mer enn 100 m sentralt i Avtjerna-området, hvilket vil være uakseptabelt mhp tilgjengelighet og rømning via lange ramper/rulletrapper, lange heiser osv.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 8 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	---

Bærum kommunes utbyggingsområde langs E16 fra Bjørum til Avtjerna er planavklart i kommuneplanens arealdel, men det er ikke startet arbeid med reguleringsplaner eller annen klargjøring for beslutning om utbygging. Området er heller ikke et prioritert utbyggingsområde i samordnet plan for arealbruk og transportsystem i Oslo og Akershus. I denne situasjonen mener Bane NOR at en ikke kan prioritere å bruke ressurser på å tilrettelegge for en stasjon som det er usikkert om samfunnet har behov for. Det er også en betydelig kostnad ved bare å tilrettelegge for en stasjon, i tillegg til kostnaden ved selve stasjonsanlegget.

Prosjektet er i prosjektbestillingen bedt om å vurdere muligheten for om det er rasjonelt med en dagsone i området Rustan-Avtjerna, og konklusjonen er at dette ikke er hensiktsmessig.

1.3.4 Hensetting av tog

Planprogrammet angir to aktuelle plasser for hensetting av tog i forbindelse med Hønefoss stasjon, Tolpinrud og Pålsgård. Begge alternativer ligger på Randsfjordbanen. Hensetting er omtalt i planprogrammets kapittel 4.5.

Fleire merknader omtaler negative konsekvenser knyttet til særlig omdisponering av landbruksjord og konsekvenser for nærmiljøet for alternativet på Tolpinrud, og negative konsekvenser knyttet til landbruksjord, nærmiljø og kulturminner for alternativet på Pålsgård.

I valg av plassering av hensettingsområde vektlegges forhold knyttet til behov, investeringskostnader, miljøkonsekvenser, drift og driftskostnader. Det er ut fra disse forhold ønskelig å plassere hensettingsområdet nærmest mulig Hønefoss stasjon, ved eksisterende bane, på et område uten omfattende oppfylling/planeringsbehov, samt at en unngår unødvendige togbevegelser inne på stasjonen i Hønefoss.

Det er strenge krav til vertikalprofil på et hensettingsområde, og med de jernbanetekniske forutsetninger som ligger til grunn for utforming av området, kreves det et område med lengde på ca. 1000 meter for etablering av hensettingsanlegg. Hensettingsanlegg på et område med en ikke tilnærmet horisontal flate vil medføre omfattende terrenginngrep.

Plassering av hensetting på sørgående spor for Randsfjordbanen er driftsmessig og kapasitetsmessig å foretrekke, dette gjør at tog kan kjøre direkte fra ankomst Hønefoss stasjon til hensetting. Hvervenkastet og Helgelandsmoen er i uttalelsene foreslått som konkrete alternativer til de plasseringene av hensettingsanlegg som er skissert i planprogrammet. Hvervenkastet ligger ikke ved eksisterende eller planlagt spor, og vil medføre vesentlig økte kostnader. Området har stor forekomst av kulturminner, og det vil være nødvendig å krysse jordbruksområder med jord av høy kvalitet med nytt spor. Plassering på Helgelandsmoen vil trolig berøre jordbruksområder, naturområder eller friluftsområder av høy verdi. Begge alternativer ansees å være mindre egnet enn de som er angitt i planprogrammet.

Snubvegelser og skiftebevegelser vil redusere kapasitet på stasjonen. Det har vært vurdert om hensettingsanlegg kan plasseres langs Hensporet for å redusere konsekvenser for miljø- og naturressurser. På grunn av hvordan dette sporet føres inn på stasjonen i forhold til plasseringen av plattformer, vil en plassering langs Hensporet medføre behov for skiftebevegelser samt kryssing av hele sporområdet som vil redusere kapasitet og fleksibilitet inne på stasjonen, samt medføre behov for et eget skiftespor på Randsfjordbanen. Hensporet er ikke elektrifisert, og må opprustes vesentlig ved eventuell etablering av hensetting langs dette sporet.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss	Side:	9 av 90
	Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning	Dok.nr:	FRE-00-A-26010
	Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Rev:	01A
		Dato:	06.06.2017

I rapport «Hensetting Østlandet, delrapport fase 3» (Jernbaneløst 10.6.2015) er det vurdert ytterligere alternativer langs alle sporene inn mot Hønefoss stasjon, men Fellesprosjektet for Ringeriksbanen og E16 har, ut fra sporplanløsninger, kapasitetshensyn, investeringsbehov, drift og konsekvenser for miljø, valgt å arbeide videre med Tolpinrud og Pålsgård som aktuelle lokasjoner. Ut fra de vurderinger som så langt er gjort i planarbeidet, vurderes Tolpinrud å være det alternativet som er best egnet ut fra miljøkonsekvenser, gjennomførbarhet pga grunnforhold, kostnader og hensyn til effektiv drift. Begge alternativene vil bli belyst i planforslaget, som grunnlag for endelig forslag.

1.3.5 Tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong – Sundvollen

Tunnelkonsept skal avklares i forbindelse med planarbeidet. Når tunnelkonsept er avklart, avgjøres tunnelens drivemetode. Hovedalternativet for driving av tunnel innebærer konvensjonell tunneldrift med boring og sprenging. Konvensjonell drift av tunnel innebærer flere, men mindre områder for rigg- og anlegg ved tunnelpåhugg og tverrslag sammenlignet med drift med tunnelboremaskin (TBM).

Ved konvensjonell drift av tunnel vil det bli etablert ca. seks tverrslag i tillegg til tunnelpåhugg på Jong og Sundvollen. På Jong vil Ringeriksbanen greine av fra Askerbanen i berg eller med åpen byggegrop på Jongjordet. Avgrening i berg vil vesentlig redusere ulemper i anleggsperioden for nærmiljøet, men dette vurderes opp mot blant annet teknisk løsbarehet, drift av Askerbanen og kostnader. Det er sannsynlig at en ved konvensjonell drift vil etablere tverrslag i området Reverud, Kattås, Rustan, Lorangmyr, Møllbakk og Sundvollen. Tverrslagene ved Kattås, Rustan og Møllbakk planlegges som midlertidige og vil da kunne plomberes i driftsfasen.

Dersom TBM velges som drivemetode, må tverrslag og tunneldrift vurderes nærmere.

Tverrslagenes hovedfunksjon i anleggsperioden er angrepspunkter for driving av tunnel, samt frakt av utstyr og materialer inn til hovedtunnel. Massetransport vil foregå via anleggsveg til offentlig vegnett.

1.3.6 Sundvollen og Kroksund

Forutsatte tiltak i Kroksund omfatter to nye bruer og mulig utfylling for tettstedsutvikling. Mange er opptatt av dette. Blant annet påpekes at Tyrifjorden er et vernet vassdrag (verneplan I, 1973).

Plassering av jernbanebrua i høyde og sideveis anses nå å være gitt ut fra hensynet til linjeføring på hver side av brua, hensynet til flom og hensynet til tilgjengelighet til stasjonsområdet. Plassering av ny bru for E16 er tilsvarende avveid ut fra flere hensyn: Rasjonell utforming av et fullverdig kryss ved Rørvik, unngå veg på høy fylling som må sikres mot setninger, landskapshensyn mm. En nordre bruløsning vurderes å være balansert på overgangen mellom Kroksundlandskapet og Tyrifjordlandskapet med dets øyer og strandsone. Den viktigste ulempen som framheves, støybelastning for nærliggende bolig- og institusjonsbebyggelse, kan løses gjennom støyskjerming på brua og terrengforming (voll) mellom brua og tunnelportalen på Kroksundsida, om nødvendig supplert med lokale tiltak på bygninger.

Mulige konsekvenser for vannkvaliteten i Steinsfjorden, som følge av redusert vannutskifting, er belyst i egen rapport. Konklusjonen er at vannutskiftingen i Steinsfjorden er styrt av vannstandsvariasjoner i Tyrifjorden, først og fremst flomvannstand. Dagens relativt trange åpning i sundet er tilstrekkelig til vannutskifting. Nye brufundamenter og utfylling for stasjonsområdet og eventuelt byutviklingsområde vil påvirke strømningsforholdene lokalt, men ikke kapasiteten for inn- og utstrømming. Dokumentasjon om dette vil være tilgjengelig under behandling av reguleringsplanen.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 10 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Når det gjelder byutvikling på Sundvollen, er Fellesprosjektets bidrag å etablere stasjon og etablere et eventuelt utvidet landareal i tilknytning til stasjonsområdet, for framtidig utbygging. Planlegging av slik utbygging må skje i samarbeid mellom grunneiere og kommunen, som også er planmyndighet. Omfanget av utfylling, og reguleringsmessig grep for å tilrettelegge for framtidig utbygging, vil bli avklart i det videre planarbeidet. En mulighetsstudie som er igangsatt vinteren 2017, vil kunne gi momenter til utforming av reguleringsplanen. Konsekvenser av utfylling for tettstedsutvikling vil bli belyst i reguleringsplanen. Det vil spesielt bli sett på mulig konflikt med Tyrifjordens status som vernet vassdrag, og avveieringer etter de rikspolitiske retningslinjene for vernet vassdrag.

1.3.7 Kryssing av Storelva og Mælingen

Myndigheter, frivillige organisasjoner og grunneiere er opptatt av hvordan Storelva og Mælingen skal krysses. For mange av dem er dette en subsidiær problemstilling, da førstevalget er et annet linjevalg (se kap 1.3.1).

I tråd med planforutsetninger gitt av Samferdselsdepartementet er det utarbeidet to alternativ for linjeføring fra Helgelandsmoen til Prestmoen. Dette er enten én ca. 1.800 m lang bru (planalternativ A), eller to bruer mellom en ca. 600 m lang fylling på Mælingen (planalternativ B). Disse løsningene vil bli detaljert videre, med sikte på at reguleringsplanen med konsekvensutredning omfatter begge alternativene. Det vil derved bli en åpen prosess i forkant av en beslutning om valg av løsning her.

Kombinasjonsløsning med bruer og fylling (planalternativ B) er optimalisert ut fra flere hensyn. Ett moment er å ivareta hensyn til flom ved at fyllingslengden er redusert fra ca. 1100 m til ca. 600 m. I silingsrapporten ble vannstandsøkning beregnet til i størrelsesorden 5 cm ved 200 års flom, med en 1100 m lang fylling. Slik alternativet nå foreligger, vil vannstandsøkningen være mindre for dette alternativet, og alternativ A vil medføre mindre endringer i vannstand enn alternativ B.

Lang og høy fylling har vist seg å kreve omfattende stabiliseringstiltak, både mht kostnad og geografisk utstrekning. Lav linjeføring over Mælingen vil på sin side gi store skjæringsutslag på Prestemoen, grunnet lav stabilitet i massene der. Alt i alt begrenser dette lengden på fyllingen, fordi særlig jernbanen må ta høydeforskjellen opp til Prestemoen med maksimal stigning på 2 %. Konkret må altså ei bru «overta» for fylling nærmere Helgelandsmoen enn først antatt. Det er etablert brønner på Mælingen for å kartlegge og overvåke grunnvannstrømning. Foreløpige resultater viser at det ved midlere flomvannsføringer er strømning av grunnvann fra Storelva til Synneren, særlig nord på Mælingen. Ved høyere flomvannsføring strømmer vannet direkte til Synneren. Begge faktorene er vesentlige for vannutskiftingen i Synneren. Med en kortere fylling vil grunnvanns- og flomvannsstrømmen bli mindre påvirket enn med lang fylling. Samlet sett er reduksjonen av fyllingslengden, fra 1100 m til 600 m en følge av samspill mellom tekniske løsninger og reduksjon av negative konsekvenser.

Det vil bli utarbeidet planforslag for hvert av de to alternativene som er beskrevet over, og begge alternativene vil bli belyst i konsekvensutredningen. Sentralt i denne sammenheng vil være å belyse reelle forskjeller mht konsekvenser for deltalandskapet og vassdragsmiljøet, herunder eksisterende og foreslåtte verneområder. Se også planprogrammets omtale av økologisk kompensasjon. Også ulikheter mht risiko knyttet til grunnforhold vil være sentralt (se kap 1.3.17).

1.3.8 Masseforvaltning

Masseforvaltning omfatter transport og bruk av masser for gjenbruk og lagring innenfor tiltaket/reguleringsplanen, transport og bruk av masser for gjenbruk og lagring utenfor tiltaket, samt

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkaset–Hønefoss	Side:	11 av 90
	Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning	Dok.nr:	FRE-00-A-26010
	Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Rev:	01A
		Dato:	06.06.2017

inntransport og bruk av eksterne masser og tilslag. Overskuddsmasser generelt, og steinmasser spesielt, representerer en samfunnsnyttig ressurs.

Foreløpige beregninger tyder på at tiltaket vil ha et masseoverskudd på mellom ca. 6,5 og 9 millioner m³ stein med anbragte masser (i deponi), og i overkant av 1 million m³ anbragte løsmasser. Det arbeides med en masseforvaltningsstrategi hvor en primært søker å redusere masseoverskudd, dernest gjenbruke og gjenvinne masser, og som siste mulighet deponere masser permanent. Ut fra foreløpige kvalitetsberegninger over steinmassene antas det at under halvparten av steinmassene på tunnelstrekningen Jong – Sundvollen kan nyttes til andre formål enn oppfylling, f.eks. som kvalitetsmasser i vegbygging. Andel av steinmassene som kan nytte som kvalitetsmasse vil være avhengig av drivemetode for tunnel.

Til tross for ambisjonen om mest mulig gjenbruk av masser innenfor prosjektets grenser, vil det være nødvendig å plassere et betydelig volum masser på ulike mottakssteder, da det er et stort netto masseoverskudd på prosjektet. Det arbeides med å identifisere mottakssteder både innenfor prosjektets grenser og eksternt.

Det er overskudd av steinmasser fra driving av tunnel mellom Jong og Sundvollen, mens det er underskudd av steinmasser tiltakets nordlige del. For å redusere det samlede masseoverskuddet er det ønskelig å transportere steinmasser fra tunnelarbeidene i sør nordover og nytte disse i anlegget der. På grunn av fremdriftsfaktorer kan det oppstå behov for kjøp av eksterne steinmasser tidlig i byggefase, noe som vil øke det totale masseoverskuddet.

Håndtering av forurensede masser vil registreres og avklares i planarbeidet. Det antas at lett forurensede masser kan gjenbrukes innenfor tiltaket.

I planarbeidet vil det utarbeides oversikt som viser transportruter, påkoblingspunkter til vegnett og estimerte volumer for massetransport for hele prosjektet.

Ulemper knyttet til massetransport er omtalt i kapitlet om ulemper i anleggsperioden.

1.3.9 Jordvern og jordbruksareal

Berørte grunneiere, organisasjoner og myndigheter er opptatt av forbruket av dyrka mark og at dette skal minimeres, og flere ønsker dette tapet kompensert gjennom nytt jordbruksareal.

Vern av dyrka mark ligger nedfelt i jordlova og er en omforent politisk målsetting. Regjeringen har et mål om å begrense tapet av dyrka mark til 4.000 daa pr år. Brev fra Samferdselsdepartementet 28.4.2016 fastsetter at det skal legges vekt på å finne relevante kompenserende og avbøtende tiltak, med særlig vekt på naturmangfold, flomsikring og jordvern/jordbruk. For jordbrukskompensasjon er prosjektet et pilotprosjekt.

Det privatøkonomiske tapet for hver enkelt grunneier blir erstattet etter vanlige erstatningsrettslige prinsipper. Grunneieren kan da i prinsippet kjøpe land annet sted, for å kompensere tapt inntektsgrunnlag. For at dette skal være interessant, vil nærhet til egen driftsenhet være viktig. For samfunnet betyr arealtapet en reell reduksjon av landets dyrkingsressurs.

Fellesprosjektet vil legge vekt på å finne relevante avbøtende og kompenserende tiltak for jordvern/jordbruk, og har blant annet tatt initiativ til en arbeidsgruppe hvor Fylkesmannen i Buskerud og landbrukskontoret for Ringerike og Hole deltar. Arbeidsgruppa vil arbeide for å identifisere mulige måter for å kompensere tap av

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 12 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

jordbruksareal, for å opprettholde matproduksjonen. Det finnes i dag ikke formelle juridiske virkemidler for å sikre seg jordbruksarealer for nydyrking.

For avbøtende og kompenserende tiltak vil det bli lagt avgjørende vekt på kost-/nyttevurderinger.

1.3.10 Naturmangfold og økologisk kompensasjon

Forutsetningen om at det skal legges vekt på å finne «relevante avbøtende og kompenserende tiltak», med vekt på bl.a. naturmangfold, fremgår av Samferdselsdepartementets brev til Jernbaneverket av 28.04.2016.

Det er satt i gang arbeid med en kompensasjonsplan som skal avdekke behovet for kompensasjon av tapt naturmangfold. Samtidig er det utarbeidet et forslag om utvidet vern av Tyrifjordområdet, inkludert Storelva deltaområde. Dette er utløst av beslutningen om å legge Helgelandsmolinja til grunn for videre planlegging av E16 og Ringeriksbanen, jf. Miljødirektoratets uttalelse av 09.01.2017.

Rammer og muligheter for økologisk kompensasjon er belyst i rapport til Samferdselsdepartementet i juli 2013: *Fysisk kompensasjon for jordbruks- og naturområder ved samferdselsutbygging*. Naturmangfoldloven hjemler kompensasjon for inngrep i etablerte verneområder. Sentrale tema i arbeidet med kompensasjonsplanen vil være å avklare hva det faktiske naturmangfoldtapet er, hvilket ambisjonsnivå en skal ha, utover naturmangfoldlovens minstekrav (jf. «smalt» eller «bredt» kravnivå), og hva som må til, av utvidet vern eller biotopforbedrende tiltak, for å unngå tap. I uttalelse fra Miljødirektoratet framgår det at prinsippet er «no net loss», dvs at kompensasjonsplanen må dokumentere et «ikke-tap» for naturmangfoldet. Det vil si at det ikke blir gitt noen faktor for arealmessig kompensasjon.

1.3.11 Friluftsliv

Tiltaket berører friluftsområder av høy verdi gjennom markaområder i Bærum og Hole, ved kryssing av Kroksund og over Bymoene og Mosmoene. Dette er områder med funksjon som både nærturområder og regionale utfartsområder. Engasjement for disse områdene bekreftes i uttalelsene.

Innenfor markaområdene vil det bli inngrep i forbindelse med etablering av tverrslag, nødvendige arealer for rigg og drift, samt lagring og transport av masser. Se kap 1.3.5 om tunnelkonsept og drivemetode. Merkede løyper og stier som blir berørt av tiltaket vil bli lagt om, midlertidig eller permanent. Anleggsveger i marka kan tilbakeføres, medmindre de har en beredskapsfunksjon.

I anleggsperioden vil det i forbindelse med brubygging være restriksjoner på båtferdsel i Kroksund.

Anlegget krysser gjennom Bymoene og Mosmoene og vil ha en barrierevirkning øst-vest. For å avbøte på barrierevirkning er det planlagt krysningspunkter i linja mellom Selteveien og Helgelandsmoene ved Svingerud og vest for Bråtan. Merkede stier og løyper som blir berørt av tiltaket reetableres.

Foringelse av idretts- og friluftsanlegg som Helgelandsmoene, ballbanen på Sundvollen, småbåthavna ved Sundvollen Kroksund, friluftsområder på Bymoene og Mosmoene og evt fotballbanen på Jong, og tiltak for å begrense negative konsekvenser, blir behandlet i konsekvensutredningen for nærmiljø og friluftsliv. Dersom tilrettelagte aktivitetsområder for barn og unge blir berørt, vil disse bli erstattet, jfr. Rikspolitsike retningslinjer for barn og unge kap. 2.5, bokstav d.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 13 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

1.3.12 Støy fra veg og bane

Støyberegninger og hvordan dette behandles i konsekvensutredningen er omtalt i planprogrammets kapittel 5.2.

Flere merknader omtaler konsekvenser av støyutslipp fra vegtrafikk og bane i drift. I støyretningslinjene fra Miljødirektoratet er det fastsatt grenseverdier for akseptabelt støynivå ved boliger og annen bebyggelse med støyfølsom bruk, slik som boliger og fritidsboliger, institusjoner og skoler/barnehager. Fellesprosjektet ønsker å innarbeide relevante deler av retningslinjen i reguleringsplanens bestemmelser.

Grenseverdiene i retningslinjene er forskjellige avhengig av støykilden fordi støyen har ulik karakter avhengig av kilde. Prosjektet vil, basert på trafikkberegninger, gjennomføre beregninger av støy fra tiltaket. Det vil gjennomføres en kartlegging av bebyggelse som er støyutsatt som følge av tiltaket. Støyreducerende tiltak vil kunne omfatte støyskjermer og voller ved trasé, lokale skjermer og voller, tiltak på eksisterende bebyggelse og eventuelt tilbud om innløsning dersom andre tiltak ikke har nødvendig effekt. Reguleringsplanen fastsetter støyskjermede tiltak langs veg og bane og vil vise boliger /annen støyømfintlig bebyggelse som i senere planfase vurderes for lokale støyskjermingstiltak.

I reguleringsbestemmelsene vil det tilsvarende fastsettes grenseverdier for vibrasjoner og strukturlyd.

Støyvirkninger vil inngå i vurderinger av konsekvenser for nærmiljø- og friluftsliv, naturmiljø og lokal utvikling, og eventuelle tiltak for å redusere negative miljøkonsekvenser vil omtales i konsekvensutredningen.

Støy i anleggsfasen er omtalt under kap 1.3.13.

1.3.13 Ulemper i anleggsperioden

Tiltaket medfører omfattende anleggsarbeider langs hele traseen i byggeperioden, og befolkningen vil kunne oppleve ulemper knyttet til disse aktivitetene. Høringssvarene som omtaler anleggsperioden, berører særlig forhold knyttet til støy, støv, anleggstrafikk, trafikkavvikling, trafikksikkerhet, skoleveger, midlertidige anleggsveger og plassering av anleggsområder.

Langs traseen på dagstrekninger vil det bli regulert et midlertidig anleggsbelte for å få en sikker og effektiv gjennomføring av arbeidene. Langs tunnelstrekninger vil det bli etablert rigg- og anleggsområder ved tunnelpåhugg og tverrslag, for nødvendig anleggsdrift inkludert ut- og inntransport av masser og materialer. På enkelte steder vil det være behov for etablering av større rigg- og anleggsområder ut over det generelle anleggsbeltet, inkludert rigger for mannskaper, kontordrift, maskin- og materiallager, mellomlagring av masser og øvrige anleggsrettede funksjoner. Slike større rigg- og anleggsområder vil være aktuelt å etablere blant annet ved tunnelpåhugg, større brukonstruksjoner, ved kryss og i forbindelse med hensettingsanlegg og kryssing over Tolpinrud. Planarbeidet vil avklare detaljert plassering av rigg- og anleggsområder. Drivemetode for tunnelstrekningen Jong – Sundvollen vil ha stor betydning for anleggsgjennomføringen for tunnelarbeider (se kap 1.3.5).

I markaområder søkes tverrslag og eventuelle deponier plassert slik at det er atkomst via eksisterende infrastruktur. Anleggsområder vil i utgangspunktet tilbakeføres etter endt anlegg og midlertidig infrastruktur fjernes. Unntak er i de tilfeller hvor deler av anlegget har en beredskapsfunksjon, dette vil avklares i planarbeidet. Anleggsgjennomføringen i områder med spesielle miljø- og naturressursverdier, slik som over Kroksund, over Bymoen og over Storelva / Mælingen vil bli vurdert opp mot risiko for varig miljøskade.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 14 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Vegstrekninger med omfattende anleggstrafikk vil fremgå av planforslaget, men omfattes ikke av reguleringsplanen med mindre det er særskilte utbedringstiltak. Det kan på enkeltstrekninger være behov for styring av anleggstrafikken, separering av gående/syklende fra øvrige trafikanter eller andre organisatoriske/fysiske tiltak. Bærum kommune planlegger turveg langs Vestmarkveien fra Sopolimskroken til Gamle Gupuvei.

Konsekvenser i anleggsfasen vil bli omtalt i konsekvensutredningen. Som en del av planarbeidet utarbeides det også en risiko- og sårbarhetsanalyse hvor en identifiserer forhold ved anleggsgjennomføringen som innebærer risiko for samfunn og omgivelser. Ut fra analysen vil det identifiseres mulige risikoreduserende tiltak som vurderes inn i planleggingen.

Det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan som skal beskrive tiltak for å begrense faktiske og opplevde ulemper for befolkningen og tiltak for å håndtere miljørisikofaktorer i anleggsfasen. Miljøoppfølgingsplanen er tiltakshavers miljøstyringsdokument og vil foreligge samtidig med reguleringsplanen.

1.3.14 Erverv av grunn og rettigheter

Flere grunneiere i planområdet har tatt opp spørsmål om hvorvidt og hvordan de vil bli berørt i prosjektet. Noen gir også verdifull informasjon om sin eiendom, som grunnvannsbrønn.

Utgangspunktet for formelt grunnerverv er en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan vil vise hvilke arealer som berøres av utbyggingen; varig eller midlertidig i anleggsperioden. Planen gir utbygger grunnlag for å kreve eller skaffe hjemmel til disse arealene for å kunne gjennomføre tiltaket.

Avtalene inngås innenfor ekspropriasjonsrettslige regler. Fellesprosjektet søker i størst mulig grad å komme fram til minnelige avtaler, eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes har tiltakshaver anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter.

For midlertidig bruk av arealer til anleggsformål, som områder for rigg og mellomlagring av masser, vil det bli inngått leieavtale og fastsatt krav til istandsetting.

Opplysninger om grunnvannsbrønner blir registrert i en egen eiendomsoversikt. Det vil i tillegg bli gjennomført en egen kartlegging av private vannforsynings- og avløpsanlegg, slik at nødvendige tiltak kan bli iverksatt for enten å unngå skade på slike anlegg eller erstatte dem.

Det er ikke bevilget penger til grunnerverv over statsbudsjettet i 2017.

1.3.15 Hønefoss stasjon

Hønefoss stasjon planlegges reetablert omtrent på samme sted som dagen stasjon. Det planlegges nye spor og plattformer, ny kulvert under spor med atkomst til plattformer (Vinterroveien), ny avgangshall under spor med atkomst til plattformer, parkering for bil og sykkel, drosjeoppstilling, bussoppstillingsplasser og av- og påstigningslommer.

Flere hørings svar peker på at stasjonen må tilrettelegges for god overgang også til buss, og at bussterminal legges med god tilknytning til stasjonen og nær Hønefoss sentrum.

Fellesprosjektet mener det er viktig at det etableres et effektivt kollektivt byttepunkt ved Hønefoss stasjon, og at dette bør være etablert ved åpning av Ringeriksbanen. Imidlertid er fellesprosjektet også av den oppfatning

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss	Side:	15 av 90
	Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning	Dok.nr:	FRE-00-A-26010
	Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Rev:	01A
		Dato:	06.06.2017

at planlegging av bussløsninger for Hønefoss by, herunder flytting av dagens bussterminal, bør vurderes på et bredere grunnlag og ikke kan avklares direkte på et reguleringsplannivå uten en forutgående vurdering av alternativer. Det pekes her også på flere uavklarte plan- og utredningsprosesser som både berører struktur på fremtidig kollektivnett, byutvikling i Hønefoss sentrum, og utvikling i de stasjonsnære arealer. Fellesprosjektet mener det er avgjørende å fastsette overordnede rammer for byutviklingen før en tar detaljert stilling til arealbruken utenom stasjonsområdet. En bør derfor ta tilling til blant annet hvordan KVVU for Hønefoss skal legges til grunn i byutviklingen, hvordan struktur på fremtidig kollektivnett skal bli, og hvordan dette kan formaliseres i bindende planer for byutviklingen, fremfor å planlegge kollektivt byttepunkt som en del av dette planarbeidet.

1.3.16 Kryss og trafikkløsninger

Flere hørings svar omtaler kryssutforming og kryssplassering på E16, både ut fra et behov for atkomst til E16 fra eksisterende vegnett, ønske om å unngå nedbygging av landbruksjord og andre miljø- og naturressurskvaliteter, samt andre direkte og indirekte arealkonsekvenser som følge av kryssplassering.

E16-kryss ved Rørvik/Elstangen koples opp mot eksisterende E16. Kryss søkes plassert slik at støyulempere for bebyggelse på Klokkebråten/Rørvikberget begrenses. Fra eksisterende E16 ved Sundvollen vil det bli etablert nødvendig atkomst til ny stasjon.

Nord i planområdet planlegges kryss på Helgelandsmoen, i Styggedalen og på Ve. Kryssene har ulik funksjon. Krysset i Styggedalen og på Ve forbinder eksisterende riksvegnett/europavegnett til ny E16. Begge kryssene vil kunne ha funksjon som atkomst til Hønefoss by, på Ve via kryss på Veien. Krysset på Helgelandsmoen gir direkte atkomst fra lokalvegnettet i området ved Helgelandsmoen og Røysehalvøya til E16, samt er en aktuell atkomst til E16 for områdene sør/øst for Hønefoss.

Fylkesmannen i Buskerud har pekt på at det er tett mellom kryssene på E16 fra Helgelandsmoen til Ve, og mener antall kryss bør reduseres til et minimum i området for å redusere press på arealene i et område med høye naturverdier. Miljødirektoratet kommenterer også forholdet mellom kryss og miljø- naturressurskonsekvenser, og ber om at dette vurderes etter naturmangfoldloven. §§ 8-12. Flere hørings svar peker på at plassering av kryss i Styggedalen bør være i nord, blant annet ut fra hensyn til jordbruk, mens Opplysningsvesenets fond ønsker kryss på Prestmoen/Styggedalen sør for å legge til rette for senere arealutvikling. Regionrådet for Hallingdal peker på at Rv. 7 bør være gjennomgående veg i krysset på Ve, ut fra at denne vegen skal være hovedveg i framtida. Ringerike og Hole kommuner peker på at kryssplassering og utforming må ivareta gode løsninger tettstedene, og at konsekvenser på vegnettet må belyses og beskrives.

Utforming av kryssene er en viktig del av planarbeidet. Det utarbeides trafikkmodeller som blant annet vil vise trafikkfordelingen mellom de ulike kryssene, resttrafikk på eksisterende vegnett, og eventuell lokaltrafikk på ny E16 som følge av kort avstand mellom kryss. Videre vil konsekvenser av kryssplassering utredes som del av KU. Ut fra kryss både på Helgelandsmoen, i Styggedalen og på Ve, og en vurdering av konsekvenser med ulike kryssalternativer i Styggedalen, arbeides det med en kryssløsning nord i Styggedalen. Endelig plassering og eventuell reduksjon i antall kryss må vurderes opp mot konsekvenser på eksisterende vegnett, konsekvenser for miljø- og naturressurser, virkninger for lokal utvikling og kostnader. E16 planlegges som gjennomgående veg i Ve-krysset.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 16 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

1.3.17 Samfunnssikkerhet

I noen uttalelser påpekes risikofaktorer ved utbygging og drift av veg- og baneanleggene. Dette spenner fra risiko for naturskade til trafikkuhell.

Det blir arbeidet med samfunnssikkerhet og risiko på flere måter i prosjektet. For det første gjennomføres det en risiko- og sårbarhetsanalyse for reguleringsplanen. Her vektlegges risiko for skade på miljø, tredjeparts liv og helse samt viktige samfunnsfunksjoner. Se planprogrammet kap 5.5. For det andre gjennomføres en såkalt RAMS-analyse for veg- og jernbanesystemet. Her vektlegges driftsmessige forhold, det vil blant annet si hvor robuste systemene er mot risiko for driftsforstyrrelse og ulykker. Det er dels overlapp mellom disse analysemetodene.

Naturreisiko er påpekt av flere. Dette gjelder spesielt løsmasseskred og flom. Det blir gjennomført omfattende geotekniske undersøkelser for å dokumentere gjennomførbarhet og krav til løsning. Spesielt for løsmasseskjæringer og for områder med oppfylling over løsmasser er det forutsatt tiltak og løsninger som forebygger skade på veg/bane og på omgivelsene, f.eks. ved grunnbrudd. For flom er det forutsatt løsninger som er dimensjonert for vannføringer tilsvarende 200-årsflom/nedbørintensitet, med sikkerhetsmargin på 20 %. Derved vil både omgivelsene og konstruksjonene være sikret mot flom, innenfor dagens krav til sikkerhet.

Av risikofaktorer ved drift av ferdig veg og jernbane, framheves nærhet mellom anleggene. Risiko for at kjøretøy havner på jernbanelinja forebygges ved krav om en minimumsavstand på 9 m mellom veg og bane. På strekningene med parallellføring er det i tillegg forutsatt en voll mellom anleggene. Denne, om nødvendig supplert med skjerm på toppen, vil forebygge blanding spesielt fra tog til bil.

Dokumentasjon av samfunnssikkerhet vil følge reguleringsplanen under høring og offentlig ettersyn.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 17 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

2 Sammendrag av merknader og tiltakshavers kommentarer

I dette kapittelet er hver enkelt av de innkomne merknadene utfyllende sammendratt og kommentert.

2.1 Oversikt over innkomne merknader

Det er innkommet 130 merknader til planprogrammet. Oversikten er fordelt på grupperinger. Gruppering er fordelt på myndigheter (statlige, regionale og kommunale), organisasjoner og næringsliv, samt grunneiere og privatpersoner (fordelt på de tre kommunene Bærum, Hole og Ringerike). Organisasjoner og næringsliv inkluderer offentlige foretak. Grunneiere og privatpersoner inkluderer organisasjoner og næringsinteresser som uttaler seg som grunneiere. Innenfor hver gruppering er merknadene sortert etter dato.

2.1.1 Myndigheter

- Hole kommune (datert 12.12.2016)
- Modum kommune (datert 03.01.2017)
- Mattilsynet (datert 06.01.2017)
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus (datert 06.01.2017)
- Miljødirektoratet (datert 09.01.2017)
- Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling (datert 09.01.2017)
- Fylkesmannen i Buskerud (datert 10.01.2017)
- Norges vassdrags- og energidirektorat (datert 10.01.2017)
- Statens vegvesen Akershus (datert 10.01.2017)
- Felles merknad Buskerud fylkeskommune og kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker (datert 12.01.2017)
- Regionrådet for Hallingdal (datert 12.01.2017)
- Direktoratet for mineralforvaltning (datert 13.01.2017)
- Buskerud fylkeskommune (datert 13.01.2017)
- Ringerike kommune (datert 15.12.2016)
- Bærum kommune (datert 18.01.2017)
- Akershus fylkeskommune (datert 26.01.2017)

2.1.2 Organisasjoner og næringsliv

- Ringerike næringsforening (datert 16.12.2016)
- Tyrifjord golfklubb (datert 21.12.2016)
- Sandby vel v/ Geir-Anders Bomann – Helgelandsmoen (datert 02.01.2017)
- Viksenga velforening – nær Biliåsen v/ Vik (datert 03.01.2017)
- Den norske turistforening (DNT) Ringerike (datert 03.01.2017)
- IL Jardar – v/ Bjørnegård skole (journaldato 04.01.2017)
- Foreningen til ski-idrettens fremme (Skiforeningen) (datert 04.01.2017)
- Svensrud natur- og idrettsbarnehage, Hole kommune (datert 04.01.2017)
- Interessegruppe for Hole idrettsråd, Idrettslaget Holeværingen, Krokskogen cykleklubb, Ringerike O-lag, NIMI, Svensrud natur- og idrettsbarnehage og Bootcamp Hønefoss (datert 05.01.2017)
- Veienkroken velforening og Tolpinrud vel – Tolpinrud (datert 05.01.2017)
- Hafslund Nett (datert 05.01.2017)

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 18 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Statnett SF (datert 06.01.2017)
- Acantus begravelsesbyrå – Røyseveien 99, Vik (datert 07.01.2017)
- Tanum vel v/ Anne Strømmen Lyche – Pb. 57 Slependen (datert 08.01.2017)
- Åsa vel v/Thomas Røseth Hansen – Åsa, nordenden av Steinsfjorden (journaldato 09.01.2017)
- Selteveien vel v/ Heidi Ellingstad – nord for Vik (datert 09.01.2017)
- Asker og Bærum vannverk IKS (datert 09.01.2017)
- Buskerud bondelag (datert 09.01.2017)
- Grunneierlaget E16-Ringeriksbanen (datert 09.01.2017)
- Hole landbrukslag (datert 09.01.2017)
- MiljøRett §112 (datert 09.01.2017)
- Miljøpartiet De Grønne Ringerike-Hole (datert 09.01.2017)
- Miljøpartiet De Grønne Buskerud (datert 10.01.2017)
- Ringerike orienteringslag (datert 10.01.2017)
- Asker og Bærum boligbyggelag (datert 10.01.2017)
- Franzefoss pukk AS (datert 10.01.2017)
- Fossen utvikling AS (datert 10.01.2017)
- Skui vel v/ Morten Heldal Haugerud og Per Håkon Nervold (datert 10.01.2017)
- Norsk ornitologisk forening (datert 10.01.2017)
- Steinsfjorden fiskeforening (datert 10.01.2017)
- Advokatfirmaet Hjort DA for Sundvolden Hotel AS – Sundvollen-Elstangen (datert 10.01.2017)
- Bærum elveforum (datert 14.01.2017)
- Sabima (datert 16.01.2017)
- Forum for natur- og friluftsliv Buskerud (datert 16.01.2017)
- Forum for natur og friluftsliv Akershus (datert 16.01.2017)
- Bærum natur- og friluftsråd (datert 16.01.2017)
- Oslo og omland friluftsråd (datert 16.01.2017)
- Naturvernforbundet (datert 16.01.2017)

2.1.3 Grunneiere og berørte privatpersoner i Bærum kommune

- Gunnar Grorud – Tanumveien 109b (datert 12.11.2016)
- Jacob Agner Matheson – Tanumveien 65 (datert 14.11.2016)
- Hans Steller - Tanumstien 10 (datert 15.11.2016)
- Anne Schlichting - Tanumveien 96 (datert 16.11.2016)
- Trond Borgen Mork - Sandvika/Jong/Tanum (datert 17.11.2016)
- Martin Sørby – Tanumveien 76 B (datert 21.11.2016)
- Ragnhild Schlichting - Tanumveien 112 (datert 15.12.2016)
- Sturla Sandbeck – Basaltveien, Eiksmarka (datert 06.01.2017)
- Skui gård v/ Lars Lauritzen – Gamle Jarenvei 119, Skui (datert 06.01.2017)
- Gudmund og Anne Marie Graff – Tanumveien 70 (datert 08.01.2017)
- Vidar og Alf Skollerud – grunneiere på Avtjerna (datert 09.01.2017)
- Johan L. Persbråten – Persbråten gård (datert 09.01.2017)
- Vestre Jong huseierforening v/ Vanja Rustad – Pb. 385 Sandvika (journaldato 09.01.2017)
- Knut Ulbråten – Ringeriksveien 350, Skui (datert 09.01.2017)

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: Dok.nr: Rev: Dato:	19 av 90 FRE-00-A-26010 01A 06.06.2017
----------------	--	-----------------------------------	---

- Sjur Jacobsen – Økrigata 8, Rykkinn (datert 09.01.2017)
- Sollihøgda Eiendom AS – Avtjerna (datert 09.01.2017)
- Terje Finholdt – Rykkinn (datert 09.01.2017)
- Ragnar Jensen – gnr./bnr. 66/156, Ursdalen (datert 09.01.2017)
- Familien Ekeberg – gnr./bnr. 89/4, deponering (datert 09.01.2017)
- Løvenskiold Eiendom AS – gnr./bnr. 67/4, Bjørum skog (journaldato 10.01.2017)
- Rønningen gård v/ Hanne Erdahl Korsmo og Atle Korsmo – Persbråten (datert 10.01.2017)
- Grunneiere i området Skui-Ursdalen-Ramsåsen (datert 10.01.2017)
- Erling Skovli – Brenna gårdsvei 100, gnr./bnr. 68/1 (datert 10.01.2017)
- Avtjerna grunneiergruppe v/ Erling Skovli (datert 10.01.2017)
- Jan Grobstok pva. 50 % av Sameiet Grobstok – Avtjerna, gnr./bnr. 86/3 (datert 10.01.2017)

2.1.4 Grunneiere og berørte privatpersoner i Hole kommune

- Eirik Nørgaard - Storøya, gnr./bnr. 198/1 m.fl. (datert 14.12.2016)
- Stein Sværi, Frank Bratlie, Karstein Ljåstad og Tor Bråthen – v/ Kroksund (datert 23.12.2016)
- Villen Coucheron - hytte Sundvollen (sendt av Knut Hartvig Johannson) (datert 26.12.2016)
- Lars F. Langerud – Sundvolden gård (datert 28.12.2016)
- Viggo Ree - Pamperudbakken, Røyse (datert 29.12.2016)
- Kari Strand Ellingsen - Hjulmakerveien 32, Kroksund (datert 01.01.2017)
- Randi Marit og Svend Holmen Klemmestad – Prestemoen (datert 03.01.2017)
- Knut Langslet – Krokkleiva (datert 04.01.2017)
- Gamleveien boligsameie – mellom Kroksund og Vik (datert 04.01.2017)
- Beboere i Tangenveien v/ Tor Bråthen – Kroksund (datert 05.01.2017)
- Jorunn Hammer og Jens Tobias – Gamleveien 206, Vik (datert 06.01.2017)
- Nina og Erland Røed – Gamleveien 21a, Kroksund (datert 08.01.2017)
- Lars Fjeldstad – Karjolveien 4, Kroksund (datert 08.01.2017)
- Veidekke Entreprenør AS – tiltakshaver massedeponi på Sønsterud (datert 09.01.2017)
- Harry Rørvik – gnr./bnr. 232/2 og 232/30, Rørvik (journaldato 09.01.2017)
- Magnus Løchsen Skaug – Sandbyveien 3, Helgelandsmoen (journaldato 09.01.2017)
- Liv Emma Thorsen og Erling Schøller – Vik (datert 09.01.2017)
- Inga Marie Vårheim m.fl. – Utstranda 762, 766 og 770, Bråtan (datert 09.01.2017)
- Steinar Aspelund – Fekjæråsen, nord for Kroksund (datert 09.01.2017)
- Holebygdas venner v/ Kåre Bech – Krokkleiva (datert 09.01.2017)
- Anne Kristin Borgen – Jomfrulandsveien 60, Vik (datert 09.01.2017)
- Kjell Sundøen – Holeveien 1391, Krokkleiva (datert 10.01.2017)
- Familien Rørvik Sjøhol - Holeveien 1310 og 1312, Kroksund (datert 10.01.2017)
- Reidar Engebretsen – Sundøya, gnr./bnr. 196/1 og 2 (journaldato 10.01.2017)
- Ellen og Espen Sjøstad – Fekjærveien 39, Vik (datert 10.01.2017)
- Fredrik C. Hildisch - Gammelklokkergården Hundstad, Røyse (datert 10.01.2017)
- Mo gård, Beate Mo Haugen Brørby og Trond Brørby – Jørgen Moes vei 115 (datert 10.01.2017)
- Inger Berg Hauslo – Hole (datert 16.01.2017)

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 20 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

2.1.5 Grunneiere og berørte privatpersoner i Ringerike kommune

- Lars Strand – v/ Synneren (datert 15.11.2016)
- Leif Jarle Solli - Dalssvingen 6, Hønefoss (datert 05.12.2016)
- Gunnar Berntsen – Pålsgårdsbakken 6, Hønefoss (datert 03.01.2017)
- Tunga borettslag AL – Tolpinrud (datert 03.01.2017)
- Sørums-gata veiforening – Tolpinrud (datert 04.01.2017)
- Erna og Terje Harald Skaugrud – Vestliveien 9a, Hønefoss (datert 04.01.2017)
- Tonny Stenheim og Guro Kathrine Berntsen – Pålsgård (datert 04.01.2017)
- Ole Johan Schjong – Eikli gård, Askveien 72 (datert 04.01.2017)
- Constructer AS for Sparmax Eiendom AS / Hønefoss sportsklubb – Tolpinrud (datert 05.01.2017)
- Tore og Anders Strande – Braak gård, Steinssletta (datert 06.01.2017)
- Torunn Bygmester – Blomsterveien 4, Tolpinrud (datert 07.01.2017)
- Øystein Hallre og Kaare Fleten – Ringerike (datert 08.01.2017)
- Beboere i Dalsveien og Dalssvingen – gnr. 42, bnr. 3, 5, 7, 13 og 39 (journaldato 09.01.2017)
- Anne Kristin Ødegård – Myrveien 2, Hønefoss (datert 09.01.2017)
- Ringerike boligstiftelse v/ Tor B. Aslaksrud – Hønefoss (datert 09.01.2017)
- Opplysningsvesenets fond – gnr./bnr. 41/1 i Ringerike, Prestemoen (datert 09.01.2017)
- Sagatun borettslag v/ Rune Andersen – Ringveien, Hønefoss (datert 09.12.2016/09.01.2017)
- Guro Dæhlen og Morten Bergsland – Sørums østre, Tolpinrud (datert 09.01.2017)
- Jørn Mykleseth Hanssen – Hønefoss (datert 09.01.2017)
- Elling Chr. Heggen – Heggen, Ringerike (datert 10.01.2017)
- Tre bønder i Sørumsmarka v/ Jon Helge Bollingmo (datert 10.01.2017)
- Tone Fogth – Sørums skog, gnr./bnr. 47/14 (datert 10.01.2017)
- Izabela og Marcin Brzozowski - Mælingen 50 (datert 13.01.2017)

2.2 Myndigheter

Hole kommune (datert 12.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>Hole kommune har vedtatt følgende i kommunestyret 12.12.2016:</p> <p>a. <i>Konsekvenser for innbyggerne generelt og brukere av kommunenes tjenester spesielt, må utredes grundig, og synliggjøres som eget tema.</i></p> <p>b. <i>Støy og andre nærføringsulempes i forhold til institusjonsbyggene i Kroksund må utredes spesielt, for både anleggs- og driftsfasen.</i></p> <p>c. <i>Av hensyn til institusjonsbyggene i Kroksund og annen boligbebyggelse, ber Hole kommune om at bruløsningen for E-16 bruene legges lengst mulig sør.</i></p> <p>d. <i>Framtidige veg og trafikkløsninger må utredes slik at det blir god sammenheng mellom kryss, stoppested og kommunens tettsteder. Herunder også løsninger for gående og syklende.</i></p> <p>e. <i>Kryss mellom Fv. 158 og E16 i Sundvollen "Åsa krysset" bør inngå i den statlige reguleringsplanen og</i></p>	<p>Fellesprosjektet tar kommentaren om befolkningens helse til etterretning.</p> <p>Kommunens evne til yte lovpålagte tjenester under og etter anleggsgjennomføring og følgekostnader for kommunen til opparbeidelse av ny infrastruktur må håndteres utenfor planarbeidet.</p> <p>Kommunen kan evt søke fylkesmannen om skjønnsmidler.</p> <p>Det utarbeides trafikkmodell som vil vise endringer i trafikk</p>	<p>Planprogrammet suppleres med omtale om befolkningens helse i kap. 5.2.</p>

<p><i>opparbeides med tilstrekkelig kapasitet tidlig i Fellesprosjektets levetid.</i></p> <p>f. <i>Konsekvenser for kommunens drift som følge av den økte belastning gjennomføring av dette prosjektet medfører, må utredes nærmere i samarbeid med kommunen.</i></p> <p>g. <i>For Hole kommune er det viktig at temaet nærmiljø og friluftsliv tas inn i kap. 6 Særlig avbøtende og kompensierende tiltak.</i></p> <p>h. <i>Det er viktig at alle berørte private eiendommer hva gjelder boligeiendommer, jordbruk, skogbruk, og evt. private veier til bruk i anleggsperioden blir varslet og at eventuelle avtaler skrives i god tid.</i></p> <p>I tillegg inneholder saksfremlegget andre merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adkomsten til boligområdet Elstangen vil kunne bli berørt. Varslet planavgrensning gir ikke rom for dette. Hole kommune jobber med KDP for nye boligområder i området. Planlegging for ny adkomstveg bør samordnes med vegsystemet i forslag til KDP. - Det er ikke ønskelig med anleggsarbeider og deponiområder i Marka. - Hole kommune er fornøyd med at planprogrammet beskriver at det skal igangsettes parallelloppdrag for mulig utvikling i området rundt Sundvollen. Kommunen ønsker, slik det er beskrevet i planprogrammet, å detaljregulere arealene utenfor selve stasjonsområdet. Men den statlige planen må regulere hele det oppfylte området. Det mest naturlige er at områdene utenfor stasjonsområdet flatereguleres til sentrumsformål. - Virkning av høyde på bruene over Kroksund må belyses. - Ved planlagt tunnelportalsone på nordsiden av Kroksund vil kommunale bofellesskap og Hole sykehjem kunne bli berørt. Brukerne er sårbare og utsatt ved ytre påvirkning. Virkningene må utredes, og det må etableres ny lokalisering av bofellesskapene slik at disse kan driftes i anleggsperioden. - Tiltaket medfører omlegging av kommunal infrastruktur, både midlertidig og permanent. Dette vil ha økonomiske konsekvenser for kommunens drift, under anleggsperioden og på lang sikt. Temaet <i>kommunal infrastruktur</i> bør inn som utredningspunkt. - Håndbøkene for konsekvensutredning dekker ikke i tilstrekkelig grad psykososiale forhold. 	<p>på lokalt vegnett. Fysiske tiltak på eksisterende vegnett som ikke er nødvendig for gjennomføring av planen, omfattes ikke av planarbeidet. Åsakrysset vil få redusert trafikk ved gjennomføring av planen, men eventuelle tiltak vurderes ut fra stasjonsløsning på Sundvollen.</p> <p>Avbøtende tiltak for friluftsliv og nærmiljø vil inngå i planarbeidet og være en del av tiltaket. Det vises til kap 1.3.11.</p> <p>Det er etablert dialog med Hole kommune om tiltakets utforming på Sundvollen. Det antas at KDP for Sundvollen ferdigbehandles etter reguleringsplan for Ringeriksbanen og E16.</p> <p>Fellesprosjektet vurderer at avgrensning av byggeområder og omfang av bebyggelse bør avklares på kommuneplannivå, og at utfylling er en tilrettelegging for eventuell fremtidig tettstedsvekst.</p> <p>Omlegging av kommunal infrastruktur som følge av tiltaket vil beskrives i planbeskrivelsen</p>	<p>Se over.</p>
---	---	-----------------

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 22 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Det ligger flere rekreasjons- og friluftsområder innenfor korridoren det er varslet oppstart av regulering for. Bl.a. må virkningene for støy og i anleggsperioden utredes for Svensrud natur og friluftsbarnehage på Bymoen. - Hva som blir statlige, fylkeskommunale eller kommunale veger må utredes. Det bør gjennomføres en trafikkmodellering hvor kommunen involveres, og det bør ses på fremtidig gang- og sykkelvegnett. Det er tidligere nevnt at dagens E16 kan bli omklassifisert til fylkesveg. Dimensjonering er spesielt viktig gjennom kommunesenteret Vik og tettstedet Sundvollen, hvor det er aktuelt med omregulering og fortetting. - Dagens E16 gjennom Vik ligger i dag som en barriere mellom kommunesenteret og Steinsfjorden. Ved nedklassifisering til fylkesveg vil det kunne være mulig å redusere barrierevirkningen, og å få åpnet Vik mot fjorden. Planprogrammet bør si noe om dette, f.eks. at det skal utarbeides en mulighetsstudie. - Alle deponier og anleggsområder må reguleres før de tas i bruk. Eventuelle tilleggsreguleringer bør gjennomføres som statlig plan. - I arbeidet med YM-plan og MOP ønsker Hole kommune å delta aktivt, samt i videre planprosess. Planprogrammet bør være tydelig på frekvens på informasjon. - Hole kommune ønsker dialog om mulig etterbruk av midlertidige anleggsområder til annet formål enn opprinnelig bruk, evt. at det i den statlige planen avsettes framtidig arealformål. - I kap. 5 bør det være mer samsvar mellom beskrivelse i tekst av utredningsbehov og i tabeller med utredningsprogram. 	<p>Omklassifisering av veger vil være tema i reguleringsplanen og bør avklares i parallell prosess, hvis mulig i sammenheng med vedtak på reguleringsplanen. Planlegging av tiltak på E16 utenfor de områder som er direkte berørt av tiltaket omfattes ikke av planarbeidet.</p> <p>Sentrumsutvikling i Vik ansees som en kommunal planoppgave og omfattes ikke av planarbeidet.</p> <p>Midlertidige anleggsområder vil som hovedregel tilbakeføres til opprinnelig bruk.</p> <p>Det vises også til kap.1.3 som berører flere av kommentarene som ikke er nærmere omtalt her.</p> <p>Merknaden og vedtaket for øvrig tas til orientering.</p>	<p>Rettes opp.</p>
---	--	--------------------

Modum kommune (datert 03.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Modum kommune ønsker at det tilrettelegges for persontrafikk mot Hønefoss stasjon fra syd med nok spor til effektiv korrespondanse mellom Ringeriksbanen og Randsfjordbanen. - Buskerud fylkeskommune, jernbanemyndighet og tilliggende kommuner vil i 2017 starte et prosjekt for å avklare fremtidig kollektivtilbud mellom Ringerike og Hokksund/Drammen. - Det ønskes effektiv påkobling for Rv 35 både til E16 mot øst og vest, til Hønefossområdet og til stasjonsområdet for Ringeriksbanen. 	<p>I sporplan for Hønefoss stasjon og innføring mot Hønefoss vektlegges en kapasitetssterk løsning hvor hensyn til godstrafikk og evt. fremtidig persontrafikk på Randsfjordbanen søkes ivaretatt.</p> <p>Det arbeides med et planskilt kryss i Styggedalen som ivaretar kobling mellom Rv35 og E16.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 23 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Mattilsynet (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Mattilsynet skal bidra til å sikre trygt drikkevann til befolkningen, både til fastboende, næringsdrivende, hytteabonnenter og private enkeltvannforsyninger. Mattilsynet er sektormyndighet vedrørende forhold som kan berøre drikkevann og drikkevannskilder. - Det pekes innledningsvis på de viktigste retningslinjene og hjemlene for drikkevannsforvaltningen. - I forslag til planprogram pekes det på at Tyrifjorden er dyp og har et stort volum som gjør dette til et relativt robust drikkevannsreservoar til tross for aktivitet i nedslagsfelt. Mattilsynet er opptatt av at føre var-prinsippet brukes for å bevare drikkevannskildene. - Holsfjorden er drikkevannskilde til Asker og Bærum kommuner samt reservevannforsyning til Glitre vannverk. Oslo kommune vurderer også å bruke Holsfjorden som fremtidig drikkevannskilde. - Det antas at det kan være en del andre private drikkevannskilder i området. Det må gjøres kartlegging av området for å identifisere disse kildene. - Videre må eksisterende ledningsnett for drikkevann sikres mot brudd og eventuell forurensning. - Det må foretas vurderinger av konsekvenser for drikkevannskildene i området, i hvilken grad utbyggingen kan ødelegge eller medføre fare for forurensning av drikkevannskilder og i hvilken grad det må settes i verk risikoreduserende/avbøtende tiltak. - Drikkevann er vårt viktigste næringsmiddel, og en ressurs som må forvaltes med et langsiktig perspektiv. Mattilsynet forutsetter at fare for forurensning av drikkevann blir utredet. 	<p>Det utarbeides foreløpig en overordnet vurdering av utbyggingens mulige påvirkning av drikkevannskvalitet, som et innspill til videre prosjektering.</p> <p>Det oppfattes at flere av kommentarene går på tiltak for å unngå uønsket forurensning av drikkevannskilder. Det vil gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) hvor slik risiko vil vurderes, og eventuelle tiltak vil beskrives. Analysen vil være en del av planforslaget.</p> <p>Virkning for vannressurser inngår i utredningsteamets naturressurser.</p>	<p>Omtale av vannforskriften medtatt i kap. 2.1</p> <p>Innspill til risiko- og sårbarhetsanalyse</p>

Fylkesmannen i Oslo og Akershus (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FOA) ber om at de store natur-, landbruks- og friluftsverdiene knyttet til Tanumplatået og marka utredes i videre planarbeid. - Det vises til forutsetninger i Fylkesmannens tillatelse til reguleringsplanarbeid i Marka i brev av 3.11.2016. - Det er behov for en helhetlig plan for massehåndtering i store samferdselsprosjekter. Det er behov for arealer til mellomlagring og permanent lagring av ulike masser, til midlertidige atkomstveger for uttak av masser og til anleggs- og riggområder, og permanente rømningsveger samt evakueringsplasser. Det forutsettes at slike formål blir regulert og konsekvensutredet. Berørte LNF-områder må i størst mulig grad istandsettes og tilbakeføres. 	<p>Massehåndtering – se kap 1.3.8.</p> <p>Ulemper i anleggsperioden – se kap 1.3.13.</p>	<p>KDP for Tanumplatået omtales i kap. 2 i planpr. Markaloven oppdateres i kap. 1.4. i planpr.</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 24 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - <i>Areal- og transportplanlegging:</i> Ringerike vil bli knyttet tettere til Osloregionen gjennom kortere reisetid mellom Hønefoss og Oslo, som er positivt i forhold til å utvide det integrerte bo- og arbeidsmarkedet. Fylkesmannen ber om at prosjektet vurderes opp mot RPR for samordnet areal- og transportplanlegging og relevante nasjonale mål. Det vises også til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, med sterk fortetting rundt eksisterende kollektivknutepunkt. FOA mener det er uheldig dersom prosjektet, som i utgangspunktet skal fremme bruk av tog, medfører økt biltrafikk. Planen må derfor vise trafikale virkninger av å etablere en stasjon på Sundvollen og bygge opp et større tettsted der. Selv om etableringen av Ringeriksbanen vil gi bedre mulighet for å pendle til Oslo må det vurderes om nye boliger på Sundvollen vil bli bilbaserte. - <i>Naturmangfold, kulturlandskap og jordbruksareal:</i> Det er spesiell geologi, kalkrike bergarter gir grunnlag for et rikt naturmangfold innenfor planområdet. FOA forutsetter at videre planarbeid tar hensyn til nasjonale og regionale viktige naturverdier. I tillegg til naturreservatene fremheves det nasjonalt viktige kulturlandskapet på Tanumplatået. Bærum kommune har etter en lengre planprosess vedtatt reguleringsplan for dette. Jordbruksområdene ved Jong og Rustan omfatter viktige jordbruksareal og kulturlandskap. Med hensyn på relevante og avbøtende kompensierende tiltak. I Buskerud er det satt i gang prosjekt om økologisk kompensasjon; FOA ber om at kompensierende tiltak benyttes også i Bærum. - <i>Friluftslivsinteresser:</i> Stordelen av planområdet i Bærum ligger innenfor marka. Friluftsliv i og ved byer og tettsteder har høy prioritet. I anleggsfasen med tverrslag og veger, samt beredskapsplasser- og veger og eventuell masselagring må man unngå de mest brukte friluftsområdene med mye brukte ski- og turløyper. Veger og anleggsområder som ikke skal benyttes til beredskap eller rømning må tilbakeføres. Der viktige sammenhenger berøres, forutsettes det regulert erstatninger. Ved massedeponering innenfor marka forutsetter tilbakeføring. - <i>Forurensningslovgivning m/ forskrifter:</i> Fylkesmannen er myndighet for større anleggsarbeid. Fylkesmannen ønsker å presisere at større veg- og jernbaneutbygging ofte vil utløse behov for konsesjon. Det anbefales at det utarbeides miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen som sendes Fylkesmannen. - <i>Drivemetode for tunneler, tverrslag og massehåndtering:</i> Det er ikke avgjort hvilken 	<p>Det etableres transportmodell som vil omfatte både trafikk på veg og bane, med beregningsår 2024 og 2044, jfr. utredningsprogram. En prognose for utvikling av Sundvollen og reisemiddelfordeling basert på reisevaneundersøkelse ligger til grunn her. Planarbeidet avklarer ikke fremtidig tettstedsutvikling på Sundvollen, men legger til rette for nasjonal infrastruktur. Utbygging langs traseen avklares gjennom kommunenes løpende planlegging.</p> <p>Både jordbruksområder, verdisatte områder for biologisk mangfold og kulturlandskap på Tanumplatået forventes berørt i begrenset grad, men dette vil avhenge noe av hvordan tunneldriften foregår. Det vises også til kap 1.3.9 og 1.3.10.</p> <p>Massehåndtering vil være en del av konsekvenser i</p>	<p>Presisering av planprogrammet under 5.6.2 <i>Regional utvikling</i> vurderes.</p> <p>Presisering av planprogrammet under 1.4, andre lover og forskrifter.</p>
--	---	--

<p>drivemetode som skal benyttes. Planprogrammet sier at TBM er mindre egnet til gjenbruk enn masser fra konvensjonell boring og sprengning. Fylkesmannen sier at det også har vært utfordringer med deponering og gjenbruk av sprengsteinmasser, både i forhold til nitrogenforurensning og sprengtrådrester.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Vannforvaltning:</i> Vannforskriftens § 12 skal vurderes ved inngrep i vannforekomst som kan medføre at miljømål ikke nås eller tilstanden forringes. - <i>Massehåndtering:</i> Ber om at massehåndtering får egen omtale i plan og KU. - <i>Klima:</i> Planprogrammet bør suppleres med temaet klima for å utrede trafikkvekst. Ny firefelts motorveg fra Hønefoss til Høgkastet og videre til Sandvika vil medføre økt trafikk inn til Oslo. I utredningen bør en se på trafikkvekst og reisemiddelfordeling. - <i>Nærmiljø og friluftsliv:</i> I planprogrammet står det at det skal gjøres en gjennomgang i samarbeid med Hole og Ringerike kommuner og frivillige lag og organisasjoner. FOA forutsetter at det gjennomføres en tilsvarende gjennomgang i Bærum kommune. FOA er særlig opptatt av at tilgangen til marka fra boligområdene ikke svekkes, og at sammenhengen i stier og løyper opprettholdes. FOA forutsetter at konsekvenser vurderes opp mot Markaloven. - <i>Naturmangfold:</i> Fylkesmannen anser at planprogrammet er godt når det gjelder naturmangfold, men savner behov for eventuelle nye kartlegginger. Dersom reguleringsplanen legger opp til massedeponi eller andre større inngrep må det gjennomføres nye kartlegginger av naturmangfoldet i disse områdene. KU må beskrive tiltakets omfang, konsekvenser og avbøtende tiltak. Utredningen må beskrive vurderinger som er gjort i arbeid med økologisk kompensasjon, og konsekvensene ved tilbakeføring. Fremmede arter bør utredes. - <i>Naturressurser - jordvern, kulturlandskap og landbruksdrift:</i> I nye nasjonale føringer for jordvern og om økt matproduksjon vedtok Stortinget skjerpet nasjonalt mål om maks. omdisponering på 4000 dekar pr år - ikke 6000 dekar som det står i planprogrammet. Omdisponering av verdifulle jordbruksområder må unngås i størst mulig grad. FOA forstår kap 6.3 i planprogrammet slik at det drøfter bruk av kompenserende og avbøtende tiltak der omdisponering ikke er til å unngå. Alternativer til omdisponering må være vurdert, og jordvernhensynet vektet som et av flere samfunnshensyn. - <i>Samfunnssikkerhet:</i> Flomfare må vurderes i ROS-analysen. Tiltak må vurderes i et klimaendrings- 	<p>anleggsfasen som omtales for de ulike KU – temaene.</p> <p>Utslipp fra transport inngår i klimabudsjett. Se også kommentar over.</p>	<p>Vannforskriften omtales i kap. 1.4 i planprogrammet</p> <p>Omformulering og supplering av kap. 5.8 i planprogrammet.</p> <p>Inkludere Bærum i kap. 5.4.3 Nærmiljø og friluftsliv i planprogrammet.</p> <p>Retting i planprogrammet fra 6000 til 4000 i kap. 2.1.</p> <p>Innspill til ROS - analyse</p>
--	---	---

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 26 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

perspektiv, med konsekvenser av økt nedbør, kraftigere nedbørperioder og større avrenning.	Merknaden for øvrig tas til etterretning.	
--	---	--

Miljødirektoratet (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Miljødirektoratet mener at forslag til planprogram fanger opp relevante problemstillinger og utredningstema, men mener ut fra nasjonale føringer og krav for å sikre viktige miljøhensyn at det er behov for utdyping på flere punkt. - Miljødirektoratet mener at kap. 2.1 bør suppleres med flere nasjonale og statlige føringer (listet opp i merknaden). - <i>Klima</i>: Momenter som bør inkluderes; Paris-avtalen, kvalitative vurderinger av miljøkostnader, gevinster det er mulig å oppnå når samfunns mål for jernbane og veg delvis motsier hverandre, hvilke konsekvenser planlagt økt vegkapasitet vil ha. - <i>Klimatilpasning</i>: Miljødirektoratet mener at planprogrammet bør legge opp til at relevante konsekvenser identifiseres og undersøkes nærmere (konkrete innspill står i merknaden). - <i>Vannmiljø</i>: Forslag til planprogram gir ikke tilstrekkelig omtale av temaet vannmiljø. Bl.a. bør vannforskriften omtales i kap. 1.4 (se merknaden for andre innspill). - <i>Massehåndtering</i>: Massedeponier utenfor planområdet er forutsatt håndtert i egne planprosesser. Miljødirektoratet mener at dette ikke i tilstrekkelig grad fanger opp samlet belastning på blant annet viktig naturmangfold. F.eks. kan det påtreffes syredannende bergarter. Det anbefales at det først gjennomføres en kartlegging av berggrunn med tanke på å identifisere eventuell problematisk berggrunn og at det utarbeides en samlet plan for massehåndtering. - <i>Støy og luftforurensning</i>: Miljødirektoratet legger til grunn at støy- og luftforurensningsutredninger følger planforslaget ved offentlig ettersyn og at nødvendige støytiltak og tiltak for å begrense luftforurensningen der grenseverdier i T-1442/2016 og T-1520/2012 overstiges blir innarbeidet i reguleringsplanen. - <i>Naturmangfold</i>: Registeringer av viktig naturmangfold bør tas inn i beskrivelsen av delstrekningene. Det anbefales at det utarbeides en egen rapport om dette. Til figur som viser alternative bruplasseringer for E16 over Kroksundet oppfatter Miljødirektoratet at valg av brualternativ allerede er bestemt. Teksten i kap. 5 <i>Utredningstema</i> oppleves som uklar, og det er forslag til omformuleringer. - <i>Ramsar</i>: Ramsarkonvensjonen er en internasjonal konvensjon (ikke en avtale som omtalt i 	<p>Dimensjoneringskriterier for flom er angitt i planprogrammet. Risiko knyttet til klimaendringer omtales i ROS analyse. Naturverdiens økte sårbarhet som følge av klimaendringer vurderes ikke å være en direkte konsekvens av tiltaket. Eventuell økt sårbarhet (for tap av verdi) som følge av prosjektets direkte påvirkning vurderes som et ROS - forhold</p> <p>For massehåndtering henvises til kap. 1.3.8 i dette dokumentet. Kartlegging av berggrunn pågår.</p> <p>Støy: Se kap. 1.3.12 i dette dokumentet</p> <p>Registeringer av naturverdier kartfestes ikke i planprogrammet, registeringer vil kvalitetssikres som en del av planarbeidet. Bruplassering over Kroksund bestemmes ved vedtak av reguleringsplan.</p>	<p>Supplering av kap. 2.1 i planpr.</p> <p>Temaet klima presiseres og suppleres i planprogrammet.</p> <p>Klima: Innspill til ROS-analyse</p> <p>Vannforskriften omtales i kap. 1.4 i planprogrammet</p> <p>Massehåndtering: Innspill til MOP.</p> <p>Endre Ramsar-omtale til konvensjon.</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 27 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>planprogrammet) som skal bevare og sikre bærekraftig bruk av våtmarker. Det ble gjennomført en Ramsar Advisory Mission i 2015. Konklusjonene fra denne rapporten bør synligjøres i planprogrammet. Her sies det at en KU som gjennomføres bare på den endelige valgte traseen, og ikke forskjellige alternativer, ikke ville vært tillatt i EU-regelverket.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Økologisk kompensasjon</i>: Rapport under utarbeidelse vil ikke omfatte arealmessig forholdstall, men kompensasjon etter tilnærmingen «no et loss». Miljødirektoratet har fått i oppdrag starte verneplanprosess. Verneplanen kommer som en følge av utbygging av veg og bane. Verneplanen sendes på høring samtidig som reguleringsplanen. Fylkesmannen i Buskerud har formelt ansvar for verneplanen. - <i>Geologisk mangfold</i>: Miljødirektoratet ber om at konsekvenser for geologisk mangfold utredes. - <i>Arealbeslag og anleggsarbeid</i>: Miljødirektoratet ber om at konsekvenser av ulike kryssløsninger utredes, samt hvilke konsekvenser alternativ lokalisering av kryss kan medføre for naturmangfold. Figur 3.4 i planprogrammet viser bare minimumsløsningene på bredde. Miljødirektoratet mener en slik figur også bør vise hva som kan bli maksimal bredde, f.eks. der veg og bane vil bli anlagt på fylling eller i en skjæring. Ved kryssing av Storelva og videre over Mælingen til Prestmoen mener Miljødirektoratet at lang bru må velges fremfor løsning med fylling. Tidspunkt for anleggsarbeid er et viktig element med tanke på å ivareta naturmangfoldet. Miljødirektoratet mener denne problematikken bør omtales i planprogrammet. - <i>Landskap og friluftsliv</i>: Den europeiske landskapskonvensjonen bør tas inn i kap 2 <i>Rammer og forutsetninger</i>. Under metodepunktet i tabell 5-4 bør flere veiledere og retningslinjer nevnes (se merknad). Bl.a. må støybelastning på friluftsliv- og rekreasjonsområder vurderes. 	<p>KU – forskriften stiller ikke krav om utredning av alternative utbyggingsalternativ.</p> <p>Se kap. 1.3.16 i dette dok. om kryssløsninger. Vurdering av konsekvenser av ikke-valgte alternativer vil følge planforslaget. Detaljer vedrørende arealbeslag avklares gjennom planleggingen og vil først kunne fremgå av planforslag. Se også kap. 1.3.7 i dette dok.</p> <p>Håndbok V712 lister opp dokumenter og føringer som ligger til grunn for utarbeidning av KU etter håndboken. Kartlegging, verdisetting og omfangsvurdering følger metodikk i V712. Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	<p>Kommentarer innarbeidet i nytt kap. 4.8.</p> <p>Tidspunkt for anleggsgjennomføring i sårbare naturmiljøer – innspill til ROS-analyse.</p>
---	---	--

Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Oslo kommune uttaler seg som nabokommune til Bærum, og som deltaker i planlegging i regionen. - Realisering av tiltakene vil ha betydelig innvirkning på trafikkstrømmer i Oslo både med bil og bane. - Oslo kommune mener at de to statlige samferdselstiltakene Ringeriksbanen og ny og utvidet hovedveg for E16 fra Skaret til Hønefoss har ulike mål og konsekvenser. Ringeriksbanen, med redusert reisetid på Bergensbanen, er et bærekraftig samferdselstiltak med mål om koordinert areal- og 	<p>Formulerte samfunns- og effektmål for bane og veg er vist blant annet for å synliggjøre målene med prosjektet. Merknaden påpeker at det er noe målkonflikt</p>	

<p>transportplanlegging som reduserer klimaulempen og fremmer kollektivtrafikk. Utbygging av E16 bedrer fremkommeligheten på veg, men gjør det samtidig mer attraktivt å reise med bil mellom Hønefoss og Oslo/Akershus. Sistnevnte konsekvens er underkommunisert i forslag til planprogram.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Med hensyn til å redusere klimautslipp og biltrafikk mener Oslo kommune at E16 ikke bør prioriteres. Planprogrammet må inkludere et alternativ med kun utbygging av Ringeriksbanen, men ikke utbygging av ny firefelts motorveg. På den måten kan effektene av begge tiltakene samlet, vurderes opp mot effektene av kun utbygging av Ringeriksbanen. - Oslo kommune har i KVV for ny vannforsyning anbefaling om Holsfjorden som ny vannkilde. Dette prosjektet innebærer behov for koordinering med planlegging og anleggsarbeid, herunder felles planlegging av deponi for tunnelmasser. KS1 av KVV pågår og antas avsluttet ved årsskiftet 2016/2017. Planlagt råvannstunnel krysser under Ringeriksbanen og anleggsaktiviteten sammenfaller med anleggsperioden for Ringeriksbanen. Det bes om at Vann- og avløpsetaten i Oslo trekkes inn i planarbeidet. Både fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og prosjekt for ny vannforsyning innebærer stor anleggsaktivitet og massehåndtering. Massehåndtering bør ses i sammenheng. - Virkning på biologisk mangfold må utredes og det bør velges løsninger hensyntar biologisk mangfold. 	<p>mellom mål for bane og mål for veg. Det er mulig ved f.eks. vegprising å begrense personbiltrafikk på vegnettet.</p> <p>Det henvises til planprogrammets kapittel 1 og kap. 1.3.1 i dette dokumentet. om valg av korridor.</p> <p>Se kap 1.3.8 i dette dokumentet, om masseforvaltning.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Eventuelle grensesnitt og gevinster ved samordning avklares i planarbeidet.</p>
---	---	--

Fylkesmannen i Buskerud (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Fylkesmannen i Buskerud ber om at planprogrammet er tydelig på hva som skal utredes, og at forhold knyttet til støy, naturmangfold, landskap, friluftsliv, jordvern, vassdrag, forurensning og klima blir ivarettatt i tråd med regionale og nasjonale føringer. - Det bes spesielt om at forhold knyttet til våtmarksområdet ved Storelva, som er av internasjonal verdi og som blant annet omfatter Synneren naturreservat, blir utredet og ivarettatt. - Ut fra dagens kunnskapsgrunnlag anbefaler Fylkesmannen kryssing med bru over Mælingen. - Det bes om at planens konsekvenser for vannmiljøet i Steinsfjorden, i forbindelse med kryssing av Kroksund, blir utredet før det blir fattet en beslutning om utfylling og utforming av bruløsning i dette området. Inngrepet vil påføre vedvarende skade på viktige naturverdier langs strekningen, og avbøtende tiltak kan redusere kravet om økologisk kompensasjon. 	<p>Det er gjort enkelte suppleringer og korrigeringer i utredningsprogrammet for å tydeliggjøre utredningsbehov.</p> <p>Se kap. 1.3.7 om kryssing av Storelva og Mælingen i dette dokumentet</p> <p>Det vises til planprogrammets kap. 5.2. Tiltakets eventuelle konsekvenser for vannutskiftning vil være viktig beslutningsgrunnlag for valg av løsning.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> - Fylkesmannen viser til nasjonale mål og internasjonale forpliktelser for å redusere klimagassutslippene og nasjonale føringer om at all veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det bes derfor om at planprogrammet blir supplert slik at <i>klima</i> blir et av temaene som skal utredes. Tiltakene bør også belyses ut fra et klimatilpasningsperspektiv. - Det bes om at det blir utarbeidet en samlet plan for håndtering av overskuddsmassene, og mulig gjenbruk, som en del av planarbeidet. <p>Sammendrag av utfyllende merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Utredningsprogrammet</i>: Når planprogrammet nevner optimalisering av linjeføring, bør det komme fram hva det optimaliseres for. - <i>Klima</i>: Det går frem av planprogrammet at det skal utarbeides et miljøbudsjett, men det kan se ut til at utslippene av klimagasser er rettet mot selve utbyggingen, drift og vedlikehold av anlegget. Fylkesmannen mener at klimagassutslippene fra vegtrafikken og økningen som følge av ny veg også blir utredet og vurdert i lys av de nasjonale målene om reduksjon av utslipp av klimagasser. - <i>Naturmangfold og vassdrag</i>: Valgt trasé går gjennom et av landets rikeste naturområder. Særlig viktig er elvelandskapet langs Storelva med kroksjøer. Tiltak for naturmiljøet vil særlig være knyttet til kryssingen av Storelva. Der Ringeriksbanen og E16 krysser Storelva og føres videre over Mælingen til Prestmoen, bør det velges en lang bru fremfor løsnig med fylling. Videre er det viktig at det legges til rette for viltoverganger for de delene av anlegget hvor vegen og/eller bane er planlagt å ligge i dagen. Videre frarådes at bekkeløp med helårs vannføring eller viktige flomløp blir lagt i rør i forbindelse med kryssing av veg og bane. - <i>Kryssløsninger</i>: Tilrettelegging for kryss etter vegnormalene for en motorveg i denne størrelsen vil medføre et stort arealbeslag. Kryss bør reduseres til et minimum og det som er høyst nødvendig for å betjene trafikksituasjonen i området. Fylkesmannen ber derfor om at antall kryss blir redusert. - <i>Økologisk kompensasjon: Særlige avbøtende og kompenserende tiltak</i> (kap 6) bes revidert (se merknaden). Økologisk kompensasjon er et nytt verktøy i Norge, og prosjektet Ringeriksbanen/E16 er nasjonalt pilotprosjekt for samferdselsetatene. Derfor bør planprogrammet si noe overordnet om ansvarsforhold og roller til de forskjellige aktører i prosessen. En eventuell ny verneplan basert på en helhetlig kompensasjonsplan, er en direkte følge av 	<p>Temaet klima presiseres og suppleres i planprogrammet.</p> <p>Det vises til kap. 1.3.8 om Masseforvaltning i dette dokumentet.</p> <p>Se kommentarer til merknad fra Miljødirektoratet vedr. klima.</p> <p>Se kap. 1.3.7 om Kryssing av Storelva og Mælingen i dette dokumentet.</p> <p>Se kap. 1.3.16 om Kryss og trafikkløsninger i dette dokumentet.</p> <p>Se kap. 1.3.10 om Naturmangfold og økologisk kompensasjon i dette dokumentet, samt kommentar til merknad fra Miljødirektoratet.</p>	<p>Omformulering og supplering av kap. 5.8 i planprogrammet</p> <p>Begrepet «optimalisering» tas ut av planpr.</p>
--	---	--

<p>samferdselsprosjektet. En slik verneprosess vil ledes av Fylkesmannen i Buskerud.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Landskap og friluftsliv:</i> Fylkesmannen ber om at det blir redegjort for hvordan friluftinteressene blir ivaretatt. Det vises til Markaloven og de føringene som ble gitt i brev av 3. november 2016 fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Fylkesmannen i Buskerud ved tillatelse til oppstart av planarbeid. På Bymoen bes det om at det utredes avbøtende tiltak for å dempe den negative effekten kryssing vil ha for friluftsområdet. - <i>Støy og luftforurensning:</i> Boliger og annen støyfølsom bruk må utredes i tråd med anbefalte grenseverdier i T-1442. Fylkesmannen viser også til at støyretningslinjen har anbefalte støygrenser for friluft- og rekreasjonsområder. T-1520 for luft må også legges til grunn. Det er spesielt ved tunnelåpningene hvor konsentrasjonen av luftforurensning fra vegtrafikk kan bli store, men den øvrige strekningen bør også kartlegges. - <i>Lysforurensning:</i> Fylkesmannen ber om at virkningene av lysforurensning blir utredet og at avbøtende tiltak blir innarbeidet. Fylkesmannen er kjent med at nye vegstrekninger blir planlagt uten vanlig vegbelysning, hvor det blir brukt ledelys. Vi ber om at dette blir vurdert også for dette vegprosjektet. - <i>Forurensning og vannmiljø:</i> Fylkesmannen ber om at det blir utarbeidet reguleringsbestemmelser med konkrete krav knyttet til miljøkvalitet og overvåking. - <i>Landbruk:</i> Det bes om at planens konsekvenser for dyrket mark blir utredet og at det går frem hvilke arealer som blir omdisponert, kvaliteten på disse og hvor stort samlet areal er. Tolpinrud og Pålsgård har begge god jordkvalitet. Fylkesmannen ber om at det også utredes et alternativ for hensetting av tog som ikke er i konflikt med dyrket mark. - <i>Barn og unge:</i> Det forutsettes arealmessig erstatning dersom areal egnet for lek blir omdisponert. Det bes om at barn og unges interesser blir vurdert. - <i>Universell utforming:</i> Det bes om at planleggingen vektlegger UU-prinsippene. - <i>ROS-analyse:</i> Forhold som særlig må utredes er flom og skred, men også fare for forurensning under opparbeidelse og drift av veg- og baneanlegget. Dette gjør seg spesielt gjeldende siden samferdselsanlegget går gjennom særlig sårbare naturområder. - <i>Saksbehandling etter annet lovverk:</i> Fylkesmannen foreslår tilføyelser til lover og forskriftene nevnt i planprogrammet kap. 1.4 (se merknaden). 	<p>Tiltaket i sin helhet vil bli vurdert, herunder også virkninger av belysning</p> <p>Se kap. 1.3.4 i om hensetting av tog i dette dok.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Oppdatere omtale av Markaloven og tillatelse til planoppstart i kap. 1.4.</p> <p>Innspill til KU nærmiljø/friluftsliv og naturmangfold</p> <p>Innspill til utforming av reguleringsbestemmelser.</p> <p>Presiseres i kap 5.4.3.</p> <p>Innspill til ROS-analyse</p> <p>Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag innarbeides i planprogrammet kap. 1.4</p>
---	---	--

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 31 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Prosjektet berører vassdrag, hydrologi, flom- og skredforhold, og således NVEs myndighetsområder. - NVE støttet ikke konklusjonen om anbefaling av Helgelandsmo-linjen i silingsrapporten, og mener at slike store verdilandskap får for liten verdi og blir lite hensyntatt. NVE mener metodikken i liten grad skiller verdien av internasjonalt viktige store naturlandskap mot småskala naturverdier. - NVE mener det er mangler i prosjektet ved at det ikke er presentert et alternativ som i større grad greier å ivareta ikke- prissatte verdier (delstrekning 4). Det burde vært utredet et alternativ med utbedring av eksisterende veg og bane i egen trasé. - Kryssing av vannveier bør skje slik at det berører vassdrag minst mulig. NVE anbefaler bruk av bruer fremfor kulverter. - Nærføring/utfylling i vassdrag må minimaliseres. - Utforming av pilarer og brufundament må optimaliseres slik at de ikke påvirker flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø. - Landskapsinngrep må minimaliseres i anleggsfasen. - Fareområder/hensynssoner med bestemmelser innarbeides i plan. - Metodikk i håndbøkene V712 og JD20 er ikke egnet når det skal sammenlignes linjer med så store verdier. - <i>Kryssing Kroksund</i>: RPR for vernede vassdrag må legges til grunn Tyrifjorden/vassdraget. Kryssing av Kroksund må ikke forverre vannkvaliteten i Steinsfjorden. NVE har tidligere kun deltatt i løse drøftinger, og forutsetter at det først utredes virkninger og utforming av utfylling for stasjonsområde og vegbru før det konkluderes. Bl.a. må Sundvollbekken ivaretas. - <i>Kryssing Storelva</i>: Traseen for Ringeriksbanen går gjennom de mest sentrale og intakte delene av elvesystemet som utgjør Ramsar-område og/eller er foreslått vernet. Dynamikken i elvesystemet må opprettholdes. Det er stor usikkerhet til virkninger for vassdragsystemet ved bygging av veg og bane i dette området, og området utsatt for 200- års flommen er svært bredt. Etablering av bru eller fylling kan medføre setninger i grunnen og endret samspill mellom ellevann, grunnvann og overflatevann, som kan medføre endret strømningsmønster, endret erosjon og føre til at andre områder blir oversvømt. Naturlig erosjon i elvesystemet, som er en forutsetning for dannelse av meandere og kroksjøer, vil måtte begrenses for å sikre viktig ny infrastruktur. 	<p>Se kap. 1.3.1 i dette dok. om valg av korridor.</p> <p>Se kap. 1.3.7 i dette dok. om kryssing av Storelva.</p> <p>Se kap. 1.3.6 i dette dok. om Sundvollen og Kroksund.</p> <p>Se kap. 1.3.7 i dette dok. om kryssing av Storelva.</p>	<p>Innspill til prosjektering.</p> <p>Innspill til MOP. Innspill til reguleringsplan.</p>

<p>Påvirkning ved bru vil kunne være mer lokal rundt pilarene, slik at grunnvannsstrømning til Synneren blir mindre påvirket. NVE mener bru over Mælingen bør ligge som forutsetning for det videre arbeidet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Grunnvann:</i> Ved bygging av tunnel må det kartlegges fare for lekkasje av grunnvann. Uttak/påvirkning av grunnvann er konsesjonspliktig. - <i>Massehåndtering:</i> Det bør legges overordnet føring om at massedeponier ikke skal legges i vassdragsområder, raver eller lignende. Egnede områder for deponering bør prioriteres fremfor kort kjøreavstand. Inngrep bør gjøres så skånsomme som mulig. Deponering bør inngå i prosjektet. - <i>Flom og skredfare:</i> Det må utredes hvordan tiltaket vil påvirke flom-, erosjons- og skredforhold og hvilke konsekvenser dette vil få. Utredning av endret flomvannsstigning og strømningsforhold også for flommer med lavere gjentaksintervall enn 200 år må utredes. NVE savner omtale av grunnundersøkelser knyttet til stabilitet og skredfare generelt, i tillegg til Mælingenområdet. Det er flere kjente kvikkleiresoner langs Sokna og inn mot Hønefoss. Reell fare for skred må utredes og beskrives. Området mellom Høgkastet og Sundvollen har potensial for snøskred, steinsprang og jord- og flomskred. Her vil utforming av anlegg, fylling og bekkekryssinger være viktig. Sundvollbekken vil kunne ta nye løp gjennom bebyggelsen dersom fare ikke tas hensyn til. Prosjektet må være oppmerksom på kraftige nedbørsepisoder med endret klima. - NVE ber om at det blir lagt opp til dialog om møtetidspunkt og agenda i videre arbeid. 	<p>Kartlegging vil gjennomføres. Det vil fastsettes reguleringsbestemmelser om grunnvann.</p> <p>Se kap. 1.3.8 i dette dok. om masseforvaltning.</p> <p>Det vil redegjøres i planbeskrivelsen for hvordan disse forholdene er behandlet i planleggingen og prosjekteringen.</p> <p>Prosjektet ha dialog med NVE om relevante problemstillinger. Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Innspill til MOP</p> <p>Innspill til planbeskrivelse. Innspill til ROS-analyse.</p>
--	---	--

Statens vegvesen Akershus (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fem regioner. Vegdirektoratet er øverste forvaltningsnivå. Regionene har vegavdelinger i alle fylker. SVV Akershus ligger i region øst, SVV Buskerud i region sør. - Konsekvenser knyttet til anleggsfasen og lokalisering av massedeponier må belyses. Det må utarbeides en trafikkanalyse vedrørende massetransport. Det må blant annet framgå uttakssted, massevolum, deponeringssted, antall turer, bæreevne på vegene som skal benyttes, trafikkmengde, avkjørsler/kryss som skal benyttes og trafiksikkerhets- og miljøforhold. Konsekvenser for alle trafikantgrupper må utredes med hensyn til trafiksikkerhet, fremkommelighet og tilgjengelighet. Det må også fremgå hvilke avbøtende tiltak som må iverksettes. - Det antas at en betydelig del av massetransporten vil gå via E16. E16 er allerede i dag til tider overbelastet. 	<p>Det vises til kap 1.3.8 og 1.3.13 i dette dok. vedrørende masseforvaltning og ulemper i anleggsperioden. Konsekvenser i anleggsperioden inngår i de enkelte temaene som utredes jfr. kap. 5.4.1 i planprogrammet.</p>	<p>Innspill til planbeskrivelse / KU</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 33 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>Både av hensyn til trafikkikkerhet og trafikkavvikling er det viktig å få blant annet følgende avklart i reguleringsplanen for alle faser av anlegget; transportløsninger, eventuelle midlertidige ombygginger av vegsystemet, og lokalisering av deponiplasser – både midlertidige og permanente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det må utarbeides teknisk detaljplan som skal være godkjent av Statens vegvesen for alle midlertidige og permanente omlegginger av riks- eller fylkesveger før reguleringsplanen legges ut på offentlig ettersyn. - Statens vegvesen Region øst har ansvaret for utbygging av ny firefelts veg på E16 mellom Bjørum og Skaret. Anleggsvirksomheten på de forskjellige prosjektene må samordnes for å minimalisere trafikkproblemene i anleggsfasen. 	<p>Godkjenning av evt. vegomlegginger i Bærum skal godkjennes av SVV region øst.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Koordinering av anleggsgjennomføring følges opp av prosjektet.</p>
--	---	---

Felles merknad - Buskerud fylkeskommune og kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker (datert 12.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Det er avgitt felles merknad fra Buskerud fylkeskommune, Ringerike kommune, Hole kommune og Jevnaker kommune, undertegnet av alle ordførerne. Vedlagt merknaden er protokoll og saksfremlegg fra Buskerud, Ringerike og Hole. - Ordførerne vil med den samlede oversendelsen vise at regionen står samlet om gjennomføringen av dette prosjektet. - Fylkeskommunen og kommunene samarbeider gjennom felles regionalt plankontor. Dette er etablert for å imøtekomme de store statlige investeringene, og de lokale myndighetene ønsker å bygge opp under dette gjennom aktuelle virkemidler på sine ansvarsområder. - Nyten av prosjektet blir best mulig gjennom godt samarbeid mellom transportetatene og lokale myndigheter. - Ordførerne forutsetter at prosjektet realiseres i henhold til fremdriften og prosessen som er besluttet. 	<p>Vedtak og saksfremlegg er referert og kommentert under separate merknader fra Buskerud fylkeskommune, Ringerike kommune og Hole kommune.</p> <p>Det registreres at regionen står samlet om prosjektet, og at det legges opp til et godt samarbeid.</p> <p>Merknaden tas til etterretning.</p>	

Regionrådet for Hallingdal (datert 12.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Regionrådet for Hallingdal er fornøyd med fremdriften, og ser det som viktig at fremdriften med byggestart i 2019 og ferdigstilling 2024 holdes. - Regionrådet for Hallingdal ønsker at det blir gjort nærmere vurderinger for muligheter / konsekvenser for Hallingdal, med tanke på Bergensbanen. Hallingdal er en av de største reiselivsregionen i landet, med et stort potensial for utvikling. 	<p>Ringeriksbanen vil trolig ha positiv virkning for trafikken på Bergensbanen, som bl.a. fremkommer i KVV fra 2008. Regionale virkninger vil ikke bli ytterligere utredet i dette planarbeidet.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 34 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Det bes om at det blir gjort vurderinger av eventuelle begrensninger for Bergensbanen med hensyn til Oslotunnelen og kapasitet. - Dagpendling fra Hallingdal vil bli mer aktuelt. I tillegg kan det bli mulighet for bil Hallingdal–Hønefoss og tog Hønefoss–Oslo. Dette krever parkeringsløsninger. - Det stilles spørsmål ved kryssløsning Ve og at E16 planlegges gjennomgående. Med en løsning der Rv 7 er gjennomgående blir krysset trolig enklere. Det bes om at dette blir vurdert. 	<p>KVU for Oslo- navet redegjør for kapasitetsvurderinger, jfr. planprogrammets kap. 2.6.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Innspillet om kryssløsning Ve vurderes i prosjektet</p>
---	--	--

Direktoratet for mineralforvaltning (datert 13.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Direktoratet for mineralforvaltning registrerer at løsmasser er omtalt under berørte verdier, og at mineralressurser skal bli utredet. DMF har derfor ingen merknader til planprogrammet. 	<p>Merknaden tas til etterretning.</p>	

Buskerud fylkeskommune (datert 13.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Fylkesrådmannen mener at planarbeidet skjer i et godt samarbeid med kommuner, fylkeskommunen og regionale myndigheter. Medvirningen i forhold til grunneiere og berørte parter er også god. Samarbeid og framdrift er bra innenfor alle tema som er under utredning. Ringeriksbanen og ny E16 har stor nasjonal og regional betydning. Reisetiden til Bergen med tog vil bli redusert med ca. en time. Ringeriksregionen knyttes tettere til hovedstadsregionen og rask og miljøvennlig transport til og fra Oslo gir regionen gode vekstmuligheter. <p>Vedtak i fylkesutvalget 11.01.2017:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Fylkesutvalget støtter opp om prosjektet og framdriftsplanen. Prosjektet er av stor nasjonal og regional betydning. Prosjektet legger til rette for styrking av Ringeriksregionen.</i> 2. <i>Fylkesutvalget mener utredningene i planarbeidet er godt dekkende, men ber om at de styrkes slik det redegjøres for i saksfremlegget. Siden utredningsarbeidet pågår for fullt forutsettes det at kommunene, fylkeskommunen og regionale myndigheter deltar i arbeidet med utredningene og gis muligheter til å komme med innspill gjennom hele planprosessen.</i> 3. <i>Fylkesutvalget påpeker at målsettingen må være å få mest mulig persontrafikk på Ringeriksbanen og ny E16 og at det blir minst mulig resttrafikk på lokalt og regionalt vegnett. Det forutsettes at det kjøres trafikkanalyser for å komme frem til best mulige løsninger som bidrar til at målsettingene nås.</i> 	<p>Det legges opp til best mulig kontakt og samarbeid med kommuner og regionale myndigheter, samtidig som prosjektet skal ha god fremdrift.</p> <p>Det vil bli utført nye trafikkanalyser som også vil vise trafikkendringer på tilstøtende vegnett. Tiltak på</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 35 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>Fylkesutvalget forventer at kommunale og fylkeskommunale veger, som får en endret funksjon i form av økt trafikk som en følge av prosjektet, blir oppgradert som en del av prosjektet.</p> <p>4. Fylkesutvalget ber om at arbeidet med omklassifisering av veger som følge av ny E16 må gjennomføres parallelt med reguleringsarbeidet. Det er ikke ønskelig at dette tas så sent som i byggefasen. Det forutsettes at Fellesprosjektet legger opp til god dialog med kommunene og fylkeskommunen i omklassifiseringsprosessen. Fylkeskommunen forventer at veg som omklassifiseres fra statlig veg til fylkeskommunal veg istandsettes til ny funksjon i henhold til veglovens §7.</p> <p>5. Fylkesutvalget ber om at det utredes hvilke veger som vil bli berørt i anleggsfasen og på hvilken måte anleggstrafikken påvirker vegene. Avbøtende tiltak må beskrives, og det forventes at veger som blir påført stor slitasje som en følge av anleggstrafikk, blir satt i stand.</p> <p>6. Fylkesutvalget forutsetter at Hønefoss stasjon og Sundvollen stasjon utbygges som IC-knutepunkt med god tilrettelegging for overgang til buss og andre transportmidler. Det er viktig at bussterminalen legges i god tilknytning til stasjonen og nær Hønefoss sentrum.</p> <p>7. Fylkesutvalget anbefaler at behov for massedeponi utenfor planavgrensningen løses som statlig reguleringsplan og i nært samarbeid med kommunene og regionale myndigheter.</p> <p>8. Fylkesutvalget ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet ta stilling til premissene for økologisk kompensasjon og at det særlig legges vekt på avbøtende tiltak for tap av arealer til rekreasjon og friluftsliv.</p> <p>9. Erstatning eller kompensasjon for dyrket mark ønskes behandlet tilsvarende som øko-kompensasjon (fysisk kompensasjon) med bakgrunn i at matproduksjon skal opprettholdes på samme nivå som før utbygging.</p> <p>10. Fylkesutvalget fraråder utbygging av jernbanestasjon i Avtjernaområdet i Bærum kommune. Det begrunnes ut i fra økt reisetid, økte kostnader til stasjonsutbygging og at Avtjerna ikke er et prioritert utbyggingsområde i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.</p> <p>I tillegg inneholder saksfremlegget andre merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hønefoss stasjon: Fylkeskommunen påpeker at det er viktig at planavgrensningen rundt Hønefoss stasjon er stor nok til å tilrettelegge for et samlet kollektivknutepunkt i Hønefoss. Det forutsettes at 	<p>vegnett utenfor planområdet er ikke en del av prosjektet.</p> <p>Omklassifisering av veger vil være tema i reguleringsplanen, evt. parallell høring av reguleringsplan og omklassifisering vurderes i planarbeidet.</p> <p>Se kap. 1.3.13 i dette dokumentet om ulemper i anleggsfasen.</p> <p>Se kap. 1.3.15 i dette dokumentet om Hønefoss stasjon. Sundvollen stasjon planlegges med byttepunkt mellom kollektive reisemidler.</p> <p>Se kap. 1.3.10 i dette dokumentet om økologisk kompensasjon, jfr. også planprogram kap. 3.5 og 4.8. Se kap. 1.3.11 om friluftsliv.</p> <p>Se kap. 1.3.9 i dette dok. om jordvern og jordbruksareal.</p>	<p>Innspill til planbeskrivelse</p>
---	---	-------------------------------------

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 36 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>stasjonen plasseres så nær Hønefoss sentrum som mulig. Det er viktig at bussterminalen plasseres i god tilknytning til togstasjonen og nær Hønefoss sentrum. Hønefoss har et stort omland med mye spredt bebyggelse, derfor må også kapasiteten på bilparkering, inkludert innfartsparkering, ta hensyn til dette. Avgrensningen må være slik busstrafikk og forventet trafikkvekst sikres adkomst og god trafikkavvikling.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Sundvollen stasjon</i>: Fylkeskommunen mener at bussstopp plasseres inne på stasjonsområdet og ikke langs veg. Dette må inngå i utredningen. Det må planlegges for en kapasitet for 4-6 busser samtidig. - <i>Metode for konsekvensutredninger</i>: KU-metodikken har begrensninger når det gjelder å synliggjøre konsekvensene, og fylkeskommunen ber om at departementet vurderer om kravene til KU er tilstrekkelig oppfylt. Kap. 5 <i>Utredningsprogram</i> inneholder tabeller hvor utredningsbehovet er punktvis listet opp. Fylkeskommunen påpeker at det ikke er samsvar mellom hva som beskrives og hva som er tatt med i oppstillingen. - <i>Arkeologiske registreringer</i>: Fylkeskommunen har gjennomført arkeologiske registreringer (etter kml §9) i en sone, på bestilling av JBV. Rapport ventes ferdig våren 2017. Varslet planavgrensning er større enn sonen det er gjennomført arkeologiske registreringer, og det kan derfor bli nødvendig med supplerende undersøkelser. Det vil ikke være hensiktsmessig å registrere hele det varslede planområdet. Hvis det reguleres hensynssone uten bestemt arealformål (sikringssone over tunnel) kan fylkeskommunen godta at kml §9 ikke er oppfylt i disse områdene. Dersom man må utføre gravearbeider eller andre fysiske inngrep må registreringer gjøres. Fylkeskommunen ber om så tidlig som mulig å få oversikt over områder som skal reguleres. - <i>Automatisk fredete kulturminner</i>: Fylkeskommunen informerer om hvordan automatisk fredete kulturminner bør behandles på plankart og i bestemmelser (se merknaden). - <i>Nyere tids kulturminner</i>: Fagrapport for nyere tids kulturminner i Hole (under utarbeidelse) bør være med i oppstilling. Grunnlagsmateriale for temaet <i>kulturmiljø</i> vil også være relevant for temaet <i>landskapsbilde</i>. Nærvirkning, fjernvirkning og barrierevirkning bør nevnes som del av utredningsbehovet for temaet <i>kulturmiljø</i>. - <i>Friluftsliv</i>: For friområder som går tapt eller berøres må det utredes erstatningsområder som 	<p>Se kommentar til merknad fra Fylkesmannen i Buskerud</p> <p>Se kap 1.3.11 i dette dok. om friluftsliv.</p>	<p>Innspill til prosjektering</p> <p>Innspill til prosjektering</p> <p>Innspill til reguleringsplan</p> <p>Til oppfølging i prosjekt</p> <p>Innspill til reguleringsplan</p> <p>Medtas i kap. 5.4.5 i planprogrammet.</p>
---	---	---

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 37 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>kompensasjonstiltak. Kartlegging av friluftsområder er startet opp og bør legges til grunn.</p> <p>- <i>Vannforvaltning:</i> Det støttes at planprogrammet legger vekt på konsekvenser for vannutskifting, vannkvalitet og naturmangfold i Steinsfjorden. Fylkeskommunen forutsetter at tiltaket ikke forverrer miljøsituasjonen i vassdragene, og spesielt i Steinsfjorden.</p>	<p>Se kap. 1.3.6 i dette dok om Sundvollen og Kroksund.</p> <p>Merknaden tas for øvrig til etterretning.</p>	
---	--	--

Ringerike kommune (datert 15.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>Ringerike kommune vedtok i kommunestyret 15.12.2016 følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Foreliggende saksframlegg med vedtatt protokoll er innspillet fra Ringerike kommune til planprogrammet og prosessen, og vil bli oversendt i et felles innspill fra regionen.</i> <i>Det er svært viktig og grunnleggende for Ringeriksregionen at fremdriften opprettholdes.</i> <i>Ringerike kommune synes samarbeidet med fellesprosjektet fungerer bra, og ønsker en fortsatt høy grad av samarbeid og involvering.</i> <i>Det er viktig for regionen med ett fullverdig knutepunkt på IC-stasjonene, som må inkludere planlegging av terminal for buss. Plangrensen må være romslig nok til dette, og bør om nødvendig utvides rundt knutepunktet i Hønefoss og mot sentrum. Tilknytning mellom IC-stasjon, sentrum og annet kollektivtilbud må være en viktig del av planarbeidet og det bør unngås å skape flere knutepunkt eller barrierer mot sentrum.</i> <i>Kryssplassering og utforming må ivareta en god løsning for Hønefoss, alle konsekvenser på vegnettet må belyses og beskrives.</i> <i>Det forutsettes at kommunen aktivt kan delta i arbeid med trafikkmodeller der nye alternative og potensielle scenarier er med i vurderingen i et influensområde. Det forutsettes at prosjektet vurderer alternative analysemetoder som supplement til tradisjonelle transportmodeller, og at kommunen trekkes inn i dette arbeidet.</i> <i>Midler til grunnerverv bør om mulig bevilges i 2017 for å kunne starte prosess med kjøp av eiendommer.</i> <i>Erstatning eller kompensasjon for dyrket mark ønskes behandlet tilsvarende som øko-kompensasjon (fysisk kompensasjon) med bakgrunn i at matproduksjon skal opprettholdes på samme nivå som før utbygging.</i> <p>I tillegg inneholder saksfremlegget andre merknader:</p> <p>- Ringerike er positiv til at Hønefoss vil bli IC-stasjon, og etter at ny Ringeriksbane er bygget vil være et av</p>	<p>Se kap. 1.3.15 i dette dokumentet om Hønefoss stasjon.</p> <p>Se kap. 1.3.16 om kryssløsninger.</p> <p>Det er etablert dialog med Ringerike kommune om trafikkmodeller.</p> <p>Se kap. 1.3.14 i dette dok. om grunnerverv og rettigheter.</p> <p>Se kap. 1.3.9 i dette dok. om jordvern og jordbruksareal.</p>	<p>Til oppfølging i prosjektet</p>

<p>landets mest komplekse knutepunkt. For at det skal skapes størst mulig kundegrunnlag og være størst mulig kobling med sentrum, er det viktig å se byplanlegging i sammenheng. Arbeid med byplan og planprogram i forbindelse med dette er startet opp.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veg- og banetraseen går gjennom de beste jordbruksområdene i Norge både med tanke på jordkvalitet og klimatiske forhold. Det er valgt en trasé som beslaglegger mindre enn alternativene, som kan ta hensyn til landbruksjord, naturmiljø, kulturmiljø, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv. - Konsekvenser for VA-infrastrukturen må utredes. - Det bør vektlegges sammenhengende løyper og etablering av manglende ledd i et sammenhengende turnettverk i samarbeid med kommunen. - Håndbøkene for konsekvensutredning dekker ikke i tilstrekkelig grad psykososiale forhold. - Med hensyn på framdrift vil Ringerike kommune anbefale at evt. tilleggsreguleringer (anleggsområder og deponier) gjennomføres som statlig plan. - Ringerike kommune er positiv til at staten gjør store investeringer i kommunen og regionen. Regionen har etablert felles plankontor for å imøtekomme forventninger om samarbeid for vekst og utvikling. - I arbeidet med YM-plan og MOP ønsker Ringerike kommune å delta aktivt, samt i videre planprosess. Planprogrammet bør derfor være tydelig på frekvens på informasjon. - Ringerike kommune ønsker dialog om mulig etterbruk av midlertidige anleggsområder til annet formål enn opprinnelig bruk, evt. at det i den statlige planen avsettes framtidig arealformål. - Planprogrammet er i hovedsak godt skrevet. Det er viktig at fremdriften opprettholdes. For Hønefoss må det lages ett fullverdig knutepunkt som inkluderer en god bussløsning. Plangrensen må være romslig, og bør om nødvendig utvides rundt knutepunktet og mot sentrum. Kryssplassering og utforming vil kunne påvirke byen og trafikkbilde. Trafikkmodeller vil kunne gi et bilde av løsningene. 	<p>Kartlegging av eksisterende VA infrastruktur utføres i planarbeidet og evt. omlegginger vil inngå i tiltaket Se kommentar til merknad fra Hole kommune.</p> <p>Det er etablert møteserie hvor blant annet miljøoppfølging er tema.</p> <p>Anleggsområder tilbakeføres i utgangspunktet til tidligere bruk.</p> <p>Merknaden og vedtaket for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Innspill til planbeskrivelse.</p> <p>Innspill til planarbeid.</p>
---	--	--

Bærum kommune (datert 18.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>Bærum kommune vedtok i formannskapet 17.01.2017 følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bærum kommune mener Ringeriksbanen vil bidra til å knytte Ringeriksregionen nærmere Oslo og Bærum og dermed dempe presset på hovedstadsområdet.</i> - <i>Bærum kommune mener planprogrammet må legge grunnlag for å diskutere utvikling av Avtjerna i en regional sammenheng. Området har et stort</i> 	<p>Ringeriksbanen vil trolig også styrke Sandvika ytterligere som regionalt knutepunkt.</p> <p>Se kap. 1.3.3 i dette dok. om Avtjerna.</p>	

<p><i>utbyggingspotensial og kan i et langsiktig perspektiv bli et viktig avlastningsområde for boligbygging i både Bærum og regionen. Ved en dagsone og fremtidig stasjon nær Avtjerna vil Ringeriksbanen representere et attraktivt transporttilbud og bygge opp under en klimaklok arealutvikling ved Avtjerna.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bærum kommune ber om at videre alternativsutredninger må omfatte dagsone og fremtidig stasjon nær Avtjerna.</i> - <i>Tanumplatået og Hornimarka innehar store verneinteresser. Konsekvenser av eventuelle tverrslag med massehåndtering og transport i dette området må utredes. Inngrepene i området må minimeres til et absolutt minimum. Dersom fremdrift og anleggstekniske forhold mistenkes føre til skade på kulturmiljø og biologisk mangfold må fremdriften stanses og utredes på ny før prosjektet kan igangsettes i området.</i> - <i>Det bør fremkomme i planprogrammet at Kommunedelplan for Tanumplatået og Hornimarka, vedtatt 2015, legges til grunn for planarbeidet. Vedtakshistorikk i Bærum kommunes politiske organer bør også fremkomme.</i> - <i>Tverrslag, massehånteringsområder og eventuelle anleggsveger må legges på en mest mulig skånsom måte slik at bosatte, landskap, natur- og kulturmiljø hensyntas. Veger som nyttes i anleggsperioden må istandsettes etter anleggsdrift.</i> - <i>Det må legges stor vekt på avbøtende tiltak og istandsetting knyttet til massehåndtering og massetransport med fokus på naturmiljø, friluftsliv, trafiksikkerhet, støy- og støvtiltak. Alternativer til åpen byggegrop på Jong må utredes.</i> - <i>Planlegging av mulig utvidelse av Sandvika stasjon må gjøres i nært samarbeid med kommunen.</i> - <i>Innkomne innspill fra Skui Vel og Rønningen Gård legges ved høringsuttalelsen.</i> <p>I tillegg inneholder saksfremlegget noen flere merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Avtjerna bør inkluderes i omtalen under kap. 5.6 Lokal og regional utvikling.</i> - <i>Gjenbruk av overskuddsmasser må løses i en regional sammenheng. Bærum kommunes massehånteringsprosjekt har innledet dialog med et stort antall nabokommuner om massehåndtering.</i> 	<p>Se kap. 1.3.5, 1.3.8 og 1.3.13 i dette dok. om tverrslag, massehåndtering og ulemper i anleggsperioden.</p> <p>Mest mulig skånsom anleggsperiode og massehåndtering er en viktig del av planarbeidet og videre gjennomføring, og del av MOP/YM-plan. Sandvika stasjon inngår ikke i planarbeidet.</p> <p>Det planlegges ikke stasjon på Avtjerna, som det derfor ikke utredes virkninger av.</p> <p>Merknaden og vedtaket for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>KDP for Tanumplatået og Hornimarka omtales i kap. 2.5 i planprogram.</p> <p>Innspill til ROS og MOP.</p>
--	--	---

Akershus fylkeskommune (datert 26.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>Vedtak i fylkesutvalget 23.01.2017:</p> <p>1. <i>Fylkesutvalget mener etablering av Ringeriksbanen vil bidra positivt til å nå det felles målet for Oslo og</i></p>		

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 40 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p><i>Akershus, fastsatt gjennom Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3, om at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.</i></p> <p><i>Samtidig mener fylkesutvalget det er viktig at det i det videre planarbeidet redegjøres grundig for hvilke betydning trafikkering av Ringeriksbanen vil ha for annen togtrafikk i Akershus med hensyn til kapasitet i jernbanenettet.</i></p> <p>2. <i>Etablering av lang jernbanetunnel vil generere et stort masseoverskudd, samtidig som masseuttaket vil innebære store inngrep i form av anleggsveger, tverrslag, rømningsveger m.m. i tilstøtende områder. Fylkesutvalget mener derfor det er svært viktig at det utarbeides en helhetlig plan for massehåndteringen som en del av reguleringsarbeidet. Ambisjonene om rask framdrift i planarbeidet må ikke skje på bekostning av et grundig arbeid med masseforvaltningen i prosjektet. Det må legges stor vekt på avbøtende tiltak og istandsetting knyttet til massehåndtering og massetransport med fokus på naturmiljø, friluftsliv, trafiksikkerhet, støy- og støvtiltak. Tanumplatået og Hornimarka innehar store verneinteresser. Konsekvenser av eventuelle tverrslag med massehåndtering og transport i dette området må utredes. Inngrepene i området må minimeres til et absolutt minimum.</i></p> <p>3. <i>Tiltaksområdet har potensial for funn av automatisk fredete kulturminner, og det vil bli krevd arkeologiske registreringer i henhold til kulturminnelovens § 9.</i></p> <p>I tillegg inneholder saksfremlegget følgende merknader:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Fremdrift:</i> Rask fremdrift må ikke begrense en nødvendig og god medvirkningsprosess. Fylkesrådmannen er særlig opptatt av at det er tilstrekkelig tid til å utarbeide massehåndteringsplan - <i>Samordnet areal- og transportplanlegging:</i> Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt av Fylkestinget 14.12.15. Selv om det ikke legges opp til nye stasjonsetableringer i Akershus, vil en rask togforbindelse på strekningen Hønefoss-Sundvollen-Sandvika redusere biltrafikken, til fordel for kollektivtransport. - <i>Sandvika:</i> Stasjonsområdet i Sandvika inngår ikke som en del av prosjektet. Det er utarbeidet en rutemodell for 2027 som inneholder tilbudsforbedringer på Drammensbanen og Askerbanen i tillegg til Ringeriksbanen. Her forutsettes utbygging av Sandvika stasjon fra fire til seks spor. Fylkesrådmannen mener det er viktig at Ringeriksbanens betydning for andre toglinjer i Akershus blir godt redegjort for. 	<p>Det henvises til KVU for Oslo – navet, jf. kap 2.6 i planprogrammet.</p> <p>Se kap. 1.3.8 og 1.3.13 i dette dok. om massehåndtering og ulemper i anleggsperioden.</p> <p>Det er etablert dialog med AFK om arkeologiske registreringer. Arbeidet med dette er kommet lenger i Buskerud, hvor behovet for registreringer er større.</p>	
---	---	--

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 41 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - <i>Sundvollen-Hønefoss:</i> Fylkesrådmannen er spørrende til hensiktsmessigheten av stasjonsetablering på Sundvollen, og stiller spørsmål ved om togtilbudet vil kunne bli så godt at en videre utvikling av stedet ikke blir bilbasert, samt om satsing på Sundvollen vil skje på bekostning av en videreutvikling av Hønefoss. - <i>Masseforvaltning:</i> Begrepsbruk bør endres i planprogrammet. Dette gjelder særlig i kap. 4.6 og kap. 5.4.2. Her brukes begrepet massedeponi, både midlertidige og permanente. I regional plan for masseforvaltning brukes deponier kun om avfallsdeponier som krever godkjenning av Fylkesmannen i tråd med avfallsforskriften. Regional plan for masseforvaltning i Akershus er nå vedtatt, og dette bør oppdateres i planprogrammet. Statens vegvesen sier at det er utfordrende å finne løsninger i forhold til kapasitet og trafiksikkerhet. Fylkesrådmannen mener dette må vektlegges i videre arbeid med massehåndtering i prosjektet. - <i>Kulturminner:</i> Innenfor planområdet er primært utmarks- og landbruksarealer. Det er registrert flere kulturmiljøer og kulturminner. Tanumplataet har status som nasjonalt verneverdig kulturlandskap. Fylkesrådmannen stiller krav om arkeologiske registreringer. Det er etablert dialog med tiltakshaver om dette. Budsjett og prosjektplan vil bli ferdigstilt når mer konkrete områder for inngrep i terrenget på Bærumssiden foreligger. 	<p>Se kap. 1.3.6 i dette dok. om Sundvollen, samt kommentar til merknad fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus.</p> <p>Merknaden og vedtaket for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Justering om begrepsbruk om masseforvaltning, og oppdatering om status for regional plan for masseforvaltning i Akershus.</p>
--	---	--

2.3 Organisasjoner og næringsliv

Ringerike næringsforening (datert 16.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Ringerike næringsforening (RNF) er felles interesse- og utviklingsorganisasjon for næringslivet i Ringeriksregionen. RNFs virkeområde samsvarer med Ringeriksregionen – Hole, Ringerike og Jevnaker kommuner, og har 250 medlemmer fra ulike næringer og virksomhetsområder, private og offentlige. - RNF gir uttrykk for tilfredshet med mål om fremdrift - byggestart 2019, ferdigstilling 2024. <p>Det pekes på tre forhold som RNF tydeliggjør:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nåværende Hønefoss stasjon må være langdistanse- og Intercity-stasjon, for å skape grunnlag for fremtidsrettet sentrums- og knutepunktutvikling. 2. Hensiktsmessig atkomst til Hønefoss fra sør, som er mest mulig logisk uten opplevelse av å «kjøre tilbake». 3. Plangrense ved Hønefoss stasjon må fastsettes raskt og så tidlig som mulig i reguleringsplanprosessen. 	<p>Det registreres at Ringerike næringsforening er positiv til prosjektet og sier at fremdrift er viktig. Prosjektet har sterkt fokus på fremdriften.</p> <p>Stasjonen planlegges med tilbud tilpasset dens funksjon både som lokaltogsstasjon og regionaltogstasjon. Kryssplassering og funksjonalitet i kryss vurderes i planarbeidet.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 42 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

RNF skriver avslutningsvis at prosjektorganisasjonens planfremdrift og tilstrekkelige ressurser er viktig, samt deltakelse fra myndigheter i kommunene. Det forutsettes samme gode dialog og informasjon som til nå.	Øvrige kommentarer tas som innspill til videre planarbeid	
--	---	--

Tyrifjord golfklubb (datert 21.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Tyrifjord golfklubb har ca. 20.000 medlemmer og gjester som gjennom sesongen mai-september kommer til Storøya for spille golf. 2/3 kommer fra Osloregionen, resten fra Ringeriksregionen. I tillegg er det butikk og restaurant som drives av eksterne. - Det er virksomhetskritisk at på- og avkjøring til E16 i både sør- og nord-gående retning opprettholdes. - Nærrområdene må fortsatt ha mulighet til å nå Storøya på sykkel og til fots. Om vinteren benyttes øya til skigåing i løyper i randsonen av golfbanen. - Storøya er et unikt rekreasjonsområde. I tillegg til golfbanen er det ca. 80 hytter samt gården til grunneier. Grunneier leier ut båtplasser med vinterlagring på land. 	<p>Merknaden omhandler primært kryssløsning Elstangen / Rørvik.</p> <p>På/avkjøring til E16 vil opprettholdes nordgående og sørgående. Det arbeides med løsninger for gang/sykkelatkomst, dette avhenger av kryssutforming.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering</p>	Ivaretakelse av GS-atkomst til Storøya

Sandby vel (datert 02.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Velet er først og fremst spente på løsningen rundt krysset mellom Fv. 158 og nye E16, og da særlig hvordan nærområdet blir ivaretatt. Videre er de opptatt av å begrense ulemper i anleggs- og driftsperioden, herunder støy og luftkvalitet. - Ønsker gang- og sykkelveg på strekningen Sandbyfeltet – Gornesfeltet (på samme side sin Sandbyfeltet, Fv. 158 flyttes mot forsvarsområdet). - Støyskjerming av Fv. 158 og E16. - Bussholdeplass ved Sandbyfeltet (Fv. 158) og opplyst fotgjengerovergang i forbindelse med den. - Velet stiller spørsmål om hva Vestre Leir-området skal brukes til og mener det burde være et friområde, ikke riggplass. - Viktig at barn og unges interesser og nærmiljøet ivaretas i anleggsperioden. - Ønsker at skog og vegetasjon mellom Sandbyfeltet og E16 bevares. - Gjør oppmerksom på en bekk i Sandbyfeltet som er lagt i rør med kilde fra jordene ved Sørum. - Protesterer mot en eventuell beredskapsveg mellom E16/jernbanen og Sandbyfeltet. - Spesielt bekymret for luftforurensning og viser til nyere forskning. 	<p>Det vises til kap. 1.3.13 og 1.3.16 i dette dok for omtale av ulemper i anleggsperioden og kryssløsninger.</p> <p>Oppgraderinger av lokalt vegnett omfattes ikke av tiltaket. Kap. 1.3.12 i dette dokumentet omtaler støy.</p> <p>Barn og unges interesser og ulemper i anleggsperioden utredes som en del av planprosessen. Vurderingen av avbøtende tiltak vil være en del av arbeidet som skal gjøres. Det vil være behov for å legge om Svingerudveien permanent.</p> <p>For øvrig tas merknaden som innspill til videre planarbeid og som orientering.</p>	Bevaring av vegetasjon: Innspill til planarbeid Innspill til prosjektering: eksisterende bekkelukking.

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 43 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Viksenga velforening (datert 03.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Velforeningen består av 16 boliger på Viksenga. - Går ut fra at mange eller alle boligene på Viksenga må innløses. Ønsker derfor at det vurderes en optimalisering av linjetraséen og/eller løsmassetunnel under Viksenga. - Hvis Viksenga ikke lar seg redde, kreves det at tiltakshaver og Hole kommune går sammen om å skaffe hver enkelt erstatningsbolig på egnet tomt i kommunen (t.o. er det tomte- og bruktboligmangel i Hole kommune). 	<p>Boliger på Viksenga vil bli berørt, omfang vil avklares i planarbeidet. Det vises til kap. 1.3.14 vedr. erverv av grunn og rettigheter.</p>	<p>Grunnerverv: Oppfølging/ informasjon til berørte.</p>

DNT Ringerike (datert 03.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - DNT Ringerike er en av flere medlemsforeninger i Den norske turistforening (DNT) og arbeider for å legge forholdene til rette for friluftsliv i nærmiljø, skog og fjell gjennom hele året. - Ringeriksregionen har natur- og friluftsområder for friluftsliv, trening og idrett som er en viktig ressurs for befolkningen – ikke minst i folkehelsesammenheng. De siste årene er det fremmet en rekke utbyggingsplaner som er i konflikt med friluftslivet. - Ny veg og bane vil påvirke negativt store områder for friluftsliv og rekreasjon, men det kan også gi nye muligheter som kompensasjon. - DNT Ringerike foreslår syv nye stier/turveger som kompensasjon (detaljert i merknaden og kartvedlegg). 	<p>Merknaden inneholder forslag til stier/turveger. Det er positivt at dette er vist konkret. Se kap. 1.3.11 om friluftsliv. En del av traseene som er foreslått har trolig konfliktpotensial med andre verdier. Tiltak for å begrense, kompensere eller avbøte virkninger for nærmiljø- og friluftsliv vurderes som del av konsekvensutredningen. Behov for videre oppfølging av slike tiltak vurderes i samarbeid med kommunene. Merknadene tas til etterretning, og som innspill til videre planarbeid.</p>	<p>Tiltak for å begrense, avbøte eller kompensere presiseres i planprogram kap. 5.4.3 (tabell).</p>

IL Jardar (journaldato 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - IL Jardar er et idrettslag i Bærum kommune. - Motstander av innslag av tunnel ved Bjørnegård skole/Bjørnegård kunstgress. - IL Jardar har treningsfelt og kunstgressbaner i dette området og er bekymret for konsekvensene for deres virksomhet (både når det gjelder treningstilbud og økonomi). - Gjør oppmerksom på at det er investert mye i kunstgressbanen, blant annet undervarme (røranlegg). 	<p>Det er sannsynlig at tiltaket begrenset grad vil berøre anleggene, men dette avhenger av om påkobling til Askerbanen kan gjøres i berg. Ved berøring med anleggende, må det etableres en avtale mellom tiltakshaver og berørt part, jfr. også kap. 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter.</p>	<p>Innspill til grunnerverv</p>

Foreningen til ski-idrettens fremme (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Foreningen til ski-idrettens fremme (Skiforeningen) har virkeområde i hovedsak i Marka, slik at 		

<p>merknaden begrenser seg til planområdet innenfor markagrensen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - I høringsperioden har det vært åpne møter og kontordager, samt dialogmøte med friluftsinteresseorganisasjoner. Skiforeningen setter pris på dialogen. - Følgende tema må avklares; tverrslag, rømningsveger, massetransport, massedeponier, helikopterlandingsplasser, samt evt. behov for ubrøytete veger i Marka vinterstid. Det forventes at det tas hensyn til Markaloven. - Skiforeningen anbefaler sterkt at tverrslagene kobles til større veger som vinterbrøytes, slik at behovet for evt. opprustning av skogsbilveger begrenses. 	<p>Skiforeningen er opptatt av tiltak som berører Marka. For en stor del angår dette anleggsperioden og massehåndtering. Dette er en viktig del av planarbeidet og vil belyses i bl.a. Miljøoppfølgingsplan.</p> <p>Merknaden for øvrig tas som innspill til videre planarbeid</p>	Innspill til MOP
---	--	------------------

Svensrud natur- og idrettsbarnehage (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Svensrud natur- og Idrettsbarnehage (Hole kommune) har 100 barn og 24 arbeidsplasser og interesser i Bymoen og Mosmoen. Hverdagen er i skogen, huset på Svensrud er kun et møtested/lager/garderobe. - En av basene vil bli direkte berørt ved at traseen går rett gjennom. En av de andre basene vil ligge så nær at støy og støv vil bli en utfordring. I tillegg vil et antall baser som brukes som dagsturmål bli berørt. - Problemstillinger i hver av de forskjellige fasene av prosjektet belyses i merknaden; prosjekteringsfasen, anleggsfasen og ferdig trase. Krysninger, beskyttelse mot støy og støv, gjerder m.m. er sentralt (se detaljer i merknaden). Det legges ved kart som viser plassering av erstatningsbase og forslag til ny veg/sti. - Vannhåndtering på Bymoen er viktig. Store flater som samler mye vann og naturlig avrenning gjennom dreneringsgrøfter vil kunne demmes opp av veg/bane. 	<p>Merknaden innebærer at inngrep i traseen på Bymoen / Mosmoen bør forsøkes minimert mest mulig.</p> <p>Konkret innspill om erstatningsbase og ny veg/sti er konstruktivt og positivt, som vil bli vurdert i videre planarbeid.</p> <p>Merknaden indikerer at det viktig med god drenasje i anlegget, særlig bl.a. på Bymoen. Drenering av grunn kan være uheldig for biologisk mangfold.</p>	<p>Omlegging veg/sti: Innspill til planarbeid.</p> <p>Innspill til KU naturmiljø. Innspill til KU nærmiljø. Innspill til MOP.</p>

Interessegruppe for Hole idrettsråd, Idrettslaget Holeværingen, Krokskogen cykleklubb, Ringerike O-lag, NIMI, Svensrud natur- og idrettsbarnehage og Bootcamp Hønefoss (datert 05.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Dette er interessegruppe for bl.a. diverse idrettslag, og flere har avgitt egen merknad. - Interessegruppen har vurdert spesielt kap. 5.4.3 <i>Nærmiljø og friluftsliv</i> og kap. 6 <i>Særlige avbøtende og kompensierende tiltak</i>. Det er konkrete kommentarer og innspill (se merknaden). - Bymoen og Mosmoen er Hole kommunes mest brukte friluftsområde, i tillegg til at det brukes av mange fra Ringerike kommune. Området benyttes mye til nærmiljøaktiviteter, idrett og friluftsliv. 	<p>Utredningspunkt en og to i kap. 5.4.3 suppleres med «i anleggsfase og driftsfase». Øvrig innspill til justering av kap 5.4.3 ansees som innspill til utarbeidelse av plan, og omfatter blant innspill til</p>	<p>Tabell under 5.4.3 justeres.</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 45 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>Interessegruppen oppfatter derfor at området har mer enn lokal verdi. Veg- og banestrekningen vil dele området, og i tillegg til barriereeffekten vil betydelige arealer bli direkte berørt på strekningen mellom Kjellerberget og Helgelandsmoen.</p> <p>- Under avbøtende og kompenserende tiltak burde nærmiljø og friluftsliv vært med som et eget punkt da prosjektet vil medføre en betydelig forringelse av eksisterende idrettsanlegg og friluftsområder.</p>	<p>avbøtende tiltak som må vurderes i planarbeidet.</p> <p>Det henvises også til kap 1.3.11 i dette dok. om friluftsliv og til kommentar til merknad fra DNT Ringerike.</p> <p>Merknaden for øvrig tas orientering.</p>	Innspill til KU nærmiljø og friluftsliv
--	---	---

Veienkroken velforening og Tolpinrud Vel (datert 05.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>1. Er imot hensettingsanlegg på Tolpinrud. Mener dette sammen med ny bane og ny veg samt Randsfjordbanen vil overstige tålegrensene for miljø- og folkehelse for boområdene på Veienmoen og Tolpinrud. Hensettingsanlegget blir voldsomt i landskapet, fører til enda en ny støykilde i et område som allerede er støyutsatt, reduserer kvalitetene for bo- og friluftsområder, og må defineres som et industriområde med de ulemper og forurensningspotensiale det medfører. Det bør være en forutsetning at jernbanefunksjoner som ikke er knyttet til persontransport etableres utenfor boområder/ bynære områder. Mener Pålsgård må velges da det er mer egnet. Et anlegg på Tolpinrud er ikke i tråd med føringer om en bærekraftig utvikling.</p> <p>2. Forventer at helsekonsekvenser utredes for hensettingsanlegg for Tolpinrud og Pålsgård før plassering av anlegg velges. En slik utredning skal gjøres når det er grunn til å tro at tiltaket vil ha vesentlige konsekvenser for befolkningens helse (Helsedirektoratet.no). Dette er forankret i lov. De har stor tillit til at en slik utredning vil vise at Pålsgård er bedre mht helse og at kronebesparelser på tomgangskjøring blir bagateller. Oppfordrer Ringerike kommune om å be om slik konsekvensutredning og henviser til Ringerike kommunes mål for Ringeriksbanen i kommunedelplanen fra 1999.</p> <p>3. Dersom Tolpinrud likevel velges vil en plassering av sporveksel vest for eksisterende gangbru over jernbane og veg åpenbart være innenfor en mer teknisk og økonomisk ramme.</p>	<p>Det henviser til kap. 1.3.4 om hensetting.</p> <p>Det vil gjøres en vurdering av virkninger for befolkningens helse, jfr. kommentar til merknad fra Hole kommune.</p> <p>Ut fra tekniske krav, er sporveksel plassert så langt vest som mulig.</p>	

Hafslund Nett (datert 05.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>- Hafslund Nett (HN) har etter energiloven områdekonsesjon i Bærum kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent</p>	<p>Merknaden tas til etterretning og som innspill til planarbeid.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> fordelingsnett). I tillegg har HN anlegg som er etablert etter anleggskonsesjon innenfor kommunen. - Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig å etablere og drifte. - Det er vedlagt kart over nettselskapets regionalnett-anlegg innenfor planområdet, samt informasjon om restriksjoner. For kart over distribusjonsnettet bes det om at det tas kontakt. 		Innspill til reguleringsplan og prosjektering.
---	--	--

Statnett SF (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Statnett er systemansvarlig i det norske kraftsystemet og drifter om lag 11 000 km med høyspentlinjer og 150 stasjoner. Driften overvåkes av en landsentral og to regionsentraler. Statnett er et statsforetak. - Statnett vil bli berørt når det gjelder adkomst til Ringerike transformatorstasjon, som ligger like ved dagens kryss ved Ve. Statnett ber om å bli involvert i detaljplanarbeidet. Det er viktig at fremtidig avkjøring og adkomst til stasjonen blir så god som mulig. - Planleggingen må ta hensyn til at Statnett til enhver tid må ha adkomst som tilfredsstillende kravene til transport av transformatorer. Det vedlegges spesifikasjoner ved merknaden. - I tillegg er det viktig at det tas hensyn til kraftledningene i området, og at det tas forholdsregler ved arbeid under og nært inntil ledningene. 	<p>Statnett planlegges involvert i planarbeidet spesielt for kryssløsningen på Ve.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	Innspill til reguleringsplan og prosjektering

Acantus begravellesbyrå (datert 07.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Driver virksomheten fra Røyseveien 99. - Ber om at virkninger for begravellesbyrået utredes som en del av konsekvensutredningen. - Spesielt bekymret for støy og støv i anleggsperioden og de konsekvensene det har for deres virksomhet som begravellesbyrå. 	Beboere og virksomheter langs traséen vil bli berørt i anleggsperioden. Reguleringsplanen vil inneholde miljøoppfølgingsplan som bl.a. inneholder tiltak mot støy og støvspreddning i anleggsperioden. Det vises for øvrig til kapittel 1.3.13 og 13.14 i dette dok om ulemper i anleggsfasen og erverv av grunn og rettigheter.	

Tanum vel (datert 08.10.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Tanum vel er spesielt opptatt av Tanumområdet: ønsker at det unngås inngrep i Jongjordene, matjord og kulturlandskap generelt og Tanumplatået spesielt. - Ber om at tverrslag legges med tanke på minst mulig ulempe for nærområdet. 	Det vises til kap. 13.5, 1.3.8 og 1.3.13 i dette dok. vedr. tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong – Sundvollen, masseforvaltning og ulemper i anleggsperioden.	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 47 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Opptatt av trafikkavvikling og –sikkerhet i anleggsperioden (særlig med tanke på skolene Bjørnegård, Tanum og Billingstad). - I forbindelse med tverrslag og massetransport i marka håper de at det samarbeides med Bærum kommune og BNF mht. deponering og opparbeidelse av nye ski- og turløyper. De ber om at E16 brukes i stedet for Vestmarkveien og Billingstadveien ved massetransport. Hvis nevnte veger skal brukes, forutsettes opparbeidelse av gang- og sykkelveger. - Bekymret for rystelser ved tunnel under boligfeltet Vestre Jong. 	<p>Endelig løsning er ikke avklart, men det arbeides med en løsning hvor man kan koble seg på Askertunnelen i berg, slik at det ikke blir et stort åpent anleggsområde på Jongjordene.</p> <p>For øvrig tas merknaden som innspill til videre planarbeid.</p>	<p>Sikkerhet i anleggsfase: Innspill til MOP</p> <p>Rystelser: Innspill til MOP</p>
---	---	---

Åsa vel (journaldato 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>Ønsker:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Åpning av Kroksund for å sikre best mulig tilstrømming av vann til Steinsfjorden. Vannkvaliteten må ikke reduseres, men heller bedres. Det har vært en negativ utvikling av vannkvaliteten over mange år. Anbefaler å innhente kvalifisert fagkompetanse i forhold til tiltak og gjennomgå en rekke tidligere rapporter. - At det i størst mulig grad søkes å unngå støy i Steinsfjorden. Konstruksjonsmessige tiltak og fartsbegrensning bes vurdert. Påpeker at Steinsfjorden er en grunn ferskvannsinnsjø med få overflatebevegelser slik at lyden bærer lengre enn i sjøvann. - God vegtilknytning og kollektivtilknytning fra Sundvollen til Åsa/ Damtjern. Dette da banen vil gi økt tilstrømming av turister og dagsturister til rekreasjonsområdene på Åsa. Mange vil kunne ta bane og kollektivtransport ut hit og benytte ski eller sykkel tilbake Oslo. Også for alle som bor rundt Steinsfjorden, og ønsker å bruke Ringeriksbanen, er det viktig med et godt kollektivnettverk. - Foreslår at man i prosjektet ser på hvordan Fv. 156 kan utvikles videre som en ressurs. Vegen er i utstrakt bruk som sykkelveg og vil få sterk belastning gjennom økt tilstrømning av turister og gjennom økt befolkningsvekst i området. - Ønsker å være delaktig i prosessene som kan berøre Åsa- bygda slik at de kan få et så positivt utbytte av ny veg og bane som mulig. 	<p>Vanngjennomstrømming Kroksund vil utredes som en del av planarbeidet.</p> <p>Støytiltak vil vurderes i det videre planarbeid. Det vises til dette dokument kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden.</p> <p>Tiltak på dette vegnettet omfattes ikke av tiltaket, men tiltaket legger til rette for kollektivt knutepunkt ved Sundvollen stasjon. Gjennomgang av bussystem for øvrig vil skje som en egen prosess. Fylkeskommunen har ansvar for dette.</p> <p>Tiltak på Åsaveien inngår ikke i planarbeidet, Se også kommentar til merknad fra Hole kommune.</p> <p>Merknad tas for øvrig til orientering.</p>	<p>Innspill til MOP.</p>

Selteveien vel (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Ny E16 og jernbane bør legges vest for Røyseveien (vist i illustrasjon). Dette vil gjøre at Steinsletta i mindre grad blir berørt, mindre støy for boligområder, reduserte konsekvenser for friluftsområder, fugleliv og 	<p>Det vises til kap. 1.3.1 i dette dok vedr. valg av korridor.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 48 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>dyrka mark. I tillegg opplyses det om at Viksenga boligfelt ligger på løsmasser og at man også unngår det ved den foreslåtte traséen.</p> <p>- Hvis traséen over jordet Hvitmyr blir en realitet, bes det om støyvoll for å skjule trafikken og begrense støyen.</p>	<p>Viksenga vil kunne bli berørt av tiltaket, omfanget avklares i planarbeidet.</p> <p>Det vises til kap. 1.3.12 i dette dok. vedrørende støy fra veg og bane.</p>	
---	--	--

Asker og Bærum vannverk IKS (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>- ABV er leverandør av vann til Asker og Bærum kommuner.</p> <p>- Hovedvannledningen som forsyner Asker og Bærum med drikkevann går langs Vestmarkveien i Bærum. I følge planene skal Ringeriksbanen legges under og krysse ledningen flere steder. Rørene er tegnet inn på kommunenes plankart.</p>	<p>Tiltakshaver er kjent med beliggenhet til hovedvannledning.</p>	<p>Innspill til ROS-analyse.</p>

Buskerud bondelag (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>- Buskerud Bondelag er interesseorganisasjon for bønder og grunneiere i Buskerud. Laget organiserer ca. 3840 bønder og har fokus på inntekts- og arbeidsforhold, matproduksjon, kompetanse og kvalitetssikring, naturforvaltning og næringsutvikling.</p> <p>- Bondelaget oppfatter planprogrammet som et grundig dokument. Det er positivt at jordvernet er godt belyst.</p> <p>- Ved vurdering av inngrep forutsettes det at man søker å <i>unngå, avbøte, kompensere og erstatte</i>, i nevnte rekkefølge. Dagstrekningene gjennom Hole og Ringerike gir utfordringer for næringens naturgrunnlag, driftsmuligheter og arronderinger, og valg av driftsformer.</p> <p>- <i>Alternative stasjonsplasseringer</i>: Stasjon på dyrket mark på Tolpinrud er uakseptabelt. Her må det finnes alternativ som ikke tar dyrket mark.</p> <p>- <i>Alternative hensettingsområder</i>: Det må finnes alternativer som ikke tar dyrket mark. Både Tolpinrud og Pålsgård er uakseptable. Helgelandsmoen og Follum nevnes.</p> <p>- På møte på Klækken kom det fram at Ringerike kommune ønsker nytt kryss for E16 lenger syd enn det som er skissert i planprogrammet. Bondelaget mener dette er en uakseptabel løsning fordi det vil kreve omdisponering av store arealer med dyrket mark.</p> <p>- Bondelaget mener at ved kost-nyttvurderinger i ulike samferdselstiltak at ikke-prissatte verdier veier lite. I nylig vedtatt jordvernstrategi har Stortinget betydelige innstramninger i anledning til omdisponering av dyrket mark. Det forventes at dette vektlegges.</p>	<p>Tolpinrud – området vil være direkte berørt av tiltaket, og det er ikke mulig å unngå nedbygging av landbruksjord i dette området. Prosjektet jobber med en løsning hvor en eventuell stasjon på Tolpinrud/Ve kan etableres senere, og ikke som en del av prosjektet. Se kap. 1.3.4 og 1.3.16 i dette dok vedr. hensetting og kryssløsninger.</p> <p>Se kap. 1.3.9 i dette dok. vedr. jordvern og jordbruksareal. Merknaden for øvrig tas som innspill til videre planarbeid</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 49 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Buskerud Bondelag er fornøyd med arbeidet som planlegges med å undersøke konsekvenser for lokale naturressurser og lokalklima.		
--	--	--

Grunneierlaget E16-Ringeriksbanen (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneierlaget E16-Ringeriksbanen ble stiftet 27. november 2014, etter invitasjon til de som kunne bli berørt av store samferdselsprosjekter på Ringerike. - <i>Steinsfjorden/Kroksund:</i> Utskifting av vann i Steinsfjorden er viktig og vanngjennomstrømmingen bør økes. Grunneierlaget foreslår å ta vann fra Storflåtan over til Damtjern, gjennom kraftverket i Åsa og inn i Steinsfjordens nordre ende. - <i>Innløsning av boliger:</i> Det forutsettes utarbeidet en plan som ivaretar de som blir berørt, herunder at det erverves erstatningsboliger, med tilsvarende standard og beliggenhet som de innløste. - <i>Kulverter over dyrket mark:</i> Kulverter som berører dyrket mark må tilbakeføres og reetableres. - <i>Anleggsveger:</i> Ved valg og etablering av både midlertidige anleggsveger og anleggsområder er det viktig å ta hensyn til nærmiljøene, både i form av boliger, sentrumsområder, skole, barnehager m.m. - <i>Klimavernsonen Bymoen-Mosmoen:</i> Skogsområdet er klimavernbelte mellom Tyrifjorden/Røyse og det store området dyrket mark i Steinssletta-området. Det bes om at dette klimavernbeltet vil fungere også etter at veg og bane er anlagt. - <i>Viltpassasjer:</i> Skogsområdet Bymoen–Mosmoen er viktig viltkorridor for trekk fra Krokskogen til Holleia. Det er behov for flere muligheter for vilt til å passere mellom Kjellerberget og kryssing ved Jørgen Moes vei. - <i>Avkjøring Helgelandsmoen:</i> Kryss ved Helgelandsmoen er viktig for å betjene hele Røysehalvøya. - <i>Mælingen:</i> Det er en fordel med bru over Mælingen både i forhold til viltpasseringer, og mindre inngrep i naturen og det økologiske mangfold som er i området. - <i>Avkjøring Hønefoss syd:</i> Avkjøringen Hønefoss syd bør legges ved dagens kryss i Styggedalen. - <i>Togparkering og spor til Hønefoss stasjon:</i> Henstillingsplass må legges til områder som ikke er dyrket mark. Sporene i skjæringen ned mot Hønefoss stasjon bør legges i kulvert for å skåne nærmiljøet. - <i>Jord- og skogvern:</i> Det må skaffes til veie eiendommer fra Opplysningsvesenets fond og Forsvaret som kan være makeskifte mot berørte jord- og skogeiendommer. Eiendommer som berører må søkes erstattet med annet jord- eller skogareal, for grunneiere som ikke ønsker økonomisk oppgjør. 	<p>Se kap. 1.3.6 vedr. Sundvollen og Kroksund.</p> <p>Se kap. 1.3.14 i dette dok vedr. erverv av grunn og rettigheter.</p> <p>Midlertidige anleggsområder tilbakeføres i utgangspunktet til opprinnelig arealbruk.</p> <p>Se kap. 1.3.13 vedr. ulemper i anleggsperioden.</p> <p>Klimavernsonen sin funksjon vurderes som del av KU.</p> <p>Det planlegges viltpassasje på aktuell strekning. Konsekvenser for vilt inngår i utredningstemaet naturmangfold.</p> <p>Se kap. 1.3.16 i dette dok. vedr. kryssløsninger.</p> <p>Se kap. 1.3.7 i dette dok. vedr. kryssing av Storelva og Mælingen.</p> <p>Se kap. 1.3.4 i dette dok. om hensetting.</p> <p>Se kap. 1.3.9 i dette dok. vedrørende jordvern og jordbruksareal.</p>	<p>Presisering planprogram kap. 5.4.5 vedr klimavernsone</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 50 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Avslutningsvis uttrykkes det ønske om å fortsette det gode samarbeidet som har vært så langt.	Øvrige kommentarer tas som innspill til videre planlegging.	
---	---	--

Hole landbrukslag (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - <i>Fylling Kroksund / vannkvalitet:</i> Det er viktig å ivareta vannkvaliteten både i Steinsfjorden og Tyrifjorden. Tyrifjorden er drikkevannskilde for kommunene rundt fjorden, samt Asker og Bærum. Oslo kommune vurderer også å ta drikkevann fra Holsfjorden, i sørenden av Tyrifjorden. Oppfylling av Kroksund/Sundvollen kan trykke muddermassene utover i fjorden og det er fare for kvalitetsforringelse av drikkevannet, selv om dette hentes på dypt vann. Landbruket bruker også mye vann til åkervanning, og inntakene til disse ligger vesentlig grunnere. - <i>Utmarksbeiter Krokskogen:</i> Ved eventuelle tunnelpåsag på Krokskogen er det viktig at utkjørte steinmasser ikke fylles opp slik at det ødelegger beiteområder og fremtidig skogsdrift. - <i>Kulvert / tunnel:</i> På banestrekninger som må gå i kulvert på dyrket mark må områdene over kulverten tilbakeføres, og jord forblir dyrkbar så tett opp til kulverten som mulig. Veggen må legges i lang tunnel fra Kroksund til Bymoen. Kulvert er her ikke akseptabel løsning da det ødelegger landbruksjord. - <i>Omdisponering dyrket mark:</i> Noen områder med dyrket mark er foreslått som kompensasjonsområder for tap av områder med biologisk mangfold. Dyrket mark må ha samme rettigheter til erstatningsarealer som arealer som er direkte berørt av veg- og bane. - <i>Anleggsområder / Riggområder:</i> Disse må i størst mulig grad plasseres utenfor dyrkbar mark. Anleggsområder må tilbakeføres til opprinnelig stand. - <i>Erstatningsjord:</i> Ved eventuell kompensasjon av dyrket mark, må nytt areal ha samme produksjonspotensial som avstått areal. Hvis arealene er dårligere, må det kompenseres med større areal - <i>Klimavernsone / Lebelte:</i> Klimatiske endringer må utredes og dokumenteres. Små endringer i vind, nedbør og temperatur kan ha stor innvirkning på forutsetningene for matproduksjonen. - <i>Jordvern:</i> H ole har noe av landets beste og mest produktive jord. Nedbygging må unngås 	<p>Se kap. 1.3.6 vedrørende vannkvalitet i Steinsfjorden. Det henvises til kommentarer til merknad fra Mattilsynet vedr. drikkevann. Det vil gjennomføres geotekniske undersøkelser i forbindelse med planarbeidet i Kroksund. Ved fylling i sjø vil det gjennomføres tiltak for å hindre spredning av partikler i vannmassene.</p> <p>Se kap. 1.3.5 og 1.3.8 i dette dok. om hhv. tunnelverrslag og masseforvaltning.</p> <p>Se kap. 1.3.9 og 1.3.13 i dette dok. om hhv. ulemper i anleggsperioden og jordvern og jordbruksareal.</p> <p>Se kommentar til merknad fra grunneierlaget E16-Ringeriksbanen.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	<p>Tiltak for å hindre spredning av partikler i vannmasser – innspill til MOP.</p>

MiljøRett §112 (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Foreningen MiljøRett §112 ble stiftet 14.april 2016. Ringeriksbanen og ny E16 planlegges gjennom landskap og våtmarksystemer i Hole og Ringerike. - MiljøRett mener at prosjektet er i strid med norske lover, Stortingsmeldinger, instruksjer, retningslinjer og 	<p>Prosjektet planlegges i en prosess etter den samordnende plan- og bygningsloven (PBL). Prosjektet har potensiell konflikt med en del særlover og</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 51 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>konvensjoner. Prosjektet er også vurdert til å ha negativ samfunnsøkonomisk nytte. MiljøRett vil jobbe for å opplyse om dette, samt bidra til å fremme alternative løsninger.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Merknaden inneholder kommentarer på flere temaer; KVVU-prosessen, prosess etter PBL, behandling etter annet lovverk, Steinsfjorden, EUs vanndirektiv, konvensjoner, økologisk kompensasjon, massehåndtering- og lagring, våtmarksareal på Mælingen, skogbelte fra Vik til Helgelandsmoen, rødlistearter og kollisjon med fugl, støykart, kulturminner, prissatte og ikke-prissatte kriterier. - MiljøRett mener at myndighetene må se dette som en nyttig erfaring for senere prosjekter. Konsekvensutredningen er ikke ferdigstilt. Planprogrammet baserer seg dermed på ufullstendige utredninger som gjør at det ikke kan konkluderes. - MiljøRett mener at fremdriften tidvis er gått altfor fort, og med svært begrenset mulighet for en god demokratisk påvirkning fra publikum. - MiljøRett anbefaler at Kommunal- og moderniseringsdepartementet innstiller overfor Stortinget at prosjektet tas til etterretning, men stopper planene for dobbeltspor fra Sandvika til Hønefoss, og finner en ny og allerede foreslått trasé for E16 fra Rørvik til Hønefoss. Erfaringene fra prosjektet bør analyseres og settes i system med hensyn på fremdrift i nye planprosjekter. 	<p>retningslinjer m.m., og endringer og justeringer av prosjektet vil fortløpende vurderes opp mot dette.</p> <p>Det henvises til kap. 1.3 i dette dok. for omtale av flere av de nevnte forhold, samt til merknader og kommentarer til merknader fra Miljødirektoratet, NVE, Mattilsynet og Fylkesmannen i Buskerud og grunneierlaget E16-Ringeriksbanen.</p> <p>Flere merknader (bl.a. Buskerud fylkeskommune) sier at medvirkning er god/tilfredsstillende.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering</p>	
---	---	--

MDG Ringerike-Hole (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Miljøpartiet De Grønne (MDG) i Ringerike og Hole mener at planprogrammet er ufullstendig og bør avvises. Det pekes på det de mener er kunnskapshull, og uavklarte og uheldige konsekvenser som ikke er sammenholdt med alternative trasévalg. Den høye planleggingsfarten vurderes som en del av årsaken. Et stort arbeid gjøres, men det passer ikke med krav til innsyn m.m. og en helhetlig, bærekraftig og klimavennlig samferdselspolitikk. <p>MDG Ringerike-Hole mener at flere forhold ikke tas opp i planprogrammet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ramsars anbefalinger er ikke drøftet eller kommentert utover at de inngår som del av grunnlaget. - Klimaforliket og Paris-konvensjonen pålegger utbyggere å ta klimahensyn. Klimaberegninger, både med tunnelbygging, massetransport, bruk av betong m.m. må presenteres og utredes mot alternativer. Det 	<p>Se kommentar om alternative trasevalg i kap. 1.3.1 i dette dok.</p> <p>Temaet klima presiseres og suppleres i planprogrammet.</p>	<p>Omformulering og supplerings av kap. 5.8</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 52 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>pekes på Nittedalslinjen, som MDG tror har et mer positivt klimaregnskap.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pålitelige beregninger er ikke presentert for samfunnsnytte og -kostnad ved fellesprosjektet. En rekke nødvendige, men fordyrende konstruksjoner er kommet til langs Helgelandsmolinjen. Det er sviktende passasjergrunnlag etter bortfall av Avtjerna stasjon. Tap av ikke-prissatte naturverdier er større enn antatt. Jordtapet er betydelig, samt tap av friluft- og skogsområder. Løsninger for kryssing av Kroksund og Mælingen mangler. Plassering av massedeponier og kjøreveger er ikke konsekvensutredet. Antall boliger som berøres er høyt. - Klimahensyn og samfunnsøkonomisk lønnsomhet bør legges til grunn for transportpolitikken og at samferdselspolitiske prioriteringer må gjøres med utgangspunkt i dette. Dette innebærer at tiltak med størst samfunnsnytte må gjennomføres først. En annen konsekvens vil være at jernbanetiltak og næringstransport prioriteres. 	<p>I planprogrammet (som er en «plan for planen») er mange av temaene som etterspørres ikke forsøkt utredet eller detaljert. Den kommende reguleringsplanen og vedlagte temarapporter m.m. vil angi konsekvenser av tiltaket. Det henvises også til kap. 1.3. Gjennomgående problemstillinger i dette dok., som omtaler flere av de nevnte forhold.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	
--	---	--

MDG Buskerud (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Miljøpartiet De Grønne (MDG) i Buskerud mener at det normale er at utredningsarbeidet starter opp etter at planprogrammet er fastsatt, men i dette prosjektet pågår utredningsarbeidet for fullt. Tidsfristene og kravet til framdrift som KMD som planmyndighet har lagt opp til er en del av årsaken. MDG Buskerud mener at planprogrammet må fange opp store kunnskapshull som påpekes i merknaden. Planprogrammet tilfredsstiller ikke krav til innsyn m.m. og en helhetlig, bærekraftig samferdselspolitikk. <p>Det er utfyllende merknader til følgende tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mangler og krav som ikke tas opp i planprogrammet - Drøfting av prosjektet og ulike trasèavsnitt - Løsninger ved Kroksund, Sundvollen og Steinsfjorden - Løsninger ved Vik, Steinssletta og Monserud, spesielt Ramsar-områdene og Mælingen-kryssingen - Løsninger fra Monserud, Hvervenkastet til Ve-krysset 	<p>Det henvises til tiltakshavers kommentar til merknad fra MDG Ringerike-Hole.</p> <p>Tiltakshaver understreker at hensikten med utredningsarbeidet er å etablere et kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag, og at planprogrammet skal fastsette rammer og program for hva som skal utredes.</p> <p>Merknaden inneholder et stort antall kommentarer vedrørende forhold som oppfattes som utenfor besluttet korridor (se kap. 1.3.1 i dette dok.), omtalt i planprogram, kommentert i kap. 1.3 i dette dok, eller som vil bli videre belyst i planarbeidet.</p>	

Ringerike orienteringslag (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Ringerike orienteringslag (ROL) har ca. 200 medlemmer fra de tre kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker. ROL ble stiftet i 1972. 		

<ul style="list-style-type: none"> - Korridoren gjennom Hole berører sterkt områder der det arrangeres løp, treninger og tur-orientering. Trasevalget gjennom Bymoens og Mosmoens vil føre til at et mye brukt orienteringsterreng blir svært forringet. Prosjektet vil dele Helgelandsmoen i to og redusere egnetheten både til friluftsbruk og o-idrett, samt annen type idrett. - O-terreng på Sundvollen berøres i liten grad. Gjesvaldåsen berøres i søndre del samt ved tverrslag i åsen. Vik berøres i liten grad da det meste av dette området vil ha tunnel. - Området på Prestmoen er nokså lite arealmessig, men godt egnet til orienteringsaktivitet og ville vært et framtidig aktuelt bruksområde for o-laget. Med ny bane/veg gjennom området er dette mindre aktuelt da veg/bane vil dele området i to. - ROL legger ved fire detaljerte O-kart for Sundvollen, Gjesvalåsen, Vik og Helgelandsmoen. ROL mener kartene kan være til god hjelp for vurdering av verdi og omfang av tiltakene, og bør være et godt utgangspunkt for vurdering av avbøtende tiltak for friluftsliv. Det anbefales at O-kart suppleres under grunnlagsmateriale for planprogrammet. - ROL har investert betydelige summer i orienteringskart. Et moderne O-kart koster flere hundre tusen kroner i et spleiselag mellom O-lag, tippemidler og kommune. Det er særlig kartet over Bymoens og Helgelandsmoen som blir ødelagt av veg- og baneframføring. Det forutsettes kompensert. - Temaet nærmiljø og friluftsliv bør også tas inn i kap. 6 om avbøtende og kompenserende tiltak. Rekreasjonsverdiene av Bymoens og Mosmoen er store, og det er uheldig at det ikke utarbeides plan for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak. 	<p>O-kartene er svært detaljerte og kan være en viktig del av grunnlagsmateriale.</p> <p>Avbøtende tiltak vil bli vurdert for tema i kap. 5 (bl.a. nærmiljø og friluftsliv). Se også kap. 1.3.11 om friluftsliv. Merknaden for øvrig tas til etterretning.</p>	<p>Tabell i kap. 5.4.3 suppleres.</p> <p>Innspill til prosjektet.</p>
--	--	---

Asker og Bærum boligbyggelag (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Asker og Bærum boligbyggelag (ABBL) er et andelslag med virkeområde i Asker og Bærum, med 17.000 medlemmer og 15.500 boliger til forvaltning. - Avtjerna er avsatt som fremtidig boligområde i Bærums kommuneplan, estimert med minimum 5000 boliger. Dette betinger skinnegående kollektivtilbud. En stasjon på Avtjerna/Rustan vil danne Bærums tredje sentrumsknutepunkt. På Avtjerna/Rustan vil grønn mobilitet og redusert bilbruk kunne oppfylles. - Ringeriksbanen er et kostbart samferdselsprosjekt, som trenger trafikkgrunnlag. Utbygging på Avtjerna vil bidra til dette. 	<p>Se kap. 1.3.3 i dette dok. om Avtjerna.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 54 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Fransfoss pukk AS (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Franzfoss pukk AS (FPU) er en stor bergverksbedrift, med hovedaktiviteter produksjon av materialer til anlegg-, bygg-, asfalt- og betongproduksjon, samt mottak og gjenvinning. FPU har 17 anlegg. - I prosjektet er det anslått et overskudd av 8 mill. p_{m3} (anbrakte masser). FPU mener at store fjell- og løsmasser må håndteres klimaklokt. FPU har lang erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av overskuddsmasser fra veg- og jernbaneprosjekter. - FPU nevner sitt steinbrudd ved Steinskogen i Bærum som gunstig lokasjon. Ved rullering av KP i Bærum kommune er det utvidelse av uttaksområdet i marka, men er ikke stadfestet. - FPU arbeider også med planer om massedeponier på Brakamyrr og Høyemyr, tatt med i KDP for Sollihøgda. - I utredningsprogram <i>naturressurser</i> bør Direktoratet for mineralforvaltning tas med som sentral kontakt. - Det vedlegges oversiktskart og bilder. 	<p>Massehåndtering og deponier er en viktig del av planarbeidet og videre oppfølging. Det vises til kap. 1.3.8 i dette dok. om masseforvaltning.</p> <p>Merknaden tas til orientering og som innspill til planarbeidet.</p>	<p>Innspill til plassering av masselagring</p> <p>Omtale av KDP Sollihøgda i kap. 2 av planprogrammet.</p> <p>Ta inn DMR som sentral kontakt under temaet naturressurser.</p>

Fossen utvikling AS (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Fossen Utvikling AS (FU) driver eiendomsutvikling, og eier/har kjøpsopsjon på eiendommer i Ringerike kommune. - FU har tidligere drøftet med Ringerike kommune om muligheten for massedeponi på Tandbergmoen, og fått muntlig positive signaler tilbake. Et massedeponi kan også innbefatte skogområder. Fordelen med massedeponi i dette området er at enkelte ravedaler kan fylles igjen og samtidig gi mer areal til boligformål eller uteområder. Å utnytte masser til byutvikling er trolig den beste utnyttelsen av overskuddsmasser. - Norges Geologiske Institutt (NGI) har gitt positiv tilbakemelding på mulig massedeponi i KDP Krakstadmarka. Hele området Krakstadmarka / Tandbergmoen er i ferd med å utvikle seg som en ny bydel i Hønefoss. FU ser det som en fordel at så stort areal som mulig kan utnyttes når en først bygger infrastruktur i området. FU har beregnet at området kan ta imot ca. 1.000.000 m³ masser uten at terrengingrepene blir synlige. - Et deponi på Tandbergmoen blir tilgjengelig fra flere deler av anlegget. All transport av masser kan foregå på offentlig veg. FU kan håndtere tilkjørt masse selv og forestå nødvendig regulering av området. - Merknad sendes også med kopi til Ringerike kommune. Kommunen bør ta aktiv del i spørsmålet om massedeponi ved utbygging av Ringeriksbanen og ny E16. Kart over deponiområde er vedlagt. 	<p>Massehåndtering og deponier er en viktig del av planarbeidet og videre oppfølging. Det vises til kap. 1.3.8 i dette dok. om masseforvaltning.</p> <p>Merknaden tas til orientering og som innspill til planarbeidet.</p>	<p>Innspill til plassering av masselagring.</p> <p>Vurder omtale av KDP Krakstadmarka i kap. 2 av planprogrammet.</p>

Skui vel (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Tverrslag i området Tanumplatået, Hornimarka og Rustan/Ulbråtan er uakseptable pga de store og irreversible ødeleggelsene av landskap og miljø dette medfører. Sagåsberget/Ringeriksveien, Jomarveien v/Bjørnum Sag og Skoglund er gode alternativ. - Det er ikke redegjort for hvorfor tunneltraséen er lagt mot øst i planavgrensningen, Skui vel har derfor et eget alternativ for traséen hvor den er lagt lengst mulig vest i korridoren (illustrasjon følger merknaden). Alternativet gir mulighet for stasjon ved Skaret, som kunne betjent både Avtjerna og Sollihøgda. - Massedeponier, både permanente og midlertidige er uaktuelle i områdene Tanumplatået og Hornimarka, samt Rustan/Urdsalen. Dette er landbruksområder og områder med store natur og opplevelses og friluftsverdier. - Inngrep i form av tverrslag og eller massedeponier vil påvirke en aktiv landbruksnæring i området og medføre redusert drift og evt. nedleggelse av livsverk og tap av livskvalitet. - Bekymret for grunnvannsbalanse og risiko for ødelagte brønner og vann (Svartvann, Ståvivannet, Tjernslivann m.fl.) - Skui vel ber om at TBM vurderes som drivmetode både av hensyn til naturvern og samfunnsmessige forhold, og anbefaler at TBM brukes. Dette gjør at man unngår tverrslag og risiko for grunnvannsendringer i sårbare områder. - Mener at konsekvensutredningen burde funnet sted i silingsprosessen og at landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser også burde utredes som prissatte konsekvenser. - Ønsker en rettslig garanti for erstatningsansvar og avbøtende tiltak (både når det gjelder privat teknisk infrastruktur og kulturminner, natur og friluftsopplevelser o.l.). 	<p>Omfattende og veldokumentert merknad.</p> <p>Det pågår en prosess med å finne gode og skånsomme løsningene for tverrslag, samt massedeponier.</p> <p>Vi viser til kap. 1.3 Gjennomgående problemstillinger: 1.3.1. om valg av korridor, og 1.3.5 om tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong – Sundvollen.</p> <p>Grunnvannsbalanse, brønner og vann er blant temaene som skal utredes i planprosessen for å forhindre inngrep som kan føre til skade. Videre vises det til kap. 1.3 Gjennomgående problemstillinger, 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter.</p> <p>Markanden tas for øvrig som innspill til videre planarbeid.</p>	<p>Innspill til MOP Innspill til ROS</p>

Norsk ornitologisk forening (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Norsk ornitologisk forening (NOF) mener at prosjektet er i strid med Ramsar-konvensjonens anbefalinger, og NOF går derfor mot samferdselsplanene. - NOF er ikke enig i at beskyttelse av økologiske verdier i et tilsvarende område er reell økologisk kompensasjon. Målet med økologisk kompensasjon er å minke de negative følgene utbyggingen har. Verneverdige områder bør sikres i andre prosesser og initiativ. Også direkte og indirekte påvirkninger på 	<p>Se kap. 1.3 Gjennomgående problemstillinger i dette dokumentet, 1.3.10 om naturmangfold og økologisk kompensasjon.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 56 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

foreslåtte verneområder og natur med viktige naturverdier må utløse økologisk kompensasjon.		
- NOF har gjennom mange tiår jobbet med å ivareta naturverdiene i Nordre Tyrifjorden våtmarksystem. Gjennom registreringer, overvåkning, samarbeid og innspill i planprosesser er det lagt ned et betydelig arbeid i å sikre naturverdiene.	Merknaden tas til orientering.	

Steinsfjorden fiskeforening (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Steinsfjorden fiskeforening er bekymret for en utilstrekkelig konsekvensutredning av negativ påvirkning på biologi, limnologi og tap av folks tilgang til natur, fiske og friluftsliv. Mandatet for utredning av miljøkonsekvenser er for snevert. - Miljøstatus for Steinsfjorden er moderat/dårlig allerede før inngrep. Vannforskriften og EU-direktiv krever forbedrende tiltak helt uavhengig av veg og baneprosjektet. - Det er behov for større bredde i miljørelaterede spørsmål. - Utredning av eller rammer for økologisk kompensasjon er fraværende eller har kommet for kort med trasevalg er valg av stasjonsområder. Dersom det det er risiko for at nødvendige miljøtiltak og avbøtende tiltak ikke lar seg innlemme i prosjektet må dette komme frem i planprogrammet. 	<p>For vannutskifting i Steinsfjorden skal det utføres en spesialutredning av NIVA, det vises til kap. 1.3.6 i dette dok. Evt. tiltak for å forbedre vannkvaliteten er ikke en del av prosjektet, men dette vil bli vurdert på bakgrunn av blant annet NIVA sin utredning.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	

Adv. Hjort for Sundvolden Hotel AS (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Bistår Sundvollen hotell som eier gnr/bnr. 232/34, 35 og 231/30. - Det redegjøres for Sundvollen hotells drift og planer for fremtiden. - Eiendommen deres på Elstangen er regulert næring (hotellvirksomhet). Mellom Elstangen og Rørvik er det bygd et leilighetsbygg som er tenkt som boliger for ansatte ved hotellet. - Både alternativet med lang bru lengst sør i Kroksundet og de to antydede mellomløsningene vil umuliggjøre en utbygging i samsvar med de foreliggende planene. - Sundvollen hotell må kompenseres med erstatningsarealer i tilknytning til eksisterende hotell for de delene av eiendommene deres som beslaglegges av prosjektet. Dette gjelder også for områder som får redusert verdi som følge av støy, estetikk o.l. som følge av veg-/jernbaneutbyggingen. - Samlet sett er alternativet som er beskrevet som lilla alternativ i planprogrammet å foretrekke, det presiseres imidlertid at uansett traséalternativ forventes Fellesprosjektet å legge til rette for videre 	<p>Se kap. 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter.</p> <p>Det vil bli lagt opp til videre dialog med berørte grunneiere.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering og som innspill til planarbeidet.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 57 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

utvikling av Sundvollen hotell med tilhørende virksomhet i den kommende planprosessen.		
--	--	--

Bærum elveforum (datert 14.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Den foreslåtte jernbanetunnelen mellom Sandvika og Sundvollen bryter svake forkastningssoner og sprekker som kan ha betydning for vannbalansen i området. Man kan aldri garantere at tunneldriving generelt og i forkastningssonen spesielt ikke kan påvirke vannbalansen i vassdragene som tunnelen går under. - Det bes om at det foretas vannstands- og vannføringsmålinger og nedbør- og temperaturmålinger (fem steder er listet opp i merknaden). Målestasjonene bør etableres så raskt som mulig. 	<p>Det skal gjøres nærmere kartlegging av berggrunn. Eventuell påvirkning av vannbalansen er naturlig tema i bl.a. risiko- og sårbarhetsanalyse for tiltaket.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	Innspill til MOP: steder hvor det bør foretas målinger.

Sabima (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Sabima er paraplyorganisasjon for de biologiske foreningene i Norge. Målet er å sikre god forvaltning av biologisk mangfold, bærekraftig bruk av norsk natur og forhindre tap av naturmangfold. - Sabima vil understreke konfliktnivået mellom målsetninger om bevaring av biologisk mangfold og samferdselsutbygging i Ringeriksområdet. Det vil berøre en lang rekke funn av truede og sårbare arter, viktige naturtyper, eksisterende og foreslåtte verneområder, prioriterte arter og utvalgte naturtyper. - Området må kartlegges grundigere, slik at kunnskapsgrunnlaget er tilfredsstillende i forhold til kravene i naturmangfoldloven. - Sabima mener det er mulig med jernbane via Nittedal og Hadeland til Hønefoss, samt forbedret 0-alternativ for E16. Alternativene foreslått i den tidligere kommunedelplanen for vegen var uforenlige med nasjonal politikk og internasjonale avtaler om bevaring av biologisk mangfold. - Sabima har en del innspill til tillegg, utredningsbehov og manglende kunnskap (se merknaden). 	<p>Flere av innspillene er kommentert under gjennomgående problemstillinger i kap. 1.3. i dette dokumentet.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	

Forum for natur og friluftsråd Buskerud (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Ringeriksbanen/E16 vil være negativ for naturverdier, friluftsliv og nærmiljø i Tyrifjordområdet. Forum for natur og friluftsråd (FNF) Buskerud er bekymret for at det er mangelfulle vurderinger som er gjort av konsekvenser for Ramsarområdet og de andre verneområdene. Det foretrekkes utvidelse av eksisterende vegtrasé med avbøtende tiltak i form av 	<p>Planhistorikk bak trasévalg er kortfattet beskrevet i planprogrammet. Se også</p>	

<p>under- eller overganger og støyskjerming, i kombinasjon med jernbane om Åsa.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Tunnel og tverrslag</i>: Momenter som må hensynstas; Valg av områder der tverrslag går ut og veger til disse områdene, valg av områder for permanent massedeponi, vurdering av vannbalanse i tunnel og avrenning, prosess som sikrer medvirkning og faglige vurderinger i beslutninger om lokalisering. - <i>Nærfriluftsområder</i>: Det er viktig å kompensere for tapte friluftsområder ved å etablere nye områder der det tilrettelegges for friluftsliv. Det forventes at evt. tapt Marka-areal blir erstattet med etablering av nytt Marka-areal av samme størrelse/kvalitet. - <i>Kroksundet</i>: Ytterligere utfylling og brubygging kan føre til enda dårligere utskifting av vann i Kroksundet. Det bes om utbedring av gamle fyllinger på eksisterende vegnett. - <i>Ramsar-området</i>: Man bør strekke seg langt i å kompensere som følge av samferdselsplanene. Det minst skadelige alternativet for naturmiljøet vil være en bru over Mælingen. Dette vil øke kostnadene, men gi betydelig reduksjon av inngrepene. - <i>Medvirkning</i>: Det foreslås at det arrangeres egne dialogmøter mellom FNF Buskerud og Bane Nor. - Det pågår et landsomfattende prosjekt, <i>Kartlegging og verdsetting av friluftsområder</i>. Kunnskapen bør brukes i planarbeidet. - Miljøoppfølgingsplanen bør inneholde en plan for tilbakeføring av anleggsområder tilbake til tilnærmet opprinnelig tilstand. 	<p>kommentar under kap. 1.3.1 i dette dokumentet om valg av korridor.</p> <p>Flere relevante kommentarer finnes også i kap. 1.3 Gjennomgående problemstillinger.</p> <p>Permanent tap av marka-områder har lite omfang, og vil ikke bli erstattet med tilsvarende områder.</p> <p>Prosjektet følger Statens vegvesen sin håndbok V712, se ellers kap. 5.4 i planprogrammet.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	<p>Innspill til dialogmøter</p>
---	---	---------------------------------

Forum for natur og friluftsråd Akershus (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Viktige momenter for Forum for natur og friluftsråd (FNF) Akershus er; valg av områder der tverrslag går ut og veger til disse områdene, valg av områder for permanent massedeponi, vurdering av vannbalanse i tunnel og avrenning, medvirkning – brev og oppdateringer, dialogmøter. - <i>Marka</i>: Det forventes at evt. tapt Marka-areal blir erstattet med etablering av nytt Marka-areal av samme størrelse/kvalitet. Det anbefales å koble tverrslagene til større vegeer som allerede vinterbrøytes slik at behovet for en eventuell opprustning av skogsbilveger reduseres. Det anbefales også gjenbruk av tverrslagene for masseuttak til rømningsveger, for å redusere inngrep. - <i>Medvirkning</i>: På dialogmøte med Bane Nor 13. januar ble det foreslått at FNF Akershus og Oslo og Omland friluftsråd kunne påta seg rollen som sekretær for en 	<p>Flere relevante kommentarer finnes under kap. 1.3 <i>Gjennomgående problemstillinger</i> i dette dokumentet.</p>	

<p>referansegruppe for natur- og friluftslivet i Bærum. FNF er fornøyd med at dette blir vurdert av Bane NOR.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bærum kommune er med i et landsomfattende prosjekt, <i>Kartlegging og verdsetting av friluftsområder</i>, og kartet er nå ute på høring. Kunnskapen bør brukes i planarbeidet. - <i>Vannmiljø</i>: FNF er spesielt bekymret for Ståvivannet og tilhørende utløpsbekker. Ståvivannet er leveområder for fisk og ål, og vannet er kjent for sitt rike fugleliv. - <i>Miljøoppfølgingsplan</i>: MOP bør inneholde en plan for tilbakeføring av anleggsområder, og den bør si noe om håndtering av risiko for spredning av fremmede arter ved forflytning av masser. 	<p>Ståvivannet berøres ikke av tiltaket, men kan potensielt påvirkes ved grunnvannsutlegging</p> <p>Se også kommentarer til FNF Buskerud sin merknad.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	<p>Innspill til MOP</p> <p>Innspill til ROS.</p>
--	---	--

Bærum natur- og friluftsråd (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - <i>Tverrslag m.m.</i>: Bærum natur- og friluftsråd (BNF) mener at tverrslag ikke kan aksepteres mellom Reverud/Øvre Ås og Sagåsberget ved Ringeriksveien eller Jomarveien ved Bjørum sag, dvs. i områdene omfattet av KDP Tanumplatået og Hornimarka, av hensyn til verneverdier. Her bør det aksepteres større avstand mellom tverrslag. - <i>Ikke prissatte konsekvenser</i>: BNF vil hevde at alle de angitte temaene i kap. 5.4 har meget stor verdi i områdene mellom Øvre Ås og Jomarveien, samt for kulturlandskapene ved Rustan/Ulbråten. - <i>Grunnvann</i>: Det bør være fokus på konsekvenser for grunnvann, som også har virkning på naturverdier. - <i>Alternativ trasé</i>: Det foreslås en flytting av banetraseen mot vest. Naturverdier østenfor kan spares for inngrep mot en mindre baneforlengelse. - <i>Medvirkning og informasjon</i>: BNF er godt fornøyd med dialogmøtet mellom Bane Nor og natur- og friluftslivorganisasjoner i Oslo og Akershus fredag 13. januar. Videreføring av denne kontakttvirkosmheten vil øke mulighetene for å finne løsninger som medfører minst mulig uønskede konsekvenser. 	<p>For tverrslag som utredes/vurderes er bl.a. minimering av inngrep i naturverdier en del av vurderingene. Se ellers kap. 1.3 Gjennomgående problemstillinger i dette dokumentet; 1.3.5 om tverrslag og tunneldrift Jong-Sundvollen.</p> <p>Flytting av trasé langt vestover og i en kurve er ikke i tråd med en mest mulig rett trasé for høy hastighet. Trasé er nå flyttet noe vestover sammenlignet med hva som er vist i planprogrammet.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering og som innspill til planleggingen.</p>	

Oslo og omland friluftsråd (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) ser mange positive effekter av Ringeriksbanen, men også mange negative effekter for natur- og friluftslivet. Det gjelder særlig kulturlandskapet og våtmarksområdene i Hole og Ringerike kommune. Også i Marka og Bærum vil det være negative effekter for natur og friluftsliv. - <i>Samfunns mål</i>: Det foreslås tillegg til samfunns mål, om at utbygging og drift skal påføre natur og friluftsliv så små skader og ulemper som mulig. 	<p>Formulerte samfunns- og effektmål er vist blant annet for å synliggjøre målene med</p>	

<ul style="list-style-type: none"> - <i>Tverrslag</i>: Det foreslås at reguleringsplanen utreder alternativ som innebærer minimum antall tverrslag. - <i>Deponier</i>: OOF mener at plassering av deponier og massehåndtering må være avklart før en starter arbeidet. - <i>Anleggsveger</i>: Behovet for anleggsveger bør reduseres til et minimum, og i minst mulig grad til ulempe for befolkningen, friluftslivet og naturopplevelsen. - <i>Vannbalanse</i>: Endringer i grunnvannet kan påvirke vegetasjon og økologi, som må utredes. Det foreslås at utredningsprogram for naturmangfold har tiltakets innvirkning på hydrologi og vannbalanse i kulturlandskapet i Bærum og i Marka som utredningsbehov. - <i>Medvirkning og informasjon</i>: OOF er godt fornøyd med opplegget for medvirkning, slik det har fungert fram til nå og slik det beskrives videre. For statlige reguleringsplaner er det ikke innsigelses- og klageadgang. Dette gjør det derfor ekstra viktig at medvirkningsprosessene blir både reelle og gode. 	<p>prosjektet, og er ikke planlagt justert.</p> <p>Massehåndtering vil være avklart før byggestart for relevante deler av prosjektet, men trolig ikke endelig avklart før vedtak på reguleringsplanen. Se også kommentarer i kap. 1.3.8 Massehåndtering og 1.3.13 Ulemper i anleggsperioden i dette dokumentet.</p> <p>Tiltaket kan påvirke grunnvannsnivåer lokalt, og det skal gjøres vurderinger av hydrologisk påvirkning i vernede/verdifulle våtmarkslokaliteter. Det skal fastsettes tettekrav til tunnel og det forutsettes at utlekking av grunnvann ikke påvirker grunnvannsnivå og dermed heller ikke nevnte kulturlandskap eller markaområder.</p>	<p>Utlekking av grunnvann/ending av grunnvannstand – innspill til ROS /MOP.</p>
--	--	---

Naturvernforbundet (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Naturvernforbundet går imot ny firefelts E16 og en trasé der Ringeriksbanen legges over Kroksund og Hole mot Hønefoss. Ny firefelts motorveg vil gi økt biltrafikk, og store inngrep i natur og kulturlandskap. Naturvernforbundet støtter ønsket om å korte ned reisetiden med tog mellom Østlandet og Vestlandet og styrke godstrafikken på bane, men uten store inngrep i landskapet på Ringerike, med våtmark av internasjonal verdi og biologisk viktig kulturlandskap. - Naturvernforbundet ber om at planlegging av firefelts motorveg stanses, og at det for Ringeriksbanen gjøres nye utredninger av alternativer til traséen via Kroksund, både Åsa-alternativet og Nittedalsbanen. - Sekundært ber Naturvernforbundet om at natur- og miljøhensyn på tunnelstrekningen Sandvika–Sundvollen tillegges stor vekt ved valg av tverrslag, massedeponier og massetransport. Antall tverrslag reduseres til et minimum - noen måneders lengre byggetid kan ikke forsvare ekstra tverrslag med store natur- og miljøkonsekvenser. På strekningen Sundvollen–Hønefoss må det brukes betydelige ressurser på traséoptimalisering og avbøtende tiltak, i 	<p>Merknaden stiller en del grunnleggende spørsmål, som er vurdert i omfattende tidligere planprosesser, og kortfattet redegjort for i planprogrammet. Bl.a. har det vært separate prosesser for veg og bane, som munnet ut i en silingsrapport for felles trasé veg og bane. Inngrep konsentreres av felles trasé, som begrenser de totale konsekvensene. Alternative traseer er heller ikke konfliktfrie eller uten inngrep i naturverdier. Se også kommentar i kap. 1.3.1 i dette dokumentet, om valg av korridor.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 61 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>tillegg til at det må gis økologisk kompensasjon som sikrer vern av gjenværende våtmark og viktig kulturlandskap i området.</p> <ul style="list-style-type: none"> - I tillegg til hovedbudskapet (over) inneholder merknaden mer konkrete kommentarer til forslag til planprogram. - Naturvernforbundet mener at utredningsprosessen er kritikkverdig. Det er ikke fullført konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1), til tross for prosjektets omfang og høye kostnad, og at det foreligger minst ett alternativt konsept som ikke er grundig vurdert. I tillegg droppes kommunedelplan for prosjektet, slik at den formelle planprosessen starter med reguleringsplanarbeidet, som reduserer mulighetene for alternativ-vurderinger. 	<p>KVU-prosess er gjennomført, men det er gjort tilpasninger av standard prosess, noe som gjøres i mange tilfeller. Alternativ-vurderinger er bl.a. gjort i silingsrapporten, som reduserer behovet for kommunedelplan, og det utarbeides et beslutnings-relevant forslag til reguleringsplan. Det har vært og er medvirkningsprosesser både til silingsrapporten og reguleringsplanen.</p>	<p>Konkrete innspill fra Naturvernforbundet vurderes innarbeidet i planprogrammet.</p>
---	---	--

2.4 Grunneiere og berørte privatpersoner i Bærum kommune

Gunnar Grorud (datert 12.11.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier i Tanumåsen. - Gjør oppmerksom på at de har boret etter vann på eiendommen sin og at det er høyt grunnvann i området. Forutsetter dialog hvis det oppstår endringer som følge av tunnelarbeider. 	<p>Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Jacob Agner Matheson (datert 14.11.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, Tanumveien 65. - Gjør oppmerksom på at det er installert bergvarmepumpe på eiendommen. - Ønsker å vite hvordan prosjektet forholder seg til eventuelle energibrønner som blir berørt. 	<p>Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Hans Steller (datert 15.11.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, Tanumstien 10. - Ønsker informasjon om strekningen Sandvika – Stovivannet: om det brukes samme spor som for flytoget eller om det blir en ny tunnel ved Bjørnegård skole. - Ønsker tilsendt kartmateriale. 	<p>Det vises til hjemmesider for prosjektet med oppdatert informasjon, herunder illustrasjoner og kartmateriale.</p>	

Anne Schlichting (datert 16.11.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, Tanumveien 96. - Gjør oppmerksom på at de har eget borrevann på eiendommen sin og er bekymret for konsekvenser som følge av tunnel under Tanumplatået. Varsler erstatningskrav om de mister vannet. 	<p>Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 62 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Trond Borgen Mork (datert 17.11.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Mork stiller spørsmål om klubbhuset og fotballbanen til IL Jardar kommer til å bli berørt og i tilfelle hvordan og hva som eventuelt skal gjøres for å sikre barn og unges interesser i anleggsperioden (med tanke på IL Jardar). 	Hvis Jardar ILs anlegg berøres i anleggsperioden vil det vurderes om det er egnede midlertidige erstatningsarealer i nærheten. Anleggene vil bli tilbakeført etter endt anleggsperiode.	

Martin Sørby (datert 21.11.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, Tanumveien 76 B. - Gjør oppmerksom på at de har boret etter bergvarme, borehull ca. 175 m ned i grunnen under eiendommen. Sørby ønsker å bli varslet dersom tunnelarbeider vil kunne berøre dette. 	Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Ragnhild Schlichting (datert 15.12.1016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, Tanumveien 112. - Schlichting opplyser om at hun har eget borrevann, og at hun vil søke erstatning dersom det forringes eller blir borte som følge av en tunnel. 	Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Sturla Sandbeck (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Adresse Basaltveien, Eiksmarka. - Oppfordrer om å gå tilbake til den opprinnelige planen med dagsone og mulighet for stasjon ved Rustan. Sandbeck mener det vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst av en helt annen størrelsesorden enn tidsbesparelse for slakere stigning Sandvika – Rustan. 	Se flere kommentarer under kap. 1.3 <i>Gjennomgående problemstillinger</i> ; valg av korridor, tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong–Sundvollen, og Avtjerna. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Skui gård v/ Lars Lauritzen (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier gnr/bnr 64/14 og driver Skui gård. - Det bør ikke planlegges noen form for anleggsarbeid i området Ursdalen/Persbråten/Risfjellet og Lauritzen uttrykker bekymring for grunnvannsspeilet i området. - Lauritzen stiller spørsmål for begrunnelsen for tunnel på hele strekningen Jong – Sundvollen og mener dagstrekning og stasjon ved Rustan både løser problemer når det gjelder massehåndtering og legger et grunnlag for fremtidig boligutvikling i Avtjernaområdet. - Purkemyr på Avtjerna er et spesielt godt egnet område for behandling og lagring av masseressurser. 	<p>Grunnvann og drikkevannskilder er et av temaene som skal vurderes i planprosessen. Se for øvrig kommentar til flere tema under kap. 1.3 i dette dokumentet (gjennomgående problemstillinger).</p> <p>Avtjerna er et av områdene som vurderes i reguleringsprosessen som et område for massedisponering.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 63 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Gudmund og Anne Marie Graff (datert 08.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, Tanumveien 70. - Grunnen under eiendommen deres er en sprekksonsone med knust fjell. Graff forventer derfor at tunnelarbeidet utføres slik at de ikke får setningsskader eller lignende på deres hus, verken i anleggsperioden eller på permanent bases. - Graff forutsetter at Tanumplataet ikke utsettes for inngrep. Et tverrslag i for eksempel Staverområdet er helt uakseptabelt. - Forventer å bli holdt orientert i planprosessen. 	<p>Forventede ulemper for berørte naboer skal kartlegges og miljøoppfølgingsplan vil se på aktuelle avbøtende tiltak. Føring for videre arbeid vil bli utredet som en del av reguleringsplanprosessen, se for øvrig kap. 1.3.13 i dette dokumentet om ulemper i anleggsperioden</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Vidar og Alf Skollerud (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneiere på Avtjerna. - Skollerud mener det er uheldig med tunnel på hele strekningen Jong-Sundvollen, spesielt med tanke på boligutvikling på Avtjerna, og at Avtjerna også kan brukes som massedeponi. De foreslår derfor dagstrekning i området Avtjerna. 	<p>Se kommentar til flere tema under kap. 1.3 i dette dokumentet (gjennomgående problemstillinger). Avtjerna er et av områdene som vurderes i reguleringsprosessen som et område for massedisponering.</p>	

Johan L Persbråten (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier Persbråten gård, gnr/bnr 64/157, 65/8 og 66/2. - Bekymret for konsekvensene av grunnboring og sprengning i området hvor han er grunneier. - Persbråten driver 500 daa dyrka mark i området økologisk, i tillegg er det 500 daa utmarksbeite inntil jordene som brukes som beite. Dette området er helt unikt vernet kulturlandskap og anleggsaktivitet vil gjøre at driften ikke vil kunne få økologisk sertifisering flere generasjoner frem i tid. 	<p>Grunnvann og drikkevannskilder er et av temaene som vurderes som del av planprosessen. Konsekvensene for landbruket skal utredes sammen med tiltak for økologisk kompensasjon. Se også kommentar til flere tema under kap. 1.3 i dette dokumentet (gjennomgående problemstillinger).</p>	

Vestre Jong huseierforening (journaldato 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Vestre Jong Huseierforening representerer 90 husstander i et rekkehusfelt i Lars Jongs vei, Frydenløkka og Asta Hansens vei. - Forutsetter at avgrensning fra Askertunnelen gjøres i berg. - Ønsker ikke at Jongjordet (øst for Lars Jongs vei og på nordsiden av Combihallen og den nye kunstgressbanen) brukes som rigg og tverrslagsområde. Begrunner dette med ulemper i 	<p>Endelig løsning er ikke avklart, men det arbeides med en løsning hvor man kan koble seg på Askertunnelen i berg, slik at det ikke blir et stort åpent anleggsområde på Jongjordene.</p> <p>Når det gjelder anleggs- og massetransport vil det bli gjort</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 64 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>forbindelse med byggingen av Askertunnelen, at det er et velbrukt friluftsområde og støyplasser.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slutteseg til Tanum vels merknad, påpeker samtidig at krysset Slepndveien/Tanumveien er en mye brukt skolevei og ikke egnet for tung anleggstrafikk over en lengre periode (uoversiktlig kryss i bunnen av en bakke). Ber om at andre veier brukes til anleggstrafikk og massetransport. - Ønsker å bli holdt orientert om eventuelle rystelser o.l. ifm. sprengningsarbeider for tunnelen. 	<p>trafikkvurderinger av aktuelle strekningen, herunder vurderinger av trafiksikkerhet og nødvendigheten av å etablere avbøtende tiltak.</p> <p>Tiltak mot rystelser vil være en del av miljøoppfølgingsplanen. Det vises for øvrig til kapittel 1.13.13 i dette dokumentet om ulemper i anleggsperioden.</p>	
--	---	--

Knut Ulbråten (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier Ringeriksveien 350. - Positiv til sammenhengende, dyp tunnel fra Bjørnegård til Sundvollen. - Gårdsbruket har flere brønner og borehull, disse anleggene må sikres i anleggsperioden. Ulbråten forutsetter at disse blir private som før. - Tverrslagene som trengs til utkjøring av masser må rettes ut mot offentlig veg i tunnel slik at man ikke legger beslag på jordbruksarealer til riggplasser, deponi og anleggsveger. Ulsrud mener at en 700m lang tunnel ned mot E16 / krysset Ringeriksveien like ovenfor Jomarveien vil være den beste tilførselsvegen med færrest konsekvenser for nærmiljøet. Utslag uti området Skoglund som går ut mot E16 er et annet alternativ. Ulsrud påpeker at E16 er trafikkert og ulykkesutsatt, noe som gjør at tverrslag bør komme ut på oversiktlig parseller, jf. Jomarveien og Skoglund. - Borehullene på hans eiendom forutsettes tettet permanent og ikke med noe som forringes over tid. 	<p>Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter, samt 1.3.8 om masseforvaltning.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Sjur Jacobsen (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Økrigata, Rykkinn, grunneier gbnr 77/10. - Jernbanestasjon i Avtjernaområdet bør tas inn i planene igjen. - Det pekes både på miljøaspektet ved samordnet bolig og transportplanlegging, samt at området kan brukes til masseforvaltning før det videreutvikles til bolig. - Det bør legges opp til bedre dialog mellom Bane Nor og Bærum kommune. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet. Avtjerna er et av områdene som vurderes i reguleringsprosessen som et område for massedisponering. Bærum kommune er involvert i planarbeidet, og det ønskes et fortsatt godt samarbeid.</p>	

Sollihøgda Eiendom AS (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Sollihøgda eiendom AS er hjemmelshaver til ca. 480 daa ved Avtjerna. 		

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 65 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Det må planlegges for dagsone ved Rustan. Formål med utbyggingen av Ringeriksbanen neglisjeres ved å ikke legge til rette for passasjerer ved området med størst passasjergrunnlag mhp. relevante nærområder (Skui, Rykinn og Kolsås) samt fremtidig utbygging av Avtjerna. På sikt vil en jernbanestasjon i dette området kunne betjene over 50 000 mennesker. - Denne reguleringen bør medta regulering av Avtjerna til midlertidig massehåndteringsanlegg, samt massedeponi. Det er en stor miljøbelastning for innbyggere i Bærum kommune at store mengder masse skal fraktes i sydøstlige deler av E16 og på E18. Kortere veg for massehåndtering gir dessuten lavere byggekostnad for samfunnet. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p> <p>Avtjerna er et av områdene som vurderes i reguleringsprosessen som et område for massedisponering.</p>	
---	---	--

Terje Finholdt (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier i Avtjernaområdet. - Finholdt er overrasket over at det ikke er foreslått stasjon på Avtjerna. Han mener det var en forutsetning at en mindre del av strekningen Sandvika – Sundvollen skulle ligge som dagstrekning. - Mener en stasjon i området som i fremtiden kan få 50 000 innbyggere er helt nødvendig. Han ber derfor om at stasjon på Avtjerna blir en del av prosjektet og at håndtering av masser under utbyggingen gjøres parallelt med planlegging av fremtidig boligutvikling på Avtjerna. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Ragnar Jensen (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier i Ursdalen, gnr/bnr 66/156. - Jensen har to vannkilder på eiendommen. - Påpeker at Urselva, som renner gjennom dalen, ved en nedbør på 30 mm to dager etter hverandre eller én dag med 60 mm nedbør, fører til store oversvømmelser i dalen og at enkelte områder da ligger under vann. Dette er fordi myrer fra Risfjellet og innover marka har blitt drenert tidligere og at det er ekstremt stor avrenning fra Ramsåsen. - Anbefaler at tunnelen legges inne i selve Ramsåsen. Da slipper man problemet med grunnvann som vannkilde og oversvømmelser over tunnelen. 	<p>Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Familien Ekeberg (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneiere på Avtjerna, gnr/bnr 89/4. - Virker lite miljøbevisst og fremtidsrettet å la toget gå i tunnel forbi Avtjerna. Spesielt med tanke på boligutvikling i området. Ekeberg viser til overordnede politiske føringer og vedtak angående samordnet bolig, areal og transportplanlegging. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 66 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Stasjon på Avtjerna er ikke tilstrekkelig utredet til at man kan forkaste det som et alternativ, det må blant annet gjøres kost-/nytteanalyser. - Den samfunnsmessige gevinsten av stasjon på Avtjerna kan vanskelig overvurderes siden området allerede er avsatt til fremtidig boligutbygging. 	Avtjerna er et av områdene som vurderes i reguleringsprosessen som et område for massedisponering.	
---	--	--

Løvenskiold Eiendom AS (journaldato 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier til en større eiendom på Bjørum skog (gnr/bnr 67/4) som blir berørt av prosjektet. - Foreslår masseforvaltning på deres eiendom i Brekkedalen/Skoglund (illustrasjoner inngår i merknaden). Videre redegjøres det for områdets potensial (inntil 2,5 mill m³) og egnethet når det gjelder massehåndtering. Området foreslås tilbakeført til LNF evt. utfartsparkering etter endt oppfylling. 	Se kommentarer i dette dokumentet: kap. 1.3.5 om tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong–Sundvollen, og kap. 1.3.8 om masseforvaltning. Løvenskiold sitt område er et av flere som vurderes i planprosessen som område for massedisponering.	

Rønningen gård (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Hanne Erdahl Korsmo og Atle Korsmo er grunneiere på gnr/bnr. 64/7 – Rønningen gård. - Protesterer mot tverrslag i deres nærområde og mener det vil medføre en vesentlig forringelse av området. - Korsmo driver med gårdsturisme og vil kreve erstatning for tap av levebrød, samt livskvalitet. - Det uttrykkes også bekymring for å miste vannet – det er betydelig grunnvannstrykk i området og ingen har kommunalt vann. - Det bes om at man velger drivmetode som minimaliserer behovet for tverrslag og at man finner en løsning for å hente ut steinmassene direkte ut på offentlig veg. 	<p>Det pågår en prosess med å finne gode og skånsomme løsninger for tverrslag.</p> <p>Grunnvann og drikkevannskilder er et av temaene som utredes som en del av planprosessen.</p> <p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Grunneiere Skui–Urdsalen-Ramsåsen (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Området mellom Skui og Ramåsen har store verdier knyttet til landbruk, kulturlandskap, bomiljø, natur og friluftsliv. Det er viktig at disse verdiene ikke ødelegges. - Kan ikke se at det er noen grunn til å velge trasé via Rustan når det ikke blir noen stasjon og støtter derfor Skui vels forslag til alternativ trasé lengre vest som vil muliggjøre uttak av masser til Fylkesvegen mellom Skaret og Lier (Fv. 285). - Hvis tunneltraséen ikke flyttes, må grunnvannet i området sikres/opprettholdes. 	<p>Det pågår en prosess med å finne gode og skånsomme løsninger for tverrslag, samt massedisponering, jf. kap.1.3.5 om tverrslag og kap 1.3.8 om masseforvaltning i dette dokumentet.</p> <p>Se også kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 67 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Det bes om at det ikke legges opp til tverrslag, anleggsveger og massedeponier i området Skui-Ursdalen – Ramsåsen. - Det forutsettes at eventuelle tverrslag må komme ut nær eksisterende, større veg (E16 eller Ringeriksveien. Private og kommunale veger er uegnet for massetransport pga. trafikksikkerhet og miljø. - Mener at anleggsstart i 2019 er for tidlig og at det bør settes av mer tid slik at det kan gjennomføres en forsvarlig prosess inkludert vurderingen av alternative løsninger. 	<p>problemstillinger) i dette dokumentet.</p> <p>Grunnvannsbalanse, brønner og vann er blant temaene som skal utredes i planprosessen for å forhindre inngrep som kan føre til skade.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
--	---	--

Erling Skovli (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Brenna gårdsvei, grunneier i nærheten av mulig stasjonsområde og tverrslag på Rustan, gnr/bnr 68/1. - Muligheten for fremtidig stasjon på Rustan er vesentlig for at hensikten bak en ny Ringeriksbane skal oppfylles. - Masser må foredles og benyttes lokalt (Avtjerna). Skovli stiller seg positiv til dialog angående eventuell utnyttelse av hans eiendom. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p> <p>Avtjerna er et av områdene som vurderes i planprosessen som et område for massedisponering.</p>	

Avtjerna grunneiergruppe (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Merknad på vegne av 21 grunneiere på Avtjerna. - Grunneiergruppa vil ha dagstrekning på deler av strekningen mellom Sandvika og Sundvollen for å kunne tilrettelegge for en fremtidig stasjon ved Avtjerna. Dette vil være i tråd med føringer gitt av Regjeringen ved prosjektstart, og en slik situasjon vil på sikt kunne betjene rundt 50 000 mennesker. - Grunneiergruppa vil være konstruktive i dialogen knyttet til håndtering av masser fra tiltaket, med den hensikt å legge til rette for mest mulig miljøvennlig frakt og sluttbehandling av massene. Deres oppfatning er at massebehandling optimalt sett sees i sammenheng med fremtidig utnyttelse av Avtjerna til boligformål. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet; valg av korridor, Avtjerna, og tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong – Sundvollen.</p> <p>Avtjerna er et av områdene som vurderes i reguleringsprosessen som et område for massedisponering.</p>	

Jan Grobstok (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier på Avtjerna, gnr/bnr 86/3, pva. 50 % av Sameiet Grobstok. - Grobstok peker på viktigheten av at man ikke går for fort frem i planprosessen til at viktige alternativer blir forbigått eller ikke utredet. - Han mener en stasjon på Avtjerna har potensial til å bedre trafikkgrunnlaget for Ringeriksbanen på sikt, og ber om utredning av Avtjerna som stasjonsalternativ, bl.a. med tanke på merverdi fra det økte trafikkgrunnlaget. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet; valg av korridor, Avtjerna, og tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong – Sundvollen.</p> <p>Avtjerna er et av områdene som vurderes i</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 68 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Grunneierne er avhengige av forutsigbarhet for å kunne utvikle Avtjernaområdet til bolig. En løsning med stasjon, gjerne nedsenket, ville bidratt til å skape en stabil infrastruktur for området.	reguleringsprosessen som et område for massedisponering.	
--	--	--

2.5 Grunneiere og berørte privatpersoner i Hole kommune

Eirik Nørgaard (datert 14.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Eirik Nørgaard er grunneier for gnr./bnr. 198/1 m.fl. på Storøya. Nørgaard er opptatt av kryssplassering på Elstangen/Rørvik, og atkomst fra fastlandet til Storøya i Tyrifjorden (i dag via Fv 155 Utstranda og E16). - For ikke å få for lite plass for gode løsninger bør ikke det planfrie krysset trekkes lenger sydover enn i dag. - Nytt kryss må ikke innebære dårligere forhold for avkjøringen til Storøya og trafikken til Elstangenområdet og resten av Utstranda. - Det må være gode løsninger for gående og syklende. 	<p>Optimalisering av kryssløsninger er en del av det videre arbeidet med reguleringsplanen. I dette inngår også tilrettelegging for gående og syklende.</p> <p>Kryssplassering er blant annet avhengig av krysningen av Kroksundet.</p>	

Stein Sværi, Frank Bratlie, Karstein Ljåstad og Tor Bråthen (datert 23.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Stein Sværi, Frank Bratlie, Karstein Ljåstad og Tor Bråthen er primært opptatt av løsninger på begge sider av Kroksundet. - Det oppleves at for E16-kryssing prioriteres den buete traseen fra Rørvik til Pilevika, og det uttrykkes skuffelse over dette. E16 bør krysse fjorden lengst mulig sør/sørvest. - E16-kryssingen av fjorden må utredes videre. Trase lengst mulig sør/sørvest kan skjerme Hole sykehjem mest mulig, begrense konsekvenser av støy- og luftforurensing, begrense inngrep i boliger og dyrket mark, og bevare Kroksundet mest mulig. - Det legges ved kopi av merknader til KU E16 Skaret-Hønefoss, silingsrapport Ringeriksbanen/E16, samt brev til SVV og Hole kommune. 	<p>Se kap. 1.3.1 om valg av korridor og kap. 1.3.6 om Sundvollen og Kroksund (i dette dokumentet).</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Villen Coucheron (datert 26.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Hytteeier på Sundvollen, gnr/bnr 231/274, merknad sendt av Knut Hartvig Johannson. - Påpeker at det ikke er mottatt informasjon om hvordan Coucherons eiendom eventuelt påvirkes og er imot tiltak som vil påvirke eiendommen negativt. - Ber om å bli informert skriftlig, ikke elektronisk, fordi Coucheron ikke er tilgjengelig på e-post. 	<p>Beboere og grunneiere langs tiltakene vil bli berørt. Hvem og i hvor stor grad er for tidlig å avgjøre. Se også kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. Det vil bli lagt opp til videre dialog med berørte grunneiere.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 69 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Lars Fredrik Langerud (datert 28.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier 231/1 og eier ulike virksomheter i området. - Ønsker tett samarbeid og dialog med Bane Nor med det mål å komme frem til løsninger som ikke krever innløsning av deler av hans eiendom. Har planer om boligutvikling og videre drift av Sundvollen småbåthavn. 	Se kap. 1.3.14 i dette dokumentet om erverv av grunn og rettigheter. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Viggo Ree (datert 29.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Pamperudbakken, Røyse. Har enkeltmannsforetaket Norsk Natur, merknad på engelsk. - Motsetter seg hele prosjektet på grunn av skadene prosjektet vil medføre på naturen og kulturlandskapet i Hole og Ringerike kommune. - Viser til Norges ansvar for Tyrifjorden våtmarksystem. Mener planprosessen er et brudd mot dette ansvaret. 	Prosjektet ønsker i størst mulig grad å ta hensyn til natur- og kulturverdier. Konsekvensene for disse temaene skal utredes i planprosessen og vil ligge til grunn for beslutninger som tas. Merknaden tas til orientering og som et innspill til det videre arbeidet.	

Kari Strand Ellingsen (datert 01.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Beboer Hjulmakerv. 32, spesielt opptatt av plassering av vegbru over Kroksund. - Mener alternativ 1 og 4 er de beste for beboere på Sundvollen, Elstad og Kroksund. - Hole sykehjem må skjermes for støy og luftforurensning i anleggsperioden og driftsfasen. - Opptatt av konsekvensene for nærmiljøet både i anleggs- og driftsfasen. 	Se kap. 1.3.1 om valg av korridor, kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane, og 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden (i dette dokumentet). For øvrig tas merknaden til orientering.	

Randi Marit og Svend Holmen Klemmestad (datert 03.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Viser til planprogrammets pkt. 5.4.2 Landskapsbilde, pkt. 5.4.3 Nærmiljø og friluftsliv og pkt. 5.4.4 Naturmangfold. Generelt mener Klemmestad at det er viktig å ta vare på skog langs traseene for å redusere innsyn til anlegget og som bidrag til støyreduksjon. - Søndre del av Prestemoen grenser bla til Fv. 162 og eiendommene 42/9 og 42/20 i vest. Arealet som blir igjen vest for veg og bane må bevares som en buffer mot boligbebyggelsen. - Videre påpekes det at det er mange rådyrtråkk fra Synneren inn i dette området av Prestemoen. Viktig at det ikke blir flatehogst på denne skogteigen. Dette er også viktig for fuglelivet. - Eiendommen Klemmestad ligger innenfor plangrensa, det bes derfor om at bevaring av skogteigen tas inn i planbestemmelsene. 	Se kommentarer under kap. 1.3.7 om kryssing av Storelva og Mælingen, og kap. 1.3.11 om friluftsliv (i dette dokumentet). Konsekvensene for Landskap, Nærmiljø og friluftsliv og Naturmangfold skal utredes som en del av planarbeidet. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 70 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Knut Langslet (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Spesielt opptatt av vegbru ved Kroksund. - Ønsker at vegbru fra Elstangen og inn på Tistangen (syd for Hole rehab- og sykehjem). - Langslet mener det er konkludert med at bru fra Rørvik til Pilevika er beste løsning uten at det er gjort nødvendige undersøkelser/utredninger. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.1 om valg av korridor, og kap. 1.3.6 Sundvollen og Kroksund (i dette dokumentet). For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Gamleveien boligsameie (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Boligsameie på Vik i Hole, særlig bekymret for ulemper i anleggsperioden. - Bekymret for støv i anleggsperioden og konsekvensene det har for den balanserte ventilasjonen i boligsameiet. Merknader som følge av støv i anleggsperioden (hyppigere bytter av filter) må bekostes av tiltakshaver. - Langs vestsiden av boligsameiet ligger det en grøft som i perioder har høy vannføring. Dersom høyden på jorden øker som følge av kulvertutbygging i forbindelse med jernbanen, bes det om at tiltakshaver kontakter Hole kommune, slik at grøften blir lagt i rør før anleggsperioden. - Hvis Gamleveien skal brukes som anleggsveg, bes det om at tiltakshaver tar kontakt med Hole kommune, slik at fortau langs vegen blir opparbeidet. - Påpeker at det er nødvendig med grunnundersøkelser mht. kvikkleire. - Forutsetter at anleggsveger, avbøtende tiltak og anleggsgjennomføring avklares som en del av reguleringsplanen. 	<p>Beboere langs traséen vil bli berørt i anleggsperioden. Reguleringsplanen vil sikre at det blir utarbeidet en miljøoppfølgingsplan som blant annet inneholder tiltak mot støvspredding i anleggsperioden. Se for øvrig kommentarer under kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden (i dette dokumentet).</p> <p>Det skal gjøres grunnundersøkelser som en del av planarbeidet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Beboere i Tangenveien (datert 05.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Spesielt opptatt av jernbanebruløsning ved Kroksund. - De mener at utredningsarbeidet for jernbanebru må fortsettes mht. å redusere negative konsekvenser for nærmiljø, miljø og landskap. - Jernbanebrua bør ligge så nært inntil eksisterende E16 og så lavt som mulig (sammenfallende brukryssing). - Eksisterende kryss på Kroksund og eksisterende gangfelt mellom Kroksund og Sundvollen må ivaretas med fortsatt atkomst til/fra Rudsøgardsveien/Tangenveien. 	<p>Konsekvenser for nærmiljø, miljø og landskap skal utredes som en del av planprosessen.</p> <p>Se for øvrig kommentarer under kap. 1.3.1 om valg av korridor, og kap. 1.3.6 Sundvollen og Kroksund (i dette dokumentet).</p>	

Jorunn Hammer og Jens Tobias (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Beboere i Gamleveien boligsameie, særlig bekymret for konsekvenser i anleggsperioden (spesielt støv). - Mener boligen blir ubeboelig i anleggsperioden. Forutsetter at det tilbys fasadevask. 	<p>Som del av planen vil det bli utarbeidet miljøoppfølgingsplan som bl.a. inneholder tiltak mot</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 71 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

	støvspredding i anleggsperioden. Det vises for øvrig til kap 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden, i dette dokumentet.	
--	---	--

Nina og Erland Røed (datert 08.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Beboere i Gamleveien 21A, bekymret for konsekvensene av naturinngrep og ulemper i anleggsperioden - Som kompensasjon for inngrepene foreslås to tiltak knyttet til nærmiljøet: 1. Overskuddsmasse fra bygging av E16 og eller fjelltunnelen for jernbanen brukes til å anlegge en gangveg (fjordveg) fra Kroksund til Rytteraker. 2. Stien fra Sundvollen til Kleivstua, som er rester av gamle Kongeveien mellom Oslo og Bergen, rustes opp til slik man antar at den var da den var hovedvegen mellom øst og vest. Luftspennet som går i Kleiva legges i grunnen slik at Kongeveien får et autentisk uttrykk. - Anmoder om at det planlegges slik at skadevirkninger og negative effekter for eksisterende bebyggelse på Kroksund og Kroksundåsen minimeres (herunder høydenivå på Ringeriksbanen over Kroksund lavere enn 10 meter over fjorden og senkning av dagens infrastruktur, slik at tunnelinnslaget i Kroksundåsen kommer så lavt som mulig). 	<p>Prosjektet vil reetablere løyper og stier som blir berørt av tiltaket.</p> <p>Det planlegges for å redusere negative konsekvenser for bebyggelse og beboere. Det er imidlertid slik at flere vil bli berørt av tiltakene.</p> <p>Se kommentarer under kap. 1.3.10 om naturmangfold og økologisk kompensasjon, og kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden (i dette dokumentet).</p> <p>Konsekvenser for naturmangfold vil også bli utredet som en del av planarbeidet.</p>	

Lars Fjeldstad (datert 08.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier, i Bymoens-området. - Viser til eksisterende klimavernsone, og krav til andre reguleringsplaner i området om en vurdering av konsekvenser for klima og klimavernsonen. Spør derfor om hvilke planer og dokumentasjon som skal fremlegges i planprosessen for å ivareta klimavernsonen i Bymoens. - Det må utarbeides system og planer for bortføring av frie vannmasser i Bymoens. Grunnvannsspeilet må holdes så lavt som mulig. Nåværende grøftesystem vil bli satt ut av funksjon allerede tidlig i anleggsperioden. - Det må opparbeides egen drifts-/tilkomstveg for alle skogteigene som blir opprettet pga. prosjektet. Det må også legges til rette for nye velteplasser på østsiden av traséen, nær Jørgen Moes vei. Under-/overgang mellom Vestre By og Nedre Libakke må kunne brukes av landbrukstraktor. - Tiltakshaver må legge til rette for eiendomsgrensejusteringer/evt. makeskifte. 	<p>Se kommentar til merknad fra Buskerud bondelag vedr. klimavernsone.</p> <p>Prosjektet ser på løsninger for å redusere inngrep i anleggsperioden.</p> <p>Det skal søkes å opprettholde atkomst til landbrukseiendommer.</p> <p>Se kommentarer under kap. 1.3.11 om naturmangfold og økologisk kompensasjon, kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden, og kap. 1.3.14</p>	<p>Innspill til MOP/prosjektering</p> <p>Velteplasser: Innspill til erverv av rettigheter</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 72 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Det må inngås dialog med Opplysningsvesenets fond om avståelse av skogsarealer i nærområdet for bruk til erstatning for skogsmark som blir beslaglagt. Flere grunneiere ønsker erstatning i skogsareal for å minimere ulemper ved arrondering og drift. - På side 64 i planprogrammet sies det at jakt i området ikke skal konsekvensutredes. Ved anleggsoppstart vil jaktmulighetene i området opphøre og leieinntekter fra jakt bortfalle. Dette utløser erstatningsansvar. - Ønsker god dialog videre og påpeker viktigheten av at grunneiere med lokalkunnskap inkluderes i planarbeidet. 	<p>om ulemper i anleggsperioden (i dette dokumentet).</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	
---	---	--

Veidekke Entreprenør AS (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Veidekke Entreprenør AS er tiltakshaver for igangsatt reguleringsplanprosess for massedeponi på deler av eiendommen Sønsterud, gnr/bnr. 237/1 og 2, samt del av gnr/bnr 2155/11 i Hole kommune. - Orienterer om tidligere kontakt og arbeidet med reguleringsprosessen hittil, og muligheten for massemottak på Sønsterud. Det redegjøres for tiltaket slik de har foreslått det i sitt planprogram. - Dersom FRE16 ønsker å bruke Sønsterud som massemottak for overskuddsmasser ifm. byggeperioden, er grunneier og tiltakshaver positive til dette. Prosjektet bør da overta ansvaret for den videre planleggingen. Hvis dette ikke er aktuelt, ønsker Veidekke Entreprenør AS å fortsette den påbegynte planleggingen. Det er ønskelig med en snarlig tilbakemelding på dette punktet. - Dersom konvensjonell driving av jernbanetunnelen skulle bli valgt, er det mulig å etablere et riggområde inne i Sønsterud-deponiet. - Merknaden oppsummeres med at Veidekke stiller seg positive til samarbeid med FRE16 om bruk av Sønsterud til riggområde og permanent deponi av overskuddsmasser fra prosjektet. Hvis et slikt samarbeid ikke er aktuelt bes det om en snarlig tilbakemelding og om at Sønsterud tas ut av planprogrammet. 	<p>Det foreslåtte massemottaket ved Sønsterud er et av flere som er spilt inn og vurderes i den videre prosessen.</p> <p>Se kommentarer under kap. 1.3.5 om tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong–Sundvollen og kap. 1.3.8 om masseforvaltning (i dette dokumentet).</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Harry Rørvik (journaldato 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier gnr/bnr 232/2 og 232/20 i Hole kommune, eiendommene blir direkte berørt av vegbru fra Rørvik til Kroksund og kryssløsninger ifm. brua. Bebyggelse og deler av eiendommene må innløses, løsningen vil også påvirke resterende del av eiendommene. - Ønsker at følgende utredes. For den nordlige delen av gnr/bnr 232/2 (næring, campingplass og landbruk i dag) må det tilrettelegges for fremtidig bruk på det 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter, og kap. 1.3.6 om Sundvollen og Kroksund (i dette dokumentet).</p> <p>Det antas at kryssløsningen vil avgjøre hva som blir igjen av</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 73 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>arealet som blir igjen. Atkomst til området og fjorden må opprettholdes. Den tekniske infrastrukturen i området må opprettholdes. Tilbakeføring og arrondering av dette området må utredes mht. fremtidig bruk. Trafikk og støy må utredes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - For den sørlige delen av gnr/bnr 232/2 som i dag er avsatt fremtidig boligbygging og dyrket mark, må det tilrettelegges for fremtidig bruk, herunder atkomst og teknisk infrastruktur, samt at støy og trafikk må utredes. - Ønsker dialog videre i planprosessen. 	<p>tilgjengelig areal, og egnethet, på Rørviks eiendommer.</p> <p>Støy og trafikk skal utredes som en del av planarbeidet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
--	--	--

Magnus Løchsen Skaug (journaldato 09.01.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Magnus Løchsen Skaug har adresse Sandbyveien 3, Helgelandsmoen. - Naturinngrep i anleggsfasen må minimeres. - Anleggsveger i området Mosmoen og Helgelandsmoen må legges i traséen eller på allerede eksisterende veg. - Barn og unges interesser må ivaretas, særlig i anleggsperioden (Helgelandsmoen). - Av hensyn til skolebarnas sikkerhet ønskes planfri kryssing av Fv. 158 Gomnesveien ved bussholdeplass (på grunn av anleggstrafikk). - I kapittel 4.5 Bymoer – Styggedal, avsnitt 5 foreslår ordlyden endret til «Det er planlagt to kryssområder på E16 på strekningen, ett ved Helgelandsmoen og ett ved Styggedal. Kryssløsningene, både plassering og utforming med tilknytningsveger, skal optimaliseres mht. funksjonalitet, inngrep, <u>støy</u> og kostnader». - I kapittel 4.6, avsnitt 6 ønskes ordlyden endret slik at hensynet til støy og beboere i nærområdet ivaretas. - Kapittel 5.4.1: Hole kommune ønsker å forbeholde seg retten til videre bruk av midlertidige anlegg. Midlertidige konsekvenser bør derfor vurderes som permanente. - Området ved Helgelandsmoen (NATO-området) er ikke et ønskelig riggområde og bør forbli uberørt. Bekymret for støy fra et eventuelt riggområde i anleggsfasen. - Kapittel 5.6.2, avsnitt 8 ønsker at «trafikkendringen på tilknytningsveger», legges til som et utredningsbehov. Nevner blant annet Svingerudveien og Gomnesveien. - Kapittel 6.2 Bymoer om Mosmoen bør behandles spesifikt under dette kapittelet. Dette er områder som er godt brukt av barn og unge i dag, Skaug viser til retningslinjer for ivaretagelse av barn og unges interesser i planlegging. 	<p>Miljøkonsekvenser, herunder støykonsekvenser skal utredes for alle alternativ og legges til grunn for valg av løsninger.</p> <p>Midlertidige rigg- og anleggsområder skal i utgangspunktet tilbakeføres. Der hvor det er permanente konsekvenser, for eksempel på natur eller dyrka mark, utredes dette som en del av konsekvensutredningen.</p> <p>Trafikkutredningen baserer seg på en transportmodell som også vil vise trafikkendringer på lokalvegnettet.</p> <p>For øvrig vises det til kommentar under kap. 1.3.13 i dette dokumentet om ulemper i anleggsperioden.</p> <p>Merknaden for øvrig tas til orientering.</p>	<p>Innspill til ROS – analyse og MOP.</p>

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 74 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Liv Emma Thorsen og Erling Schøller (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Først og fremst negative til jernbanedelen av fellesprosjektet. Mener prosjektet vil ødelegge uerstattelige kultur- og naturverdier i Hole kommune (landskap, flora, fauna, dyrka mark, gårder og boliger). - Mener det vil være en langt mer lønnsom og miljøvennlig løsning, som også legger til rette for godstransport, å legge jernbanen lengre øst. - Mener også at de reelle økonomiske kostnadene ved gjennomføring av prosjektet vil være langt høyere enn det som er kalkulert til nå. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3 <i>Gjennomgående problemstillinger</i> i dette dokumentet, bl.a. kap. 1.3.1 om valg av korridor.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Inga Marie Vårheim m.fl. (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Sender inn merknad på vegne av beboerne på Utstranda 770, 762 og 766. - Bekymret for etablering av massedeponi på Sønsterud mtp trafikkbelastning og støy- og støvplager ifm anleggstrafikk. Viser til tidligere erfaringer når fv. 155 er blitt brukt som anleggs-/omkjøringsveg. Påpeker videre at Fylkesmannen i Buskerud er negativ til deponiet med bakgrunn i Sønsterudbekken og naturmangfold i området. - Et tverrslag fra Sønsterudbekken og innover Krokskogen vil medføre belastning for nabolaget ifm anleggstrafikk, mener at et tverrslag fra skytebanen innenfor Bentsegård er en bedre løsning. 	<p>Se kommentarer i dette dokumentet under kap. 1.3.8 om masseforvaltning.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Steinar Aspelund (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Har spørsmål angående driving av veg- og tog tunnel under Fekjæråsen: 1 Hvilke planer foreligger for forebyggende aktiviteter før tunneldriving starter? 2 Vil det bli tatt bilder/film/satt opp målepunkter på den bebyggelsen som er nærmest tunnelene? 3 Innenfor hvilken avstand fra tunnelene vil det blir utført forebyggende aktivitet/tatt bilder/film/satt opp målepunkter? - Erfaring fra tunneldriving av Ringeriksbanen: mange sprengninger utover de seneste tillatte tidspunktene, mange kraftige sprengninger utover det normale, ingen undersøkelser av bebyggelsen som ligger utenfor 150 m på hver side av tunnelen, sel om den opplevde store rystelser fra sprengningene. 	<p>Se kommentarer under kap.1.3.5 om tverrslag og tunneldrift jernbanetunnel Jong – Sundvollen, og kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden (i dette dokumentet).</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Holebygdas venner (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Motforestillinger og argumenter mot Ringeriksbanen, herunder behov, kostnader, landskaps-, kultur- og naturverdier, grunnforhold. Videre hevdes det at Ringeriksbanen ikke vil kunne konkurrere med buss på 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p>	

<p>E16 når det gjelder reisetid og at alternative linjeføringer ikke er blitt tilstrekkelig vurdert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bekymret for massedeponier, riggområder og anleggsveger i marka. Mener det ikke er tilstrekkelig redegjort for inngrep i marka. - Mener planprogrammet er for «rundt» og at tidligere merknader ikke er tilstrekkelig ivaretatt. - Planprogrammet mangler beskrivelse av rømningsveger på tunnelstrekningen Bjørum – Sundvollen. Dette temaet må utredes. - Bekymret for Tyrifjorden, som det hevdes er privateid. Mener utfyllinger av Sundvollbukta vil være et brudd på naturmangfoldloven og forurensningsloven. - Bekymret for inngrep i Kroksundet og den påvirkningen det vil ha for Tyrifjorden og Steinsfjorden, herunder strømningsforhold og vannutskifting. Påpeker også at Kroksund er et fugletrekk og må inngå i konsekvensutredningen. - Bekymret for grunnforholdene på strekningen Kroksund – Helgelandsmoen. Savner også en redegjørelse for hus og veger som blir berørt som følge av anlegget på denne strekningen. - Bekymret for inngrep i Nordre Tyrifjorden våtmarksystem. - Mener kostnadene ved prosjektet skjules og at prosjektet har en negativ samfunnsnytte. - Ringeriksbanen gjennom Hole må stoppes. 	<p>Fellesprosjektet er av den oppfatning at planprogrammet dekker de viktigste temaer og utredningsbehov, som et grunnlag for videre arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredning.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
---	---	--

Anne Kristin Borgen (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Jomfrulandsveien 60, Vik, grunneier gnr/bnr 188/317 - Det må ikke benyttes mindre rørdimensjoner/diameter på oppsamlingsgrøfter for drengsvannet på landbruksarealet gnr/bnr 188/5. - Bekymret for ulemper i anleggs- og driftsperioden (støy, inngrep i dreneringsanlegg m.m.). Opptatt av tilstrekkelig støyskjerming. - Det må lages viltovergang og traktoratkomst ved Kjellerberget/Jomfrulandsveien. - Påpeker behov for å legge til rette for friluftsliv, inkludert hunder. - Bekymret for bompenger på lokalveger. - Bekymret for Steinsfjorden, vannutskifting og – kvalitet. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Kjell Sundøen (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Veg og jernbane over Kroksund er et stort inngrep i naturen som vil forandre utseende på hele området. - Utfyllinger i området ved Sundvollen vil ødelegge et strandområde, særlig hvis det blir en utfylling fra Sundøya til Rørvik. 	<p>Se kommentar under kap. 1.3.6 om Sundvollen og Kroksund i dette dokumentet</p> <p>Vannutskifting og –kvalitet i</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 76 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Vannkvaliteten i Steinsfjorden er dårlig pga. liten vannutskifting. Det er sett på flere mulige avbøtende tiltak som inkluderer å fjerne gamle fyllinger og bruer. Bygges det nye bruer over sundet, vil dette antagelig ha negative virkninger for vindforhold og dermed vannutskifting. Planprogrammet inneholder ikke tilstrekkelig planer om avbøtende tiltak på dette området.	Steinsgjorden skal utredes som en del av planarbeidet. For øvrig tas merknaden til orientering.	
---	--	--

Familien Rørvik Søhol (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Grunneiere Holeveien 1310 og 1312. - Ser ingen fordeler for beboere ved Rørvik og protesterer mot at veggen legges så nær dem. - Bekymret for støy, både i anleggs- og driftsperioden. - Den nye veggen vil forringe eiendommene deres, også når det gjelder utsikt. - Ønsker at veggen legges til Elstangen og Fekjær, hvor det ikke bor like mange.	Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Reidar Engebretsen (journaldato 10.01.2017))	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Innspillet gjelder eiendommene 196/1 og 2 (Sundøya). - Ønsker at eiendommene blir en del av parallelloppdraget som starter nå. - Ønsker utvikling av eiendommene og har lagt ved et skisseprosjekt for hotell og næringsutvikling.	Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Ellen og Espen Sjøstad (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Håper det er mulig å drive frem jernbanetunnelen under bakken til Smiujordet for å beholde mest mulig av bebyggelse på begge sider av Smiujordet. Videre håper de at vegtunnelene går så dypt at de kan drives fram under bakken hele veien Kroksund-Bymoan. - Ønsker bru i kurve over Rørvik. - Bekymret for ulemper i anleggsperioden (støy, støv og drift av landbruksjorda). Ønsker kortest mulig anleggsperiode. Eksisterende anlegg under bakken, herunder energibrønn, drenering og vann og avløp må hensyntas i anleggsperioden. - Traséen over deres eiendom må ikke være til hinder for fremtidig utnyttelse av eiendommen, enten må tunnelen etableres dypt eller forsterket tak på en eventuell kulvert.	Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Fredrik C. Hildisch (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Mener prosjektet i for stor grad går på bekostning av natur og miljø i områdene som berøres, spesielt i Hole kommune og Sundvollen-området. - Mener planprogrammet i for liten grad tar stilling til konkrete løsningene og er for uforpliktende, særlig når	Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet, samt	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 77 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<p>det gjelder utredningene av miljø, natur, våtmarker og folks boliger.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mener planprogrammet er mangelfullt og bør avvises. - Sandvika-linjen bør forkastes pga. inngrep i viktige våtmarksområder. Foreslår å heller oppgradere Gjøvikbanen med en ny avgreining ved Grua via Jevnaker til Hønefoss. Evt. bygge direkte trasé fra Oslo S via Åsa/Fleskerud og videre koble den med eksisterende Randsfjordbane til nåværende Hønefoss stasjon. Disse alternativene må inn i planprogrammet og utredes. - Merknaden fremmer forslag til trasé hvor veg og bane går via Vik. Traséen er vist i en illustrasjon. 	<p>planprogrammets redegjørelse for utredningsbehov.</p> <p>Fellesprosjektet er av den oppfatning at planprogrammet dekker de viktigste temaer og utredningsbehov, som et grunnlag for videre arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredning.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
---	--	--

Mo gård (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Beate Mo Haugen Brørby og Trond Brørby, Mo gård, gnr/bnr. 180/1, 4 og 12. - Positive til valgt trasé og kan være interessert i dialog angående massedonering og riggområder på deres eiendom. - Negative til de foreslåtte avbøtende tiltakene som gjelder naturmangfold (økologisk kompensasjon), fordi de er økonomisk avhengige av de områdene som foreslås. Ønsker ikke båndlegging av egen eiendom. - Bekymret for ulemper i anleggsperioden generelt, som vil kunne medføre økonomiske tap for gården. - Tidligere brev til Statens vegvesen og innspill til kommuneplanens arealdel av 2011 er vedlagt. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.8 om masseforvaltning, kap. 1.3.10 om naturmangfold og økologisk kompensasjon, og kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden (i dette dokumentet).</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Inger Berg Hauslo (datert 16.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Hauslo mener det er et feilgrep å føre jernbanen og motorvegen gjennom Hole og Ringerike på bakgrunn av naturverdiene, landskapet og dyrka mark i områdene. - Fremlegger to alternative traséer. 1: Jernbanetunnel fra Bærum under Kroksundet og Holebygda helt fram til Styggedalen. E16 i tunnel under Kroksundet og Holebygda og helt fram til Styggedalen. 2: Jernbanen legges til Hønefoss om Nittedal og Roa. Hauslo mener alternativene må utredes. 	<p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

2.6 Grunneiere og berørte privatpersoner i Ringerike kommune

Lars Strand (datert 15.11.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Lars Strand har innspill vedrørende Synneren. 	<p>Løsning over Mælingen avklares gjennom videre</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 78 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Synnerens problem er vannkvaliteten og tiltakende gjengroing. Vann bør ledes over fra Storelva over Mælingen til østre del av Synneren, jf. anbefaling i forvaltningsplanen. Dette vil kun være et mindre tilleggsarbeid når man nå skal arbeide i området likevel - kompensere tiltak med god effekt.	planarbeid. Det vises til kommentar under kap 1.3.7 om kryssing av Storelva og Mælingen. Merknaden for øvrig tas til orientering.	
--	---	--

Leif Jarle Solli (datert 05.12.2016)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Leif Jarle Solli har adresse Dalssvingen 6, Hønefoss. - Spør om hans, og hans søsters (Trude Marianne Solli) eiendom, gnr/bnr 42/ 34 blir innløst og når. Trist å måtte flytte, men ser det positive med tiltaket. - Opplyser om takst og senere oppgradering. Spør om man ved innløsning får pris tilsvarende «nybygg» av tilsvarende boligmasse.	Det vises til kommentar under kap. 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Gunnar Berntsen (datert 03.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Gunnar Berntsen har adresse Pålsgårdsbakken 6. - Bor i området med mulig tog-hensetting på Pålsgård. - Ønsker informasjon om videre planlegging. Er positiv til Ringeriksbanen, men håper han ikke må oppgi hjemstedet sitt.	Det vises til kommentar under kap. 1.3.4 om hensetting av tog i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering	

Tunga Borettslag AL (datert 03.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
- Forutsetter at tiltak som berører borettslaget kommuniseres/ drøftes direkte med dem. - Forutsettes gjennomføring av støyberegninger iht T-1442/2012, samt at dette, inklusiv tiltak, kommuniseres direkte med borettslaget. - Et eventuelt hensettingsområde på Tolpinrud vil være negativt for boområdet, jf. støy og preg av industriområde. Ber om konsekvensutredning av dette og at tiltak som motvirker dette innarbeides. - Forbeholder seg retten til ytterligere krav om erstatning dersom krav om fortsatt gode boforhold, støy, støv og utforming av hensettingsområde ikke ivaretas tilfredsstillende.	Dersom borettslaget står som hjemmelshavere vil kommunikasjon skje med dem. Støyberegninger vil skje iht T-1442. - Det vises til kommentar under kap. 1.3.4 om hensetting av tog i dette dokumentet. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Sørumsgata veiforening – 12 medlemmer (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
Forventer at: 1. Det vurderes utvidelse av rundkjøring i Ve-krysset i stedet for planfritt kryss, reduserer arealbehovet. 2. Det vurderes å redusere fartsgrensen dersom planfritt kryss (Ve) for å minske støy og arealbehov. 3. Ny E16 legges så nær jernbanelinja som mulig, dvs. lengst vekk fra bebyggelsen i Sørumsmarka for å minske støy og arealbruk	1-3. Tas til etterretning. Vurderes i det videre planarbeidet. 4. Se kommentar under kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden.	Flere punkter for oppfølging i videre planarbeid

<p>4. Tungtransport ikke legges forbi Veienmarka ungdomsskole og Veiging boligfelt.</p> <p>5. Hensetting som er planlagt på Sørumsjordet flyttes til mer egnet sted der den ikke skaper støy for boliger og beslaglegger landbruksjord.</p> <p>6. Tilgangen til eiendommer i Sørumsgata blir tilfredsstillende i anleggsperioden.</p> <p>7. At Sørumsgatas endelige vegtrase tåler tungtransport (frakter tømmer og korn) og gir ca. samme avstand til Hønefoss sentrum som før. Det foreslås alternative løsninger for Sørumsgata:</p> <p>8. At ny E16 legges så nær jernbanelinja som mulig slik at det blir bare en bru over E16 og jernbanen fra eiendommene. Dette letter snøbrøyting.</p> <p>9. Det ved flytting av høyspentmaster tas hensyn til dyrkamark og bolighus. Det forventes dialog og at det vurderes nedgraving av kabelstrekk.</p> <p>10. Drenering (dyrka mark), vanningsanlegg, lukkingsanlegg og utløp (Stordalen) kartlegges og hensyntas under anleggsperioden og evt. gjenopprettes etter at prosjektet er ferdigstilt.</p> <p>11. Viltoverganger der vilt krysser i dag.</p> <p>12. At det blir etablert støytiltak på bolighus og at T-1442 følges. Viser til lovnad i møte 30.11.16 der det også ble gitt utsikter til trolig støyvoll.</p> <p>13. At det er tett dialog med landbrukskontorene om muligheter for makeskifte og nydyrking for å opprettholde jordbruksproduksjon i Sørumsmarka</p> <p>14. Lagring av matjord slik at mikroorganismer bevares og at tilbakeføring skjer forsvarlig, dvs. ikke stein i massene, ikke tunge maskiner, ikke vått på bakken.</p> <p>15. At adgang til gjenværende landbruksarealer sikres.</p> <p>16. At alle gang- og sykkel og bilveger opprettholdes eller erstattes (Lovet i møte 30.11.16).</p> <p>17. At det utarbeides utkast til vegrettsavtale som gjelder for bruk av vegen fram til anleggsstart (Lovet i møte 30.11.16). Antatt bruk og forslag til pris skal fremgå. Det skal tas høyde for slitasje og evt. skader.</p> <p>18. At det utarbeides utkast til ny vegrettsavtale for anleggsstart til anleggs slutt.</p> <p>Ønsker:</p> <p>19. Adgang til å bruke gata etter ferdigstilling av prosjektet avtales gjennom vedlikeholdsavtaler.</p> <p>20. At når vannrør blir gravd opp og skal erstattes, at det tas med kloakkrør, tele- og fiberledninger i grøfta gjennom kryssingsavtaler.</p> <p>21. Brannkum i tilknytning til bolighusene i Sørumsmarka.</p> <p>22. Etablert kollektivtransport for beboere i Sørumsmarka etter at prosjektet er ferdigstilt.</p> <p>23. At det vurderes å gjøre Sørumsgata kommunal.</p>	<p>5. Se kommentar under kap. 1.3.4 om hensetting av tog.</p> <p>6. Se kommentar under kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden.</p> <p>7. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>8. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>9 og 10. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>11. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>12. Se kommentar under kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane.</p> <p>13 og 14. Se kommentar under kap. 1.3.12 jordvern og jordbruksareal.</p> <p>15. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>16. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>17 -20. Se kommentar under kap. 1.3.14 om støy fra veg og bane erverv av grunn og rettigheter.</p> <p>21. Ønsket tas til orientering. Vurderes i det videre arbeidet.</p> <p>22. Kollektivtransport (rutenett) er fylkeskommunen sitt ansvar og avklares ikke som en del av dette arbeidet.</p> <p>23. Om Sørumsgata skal være offentlig vurderes i det videre planarbeidet i samråd med Ringerike kommune.</p> <p>24 og 25. Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.</p>	
---	---	--

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 80 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

Foreslår: 24. At dersom Sørumsgrata fjernes at den legges som gang/ sykkelveg på andre siden av Bergensbanen for opprettholdelse av turrunde. 25. Det opprettes samarbeid med kommunen om gang/ sykkelveg langs skjæringa, ned til stasjonen/ sentrum.		
--	--	--

Erna og Terje Harald Skaugrud (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Adresse Vestliveien 9a, Hønefoss– eier av gnr/bnr 46/126. - Ser ikke noen fordel med «bystasjon» ved Hønefoss stasjon. Ber om at det legges vekt på og tas hensyn til boliger langs Storskjæringa. Bekymret for egen bolig pga. planlagte 3 spor. <p>Dersom løsning likevel velges:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De og naboene må få løpende informasjon - Kan man bo på toppen av Storskjæringa etter ferdigstillelse, jf. rystelser/ støy? - Vil det være mulig å bo i huset under anleggsarbeidet, jf. rystelser? - Setter krav om at alle ødeleggelse på eiendommen (ned til knust glass i et skap) blir erstattet. Ber om gjennomgang av eiendom med foto før igangsetting. 	<p>Transportetatene har anbefalt at stopp for regiontogene skal være på en oppgradert dagens stasjon i Hønefoss. Det vil i størst mulig grad tas hensyn til boliger langs Storskjæringa.</p> <p>Det vil gis informasjon fortløpende i den grad det er hensiktsmessig.</p> <p>Se kommentarer til flere tema under kap. 1.3 (gjennomgående problemstillinger) i dette dokumentet.</p>	

Tonny Stenheim og Guro Kathrine Berntsen (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<p>Grunneiere Pålsgård (gnr/bnr 76, 7/10). Er mot hensetting på Pålsgård:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tap av dyrkningsjord. Noe av den beste i Ringerike kommune, brukes til korndyrking. Ringerike kommune fraråder bruk av Pålsgård. Dyrkningsjorden på Tolpinrud er dårligere pga. planering - Tap av næringsgrunnlag/ bolig. Resterende arealer vil bli for små/ usammenhengende til fortsatt drift (store deler av beitearealet forsvinner også). Det vil bli uaktuelt å bo på gården pga. støy. Vil trolig kreve full innløsning. Opplyses om at våningshuset er bygd før 1790 og kan bli omfattet av vernebestemmelser. Annet hus med gbnr 76/55 ser ut til å måtte rives. - Tap av kulturell verdi: Pålsgård har rik historie. Viser til mølle og sagbruk fra 1600-tallet og spor etter tømmerfløting (ledemurer) nær gården - Tap av naturverdi: Pålsgård ligger innenfor vernesonen til Sogna hvor det er stort naturmangfold med blant annet elvemusling 	<p>Se kommentar under kap. 1.3.4 om hensetting av tog i dette dokumentet.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 81 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Tap av rekreasjonsområde: Jakt og fiske drives i området. Ferdselsveger brukes av lokalbefolkningen og aktiviteten har økt pga. gangbru over Sogna. - Området tilhører risikoklasse 4 for kvikkleireskred. - Alternativet gir høyere kostnader enn Tolpinrud da Pålsgård ligger lengst fra Hønefoss stasjon (tomtogkjøring). - Areal ved Hønefoss jernbanestasjon egner seg best til hensetting da arealet allerede er i bruk til jernbaneformål, det ikke gir tap av dyrkningsjord, områder med kulturell verdi, naturverdi og/ eller rekreasjonsverdi. Det gir heller ikke personlige belastninger. Evt anlegg på Tolpinrud bør etableres slik at minst mulig dyrkningsjord går tapt. 	<p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
--	---	--

Ole Johan Schjong (datert 04.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Adresse Eikli gård, Askveien 72. - Viktig at jord blir kompensert ved nydyrking og tilkjøp av skog. Antar arealer han får igjen er større enn de han gir fra seg. En må se ut over anleggsområdet - mulig noen er villig til å selge. Staten er ikke konsesjonspliktig og kan derfor gi god pris. anbefaler arealbank. Ønsker å kjøpe evt overskytende arealer. Viktig at alle er så fornøyd som mulig når prosessen er over. - anbefaler jordskifte for å få rasjonelle enheter. - Ønsker kombinert landbruksveg/ viltovergang rundt det eksisterende «røret» og rør til vanningsanlegg i samme trase. - Så mye som mulig bør bevares som LNF mellom dagens E16 og Hønefoss da neste generasjon, og han, ønsker å være bønder. Det trengs også boltingsplass rundt HRRKs anlegg på Bærenga. Askveien egner seg derfor heller ikke som hovedinnfartsåre til Hønefoss. 	<p>Se kommentar under kap. 1.3.9 om jordvern og jordbruksareal i dette dokumentet.</p> <p>Prosjektet regulerer i utgangspunktet kun arealer som er nødvendig for tiltaket.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	<p>Innspill til grunnerverv Landbruksatkomst: Innspill til videre planarbeid</p>

Constructer AS for Sparmax og Hønefoss sportsklubb Ringerike (datert 05.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Sparmax og sportsklubben er eiere av grunnarealer på Tolpinrud og ønsker å utvikle området til idrett og boligformål. - Ber om at areal som går inn på deres eiendommer frigs tidligst mulig. - Ber om normal grense for tiltak inn mot bane- 30 m - Ber om informasjon om løsninger for høyspentledninger over Tolpinrud (heving, graving) - Det bør velges alternativ henstillingsplass på Tolpinrud enn presentert løsning pga eksisterende bebyggelse samt nyetablering. - Ber om at det vurderes om tribunevegg kan fungere som støyvegg mot eks. idrettsanlegg og barnehage 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter og kap. 1.3.4 om hensetting av tog (i dette dokumentet)</p> <p>Det er dessverre ikke mulig å gi klarsignal for reguleringsprosess for Sparmax/Sportsklubben så</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 82 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Ber om klarsignal for at de kan starte opp regulering snarest. Ønsker parallell prosess med FRE16 – ambisjon om ferdig plan i 2019.	lenge detaljløsningene for bane og veg ikke er avklart.	
---	---	--

Tore og Anders Strande (datert 06.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Braak gård, Steinsletta, nær grensen mellom Ringerike og Hole kommuner. Siste del av merknaden gjelder vanngjennomstrømming i Steinsfjorden. - Noe av den beste potetjorda i landet går med til prosjektet. Det må være en ambisjon at man etterlater flere mål dyrkbar mark enn da tiltaket ble iverksatt. Man må erverve jord/ dyrkbar mark som kan erstatte tapt areal for grunneiere som vil drive/ bo videre. Næringsgrunnlaget til deres gård skal ikke bli svekket. - Rettferdig oppgjør for grunneiere som vil/ må selge. - Det er forventninger om like mye fokus på erstatningsjord som økologisk kompensasjon i et land som har skrint dyrkbart areal. Det synes å være skjevhet. - Få mer vann i Steinsfjorden. Viser til analyse om vanngjennomstrømming fra Steinsfjorden til Tyrifjorden. Håper på enten løsning med tunnel fra Randsfjorden til Åsasiden av Steinsfjorden (dyrt) eller hevert (billig) fra Storflåtan til Damtjern (billig). 	<p>Se kommentar under kap. 1.3.9 om jordvern og jordbruksareal i dette dokumentet.</p> <p>Vanngjennomstrømming Kroksund vil utredes som en del av det videre planarbeid.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Torunn Bygmester (datert 07.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Adresse Blomsterveien 4, Tolpinrud. - Protest mot hensettingsområde ved Tolpinrud boligfelt: <ul style="list-style-type: none"> o Kvalitetene utsikt/lyd/nærhet til skog og kornåkrer forringes. o Hensettingsområdet gir belysning, forurensning og støy til alle døgnets tider. o Gangvegen mellom Tolpinrud og Veggen forsvinner. Denne brukes av «alle» på Tolpinrud, bl.a. skoleveg. o Skog forsvinner. Stiene brukes av mange (ikke bare fra Tolpinrud) og de er snarveger mellom Tolpinrud og Veienmoen. Skogen brukes til hyttebygging, plukke blomster, sopplukking, «Natursti» (Tolpinrud Vel). Bakken inn mot Veienkroken brukes til aking. o Åkeren forsvinner. Brukes til skigåing. Kan gå herfra inn i marka bak Heradsbygda. o Tror ikke det er hold i grunnen i bakke inn mot Veienkroken. o Det er gjort arkeologiske funn i området inn mot Veienkroken. 	<p>Se kommentar under kap. 1.3.4 om hensetting av tog og kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane i dette dokumentet.</p> <p>Transportetatene har, gjennom silingsrapport for «Ringeriksbanen og E16 Skaret Hønefoss» anbefalt at stopp for regiontogene skal være på en oppgradert dagens stasjon i Hønefoss. Det som kan være aktuelt på sikt er et stopp for Bergensbanen i Tolpinrud/ Styggedalen- området. Dette</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 83 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Krav om støygjerde/mur langs traseen. Med hyppige avganger blir situasjonen verre. - Hønefoss stasjon bør flyttes til Styggedalen i stedet (med shuttlebusser og parkering). 	<p>vurderes i det videre planarbeid.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
---	--	--

Øystein Hallre og Kaare Fleten (datert 08.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Trafikken i Hønefoss vil øke kraftig de neste 50- 100 år. Det stilles spørsmål ved om ikke det kan være en ide å spre trafikken (forskjellige grep er omtalt i merknaden). - Foreslår Styggedalen som ny stasjon Hønefoss vest der E16 og Bergensbanen legges under Randsfjordbanen. Foreslår en rekke grep som kan få dette til å fungere. Pendlerparkering kan plasseres som tak over stasjonen og (deler av) motorvegen. - På grunn av sterk befolkningsvekst er det nødvendig med effektive løsninger for pendlere da det vil være tilnærmet umulig å få nok arbeidsplasser på Ringerike. Foreslår pendelbane til/fra Vikersund Intercitytoget går fra Jevnaker via Hønefoss Bystasjon. Matetog fra Sokna. - Det legges ved forslag til togtider og løsninger for år 2024 der matetog fra Randsfjordbanen kombineres med intercitytog fra Jevnaker, og Hønefoss Vest er omstigningsstasjon. Det beskrives konkrete løsninger for på/av stigning og omstigning Hønefoss bystasjon og Hønefoss Vest. Med en løsning som skissert er det unødvendig med kryssingsspor på Randsfjordbanen. 	<p>Transportetatene har, gjennom silingsrapport for «Ringeriksbanen og E16 Skaret Hønefoss» anbefalt at stopp for regiontogene skal være på en oppgradert dagens stasjon i Hønefoss.</p> <p>Det skal sikres muligheter for en forlengelse av IC-tog til Jevnaker, men om dette skal gjennomføres avklares ikke som en del av dette planarbeidet. Det kan være aktuelt med et stopp for Bergensbanen i Tolpinrud/ Styggedalen- området på sikt. Dette vurderes i det videre planarbeidet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	.

Beboere i Dalsveien og Dalssvingen (journaldato 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Undertegnet Øyvind Nyhuus, Tor Frithjov Nerby, Nita og Tor Bjerke og Wenche H. Redzepi. - Mener traseen må flyttes så langt som mulig mot vest og at banen og nye E16 må flyttes nær hverandre (jf. tidligere tegninger). Dagens løsning har alvorlige konsekvenser ved at flere boligeiendommer må fraflyttes permanent og at løsningen gir mer nedbygging av dyrket mark. - Alternativ med kryss lenger sør enn skissert i planprogrammet (jf. møte Klekken 29.11.16) må forkastes. Konsekvensene av et slikt kryss vil være særlig ødeleggende for bebyggelse (permanent fraflytting) og dyrka mark. Ser ingen praktisk grunn til et sørlig kryss. - Viktig at de fortsatt har tilgang til friluftsområdet Prestmoen og videre til Røsholmstranda og fjorden. 	<p>Se kap. 1.3.16 angående kryssløsninger, i dette dokumentet.</p>	

<p>Dette må løses med over- eller undergang under traseen – dimensjonert for gange og ski. Opplyser om at adkomst til Prestmoen i dag er via «Kloakkgata».</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det må planlegges for gangveg Snyta – Bærenga. Bør legges nær Rv 35 - forlengelse av dagens gang/ sykkelsti. - Ønsker adkomst til offentlig vegnett via dagens gårdveg, løst med for eksempel undergang under traseen. Vegen berører ikke dyrka mark. Gårdsvegen og Dalsveien må dimensjoneres for tungtransport pga næringsvirksomhet. - Ved berøring av vannrør må disse byttes ut - En må benytte anledningen til å legge tele/ fiber i grøfter, se på mulighet for kloakk etc. - Før anleggsperiode må det tas gjennomgang med beboerne om bruk av gårdsveg. - Det må etableres støyskjerming og fasadetiltak - Høyspentledninger bør graves ned i bakken 	<p>Vurderes i det videre planarbeid. Gang/ sykkelveg Snyta – Bærenga er for øvrig allerede regulert.</p> <p>Se ellers kommentarer under kap. 1.3.13 om ulemper i anleggsperioden og kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
--	--	--

Anne Kristin Ødegård (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Adresse Myrveien 2, Hønefoss. - Konsekvenser av tiltak som berører eiendommen forutsettes kommunisert og drøftet med henne - Forutsettes gjennomføring av støyberegninger iht. T-1442/2012, samt at dette, inklusiv tiltak, kommuniseres direkte. - Forbeholder seg retten til ytterligere innsigelser/ krav om erstatning dersom krav om fortsatt gode boforhold, støy, støv og utforming av hensettingsområde ikke ivaretas tilfredsstillende. 	<p>Det vil tas kontakt med grunneier når/ hvis det er behov for dette.</p> <p>Se kommentarer under kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Ringerike boligstiftelse (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Ringerike boligstiftelse er grunneier til flere boligeiendommer nær dagens jernbanetrase i Hønefoss sentrum. - Det bes om å bli informert i videre planarbeid, særlig om planlagte tiltak for støy og skjerming. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane i dette dokumentet.</p>	

Opplysningsvesenets fond (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Eier gnr/bnr 42/1 på Prestemoen. Innser de må avstå grunn. Ber om minnelige overenskomster. - Ønsker kryss for Hønefoss så langt syd som mulig. Da kan «Prestemoen» utvikles med handel/ næring/ bolig – ca. 500 daa. Ser for seg næring som ikke passer i Hønefoss by. Med god tilknytning til E16 vil området kunne avlaste andre trafikkbelastede områder både regionalt, men også for deler av Østlandet (handel her vil for eksempel demme opp for trafikk til Oslo, Bærum, Asker). 	<p>Prosjektet forholder seg til at eiendommen er LNF-område i gjeldende kommuneplan og er et friluftsområde i bruk. Evt. omdisponring av arealer utenom prosjektet må gjøres gjennom kommuneplanprosess.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 85 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Viser prinsippsskisse for sydlig kryss. Krysset har flere fordeler. <ul style="list-style-type: none"> o Gir naturlig innfart til Hønefoss. Hønefoss Vest tåler ikke sterk trafikkbelastning. o Tverrforbindelse Hønefoss vest – Fv. 35 går under banen nesten uten terrenginngrep o Prestemoen kan utvikles med direkte forbindelse til ny E16 o Servicestasjoner, vegkro, rasteplasser o.l. kan enkelt etableres på Prestemoen. - Viktig at bane og veg løftes opp slik at traseen ikke blir en barriere, men at det sikres utvikling på begge sider. - Ønsker snarlig møte med Bane Nor, vegvesenet og kommunen for å diskutere tjenlige løsninger. 	<p>Vedrørende prosess knyttet til grunnavståelse, og evt. møter i den sammenheng, vises til kommentarer i kap. 1.3.14 om erverv av grunn og rettigheter i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
---	---	--

Sagatun borettslag (datert 09.12.2016 / 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Sagatun borettslag er i Ringveien, Hønefoss. - Ønsker kulvert gjennom Storskjæringa for å dempe støy og vibrasjoner til sterkt økende togtrafikk. - Ønsker gangveg fra Sagatun BL ned til kulvert med bru over kulverten som snarveg til Hønefoss stasjon. - Den 09.12.16 ble det bedt om detaljer rundt grunnforhold og hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle i forhold til vibrasjoner og støy. FRE16 ga den 15.12.16 foreløpig informasjon med lovnad om mer informasjon senere. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.12 om støy fra veg og bane i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Guro Dæhlen og Morten Bergsland (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Bor på Sørumsøstret, Tolpinrud. Det er sannsynlig at de vil miste deler av sin eiendom 605 – 47/ 3 til traseen. - Ønsker kompensasjon av fulldyrka mark i form av: <ul style="list-style-type: none"> o Primært annen dyrkbar jord i nærheten (allerede fulldyrket eller areal som nydyrkes på statens regning). o Sekundært skogsarealer i nærheten + beløp det vil koste å nydyrke skogen o Hvis dette ikke er mulig ønskes 100 kr pr tapte m2. Det argumenteres prisen. - De anbefaler prosjektet å danne en arealbank med oppkjøp av landbruksarealer (jord og skog). Staten rammes ikke av konsesjons-behandling eller priskontroll, jf. konsesjonsloven. Opplysningsvesenets fond har også mye areal. Dæhlen og Bergsland er interessert i evt. overskytende arealer. - Anbefaler jordskifte for rasjonelle enheter. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.9 om jordvern og jordbruksareal i dette dokumentet.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 86 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Ønsker kombinert landbruksveg/ viltovergang ved det eksisterende «rørret», slik at de har kort veg til Eikli gård, som de samarbeider med. - Forventer god tilgang til jordbruksarealer mellom veg og bane. Hvis ikke må det kompenseres som tapt areal. - Forventer adkomstveg som tåler tungtransport og gir ca. samme gang- og kjøreavstand til Hønefoss sentrum som før byggestart. 	For øvrig tas merknaden til orientering.	
---	--	--

Jørn Mykleseth Hanssen (datert 09.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Mykleseth Hansen har postadresse Hønefoss. Er negativ til prosjektet: - Fremstilles som positivt klimatiltak, men banen kan ikke brukes til gods, og 4-felts veg vil gå ved siden av. - Den samfunnsøkonomiske nytten er sterkt negativ. En samlet miljøbevegelse og Ramsar-sekretariatet er mot prosjektet, og NVE og Miljødirektoratet har sterke innvendinger. - Det er dårlig grunnfjell Sandvika- Kroksund – Vik, usikre grunnforhold i våtmarksområdet ved Storelva og kvikkleireområder (med flere tidligere ras) videre mot Hønefoss. - Helgelandsmolinja er feil trasevalg for opprettholdelse av Ramsar-konvensjonen. - Grenda Mælingen med 25-30 fastboende (og like mange hyttegjester) utraderes. Grenda er gammel og består av husmannsbosettinger med landbruk, friluft/naturliv, nær knyttet til tømmerfløting. Landbruksområdet er et supplement til Steinsletta som har store gårdsbruk. Naturbaseregistrering er ikke utarbeidet for halvøya, som også har mye fugler, hjortevilt og annen fauna. - Froksøya vil ødelegges. Øya har kanalløp med mudderbunn, den demper flom og er viktig for biologisk mangfold og elvas fremtidige utvikling. Elvedeltaet dekker, sammen med Mælingen, et areal på over 2500 daa og utgjør en sterkt truet og sjelden rødlistet naturtype. - Traseens kryssing av Storelva med pilarer vil gi uheldige hindringer for storørretens vandring fra Tyrifjorden til gytteplasser i Randselva. Storelva er unik som meanderende elv og rikt dyreliv. - Synneren vil ødelegges kraftig av traseen. Det vises til Ramasar-rapport og notat fra Miljødirektoratet. - Prosjektet bryter med/ berører en rekke lovverk, forskrifter og direktiver. - Prosjektet vil berøre en rekke internasjonale avtaler og konvensjoner som Norge har ratifisert. 	<p>Korridorvalget er avklart gjennom tidligere vedtak i regjeringen.</p> <p>Flere relevante kommentarer finnes under kap. 1.3 <i>Gjennomgående problemstillinger</i> i dette dokumentet. Se bl.a. kap. 1.3.1 om valg av korridor.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> - I forhold til landskap påpekes at følgende områder berøres: Mælingen; er et landskap som har oppstått som samspill mellom mennesker og natur. Kroksund; historisk friluft og rekreasjonsområde-utkikkspunkt m.m. i det vernede vassdraget Tyrifjorden, samt Hole og Ringerikes unike kulturlandskap. I forhold til kulturminner påpekes at Helgelandsmoen militærleir splittes opp, at tømmerfløterhistorien til Mælingen berøres og at Sundvollen og Kroksund med sin historie blir berørt. - Planen strider mot flere Stortingsmeldinger og – proposisjoner, rikspolitiske retningslinjer og – planretningslinjer. - Planene bryter med Kongelig resolusjon: "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" 	<p>Fellesprosjektet er av den oppfatning at planprogrammet dekker de viktigste temaer og utredningsbehov, som et grunnlag for videre arbeid med reguleringsplan og konsekvensutredning.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	
---	---	--

Elling Chr Heggen (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Er fra Heggen, Ringerike. - Pendleromlandet til Ringeriksbanen er stort. God tilkomst til banen er essensielt for nytten og at det bør være en selvfølge at alle busslinjer på Ringerike må ha et stoppested nær stasjonen med universelt utformet adkomst, som er lett tilgjengelig, rimelig, og parkering ved stasjonen. Dette krever adkomstveger med god kapasitet. Stasjonen bør derfor etableres nær vegkryss på E16, selv om det er positivt om toget i tillegg går inn til Hønefoss stasjon. Det bør etableres drosjeholdeplass ved stasjonen. - Mener det må opplyses bedre om hvordan Bergenstoget med pendlere fra Hallingdal som jobber i Hønefoss skal kjøre. - Mener at offentlige myndigheter, ved en så stor investering, må samkjøre seg om etablering av arbeidsplasser rundt stasjonspunktene. 	<p>Transportetatene har anbefalt stopp for regiontogene på en oppgradert dagens stasjon i Hønefoss. Regiontogene skal ikke gå videre til Jevnaker. Det som kan være aktuelt på sikt er stopp for Bergensbanen i Tolpinrud/ Styggedalen-området. Bergenstoget skal stoppe på Hønefoss stasjon.</p> <p>Ringerike kommune er aktive i videre planlegging for utvikling rundt det nye regiontoget. Det gjelder både boliger og arbeidsplasser.</p>	

Tre bønder i Sørumsmarka (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Merknad fra Jon Bollingmo (gnr/bnr 47/4 og 20), Ole Johan Schjong (46/1 + 47/11 og 15), Guro Dæhlen (47/3), undertegnet tre bønder i Sørumsmarka. - Viser til merknad fra Sørumsgata veiforening og presiserer at det er viktig å ta hensyn til jordvern og lokalbefolkning i størst mulig grad. - Ser de trolig kommer til å miste jord som følge av prosjektet. Ønsker kompensasjon i form av ny dyrbar jord nær deres gårdstun og deres øvrige dyrka mark. Foreslår nydyrking av egnede skogsarealer i Sørumsmarka (skisse vedlagt), fylling av daler i Sørumsmarka og nydyrking av jorda over disse (skisse vedlagt), og at det tas kontakt med grunneiere mellom Sandakerbrua og Snyta/ Prestmoen for oppkjøp av landbruksjord til bruk i makeskifte. 	<p>Det vil i størst mulig grad søkes å ta hensyn til jordvern og lokalbefolkning. Se bl.a. kommentar under kap. 1.3.9 om jordvern og jordbruksareal.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 88 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

- Foreslår viltovergang rundt krysset E16/ Rv 35/ jernbanen pga. dagens påkjørselsrate. En slik viltovergang bør også kunne benyttes som transportåre mellom landbrukseieendommene.	For øvrig tas merknaden til orientering.	
---	--	--

Tone Fogth (datert 10.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Grunneier Sørums skog, gnr/bnr 47/14. - Mener at eiendommen, kan egne seg bra for boligutvikling, minst 100 boenheter. - Også annet areal i Sørums skog kan egne seg til boligutvikling. Det er viktig at adkomsten til Sørums skog tar høyde for slik utvikling og at bane og veg ikke blir en barriere for den fremtidige utviklingen. 	Eiendommen er landbruks-LNF-område i gjeldende kommuneplan. Ringerike kommune har ikke gitt signal om at det er aktuelt med utvikling i dette området. For øvrig tas merknaden til orientering.	

Izabela og Marcin Brzozowski (13.01.2017)	Tiltakshavers kommentar	Særlig oppfølging
<ul style="list-style-type: none"> - Adresse Mælingen 50. - Stiller seg uforstående til at traseen skal gå gjennom et av de mest verdifulle landskapene i Norge. Landskap og dyreliv blir fullstendig ødelagt. Da de kjøpte tomte fikk de vite at det ikke kom til å skje utbygging nær dem siden eiendommen lå i LNF-område. - Å flytte traseen noen meter unna slik at de kan beholde det gjør ingen forskjell. Høyde på bru har ingen betydning- fugler flyr i alle høyder. - Mener kommunikasjonen har vært dårlig. Gravemaskiner lager bråk og vibrasjoner ved huset. 	<p>Se kommentarer under kap. 1.3.1 om valg av korridor og kap. 1.3.7 om kryssing av Storelva og Mælingen i dette dokumentet.</p> <p>For øvrig tas merknaden til orientering.</p>	

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Side: 89 av 90 Dok.nr: FRE-00-A-26010 Rev: 01A Dato: 06.06.2017
----------------	--	--

3 Oversikt over endringer i planprogrammet etter høring og offentlig ettersyn

Som følge av offentlig ettersyn og høring av planprogrammet, er det gjort endringer i planprogrammet slik det fremkommer under:

- Jernbanelinjen ble pr 1.1.2017 delt i et direktorat og statsforetaket Bane NOR. Det er sistnevnte som har ansvar for jernbanedelen av Fellesprosjektet. «Jernbanelinjen» er brukt i planprogrammet i alle tilfeller der dokumenter er utgitt av Jernbanelinjen, beslutninger foretatt av Jernbanelinjen mm, fram til 31.12.2016.
- Ordet «deponi» er forbeholdt permanent deponering av forurensede masser, og er tatt ut i omtale av midlertidig eller permanent lagring av jord- eller steinmasser fra anlegget.
- Ordet «optimalisering» er tatt ut av teksten, og erstattet med annen språkbruk.
- Det er gjort enkelte endringer i tekst/språk som ikke berører meningsinnhold. Det er også gjort oppdateringer av høringsfrister mv under omtale av pågående planarbeider. Disse endringene er ikke omtalt videre under.
- Kapittel 1.4:
 - o Tillatelse til igangsetting av planarbeid gitt 3.11.2016 tilføyd i omtale av markaloven
 - o Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag
 - o Forskrift om rammer for vannforvaltningen
- Kapittel 2.1; tilføyelser og endringer:
 - o Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, 1995
 - o Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016
 - o Retningslinjer for behandling av luftforurensning i arealplanlegging T-1520/2012
 - o Meld. St. 13 (2014-2015) Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU
 - o Paris-avtalen om klima, 2015
 - o Den europeiske landskapskonvensjonen, 2004
 - o Tekstendringer og oppdatert figur 2.1 med forslag til verneområder under avsnitt om naturmangfoldloven og Ramsarkonvensjonen
 - o Omtalen av NTP er oppdatert
- Kapittel 2.2:
 - o Regional plan for masseforvaltning i Akershus flyttet til vedtatt plan
- Kapittel 2.5:
 - o Kommunedelplan for Tanumplatået og Hornimarka
 - o Kommunedelplan for Krakstadmarka
 - o Revidert tekst for kommunedelplan for Sundvollen
 - o Kommunedelplan for Sollihøgda
- Kapittel 2.6:
 - o Omtale av KVV riksveg 35 Hokksund-Jevnaker
- Kapittel 3.2:
 - o Revidert omtale av stasjoner
- Nytt kapittel 3.5: Særlige miljøhensyn i prosjektering og planlegging. Teksten er flyttet fra kapittel 6.1 og 6.4. Tekst om flom endret:

Ringeriksbanen	Ringeriksbanen og E16 Høgkastet–Hønefoss	Side:	90 av 90
	Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning	Dok.nr:	FRE-00-A-26010
	Oppsummering av merknader til forslag til planprogram	Rev:	01A
		Dato:	06.06.2017

- «Tilsvarende må grunnvann, både i berggrunn og løsmasser, forutsettes beskyttet mot endringer i kvalitet og nivå» erstattet med «Det er en ambisjon at prosjektet påvirker grunnvannstand i minst mulig grad».
- Kapittel 4.2:
 - Presiseringer om mulig dagsone ved Rustan
- Kapittel 4.4:
 - Revidert omtale av kryss i E16
- Kapittel 5.2:
 - Beregningsår underlagsutredninger 2024 og 2044
 - Befolkningens helse tatt inn som ny underlagsutredning
- Kapittel 5.4
 - Supplert tabeller under de enkelte utredningstema vedrørende utredningsbehov med momenter fra beskrivelsen av de enkelte tema. Presisert at tabellene er en oppsummering av utredningsprogram.
 - Supplert med geologiske forekomster i tabell 5.5
- Kapittel 5.7 Supplert med aktuelle tema for behandling i miljøoppfølgingsplan
- Kapittel 5.8 Klimabudsjett og klimavirkninger (erstatter kapittel 5.8 Miljøbudsjett). Revidert tekst
- Kapittel 6 Økologisk kompensasjon og jordbrukskompensasjon (erstatter kapittel 6 Særlige avbøtende og kompenserende tiltak). Tekst revidert.
- Kapittel 8: Framdriftsplanene er revidert
- Kapittel 9: Referanseliste supplert