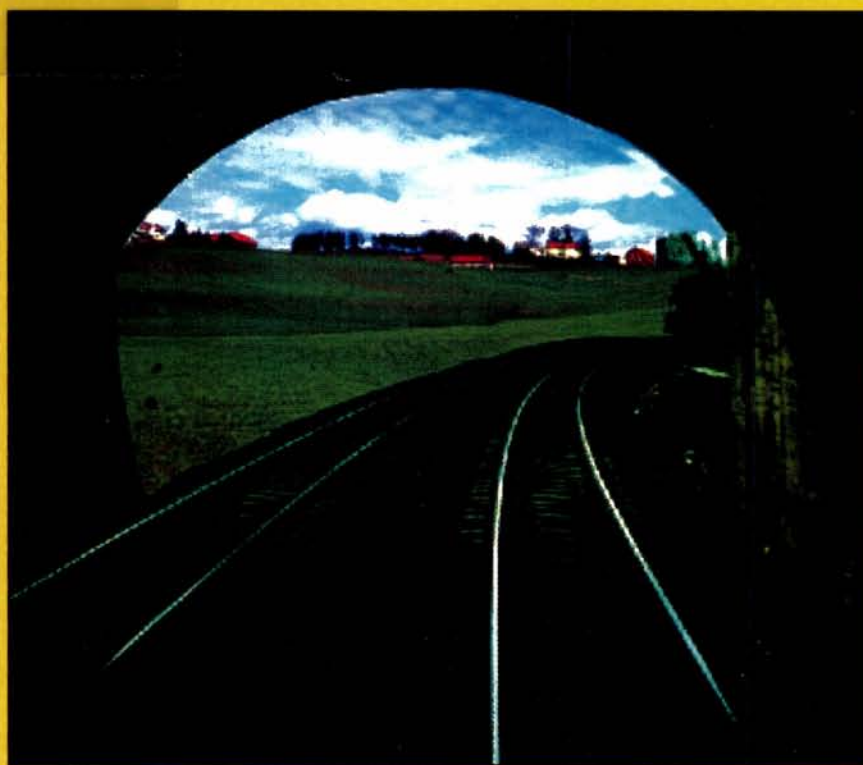


RINGERIKSBANEN



Bergensbanens forkortelse

BEHANDLING AV INNKOMNE UTTAELSER
TIL KONSEKVENSTREDDNING FASE I
OG PROGRAM FOR FASE II AV 1.JULI 1993
PROSJEKTRÅDETS INNSTILLING

NSB Konsernstab strategi

20.mai 1994

NSB

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket



Eks. 1

g 625. 111 (481) NSB Nor

09tu06280

INNLEDNING

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

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

Konsekvensutredning for fase I, samt forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II, lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 19.juli 1993 til 31.oktober 1993. Jernbaneutredningens hovedrapport av juli 1993 ble sendt ut til orientering i samme periode.

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

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

Videre er det med *uthevet og kursiv* skrift gitt NSBs foreløpige kommentarer til hver enkelt uttalelse. I kommentarene er uttrykkene "tas til orientering" og "tas til etterretning" brukt. Med "tas til orientering" menes at NSB har merket seg kommentaren(e), med "tas til etterretning" menes at NSB har merket seg kommentaren(e) og vil følge den/de opp i det etterfølgende arbeide. Til slutt er det gitt et sammendrag og innstilling fra Prosjektrådet.

Hensikten med sammenstillingen er at den skal danne grunnlag for NSB Bane Plankontoret, som av Samferdselsdepartementet er delegert godkjennende myndighet, i samråd med Miljøverndepartementet, å avgjøre om konsekvensutredning fase I slik den nå er utført kan godkjennes med de forslag til tilleggsutredninger som tiltakshaver (Konsernstab strategi) har foreslått. I tillegg skal dette dokumentet også danne grunnlag for Bane Plankontorets fastlegging av den videre planprosess for konsekvensutredningsarbeidet.

Høringsuttalelsene er som helhet gjengitt i eget bilag.

 INNHOLD

INNLEDNING	side
	1
MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER	5
A STATLIGE ORGANER	5
A1 Nærings- og Energidepartementet	5
A2 Kommunal- og Arbeidsdepartementet	5
A3 Justis- og Politidepartementet	5
A4 Samferdselsdepartementet	5
A5 Landbruksdepartementet	6
A6 Statens vegvesen Vegdirektoratet	6
A7 Statens vegvesen Buskerud Vegkontor	7
A8 Statens vegvesen Oslo	8
A9 Statens vegvesen Akerhus Vegkontoret	9
A10 Direktoratet for Sivilt Beredskap	9
A11 Direktoratet for Naturforvaltning	9
A12 Statens forurensningstilsyn	12
A13 Riksantikvaren	13
A14 Fylkesmannen i Oslo og Akershus	15
A15 Fylkesmannen i Buskerud	17
A16 Fylkeslandbruksstyret i Akershus	18
A17 Fylkeslandbruksstyret i Oslo	18
A18 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud (inkl. C8 og C9)	19
A19 Forsvarets Bygningstjeneste	19
B FYLKESKOMMUNALE ORGANER	21
B1 Akershus Fylkeskommune	21
B2 Buskerud Fylkeskommune	22
B3 Hordaland Fylkeskommune	24
C KOMMUNALE ORGANER	26
C1 Oslo kommune	26
C2 Bærum kommune	26
C3 Drammen kommune	27
C4 Hole kommune	28
C5 Ringerike kommune	29
C6 Bergen kommune	29
C7 Vaksdal kommune	30
C8 Ringerike Landbruksnemnd (vedlagt høringsuttalelse A18 og C5)	30
C9 Hole Landbruksnemnd (vedlagt høringsuttalelse A18)	30
C10 Bærum Landbruksnemnd	31

C11	Oslo Landbruksnemnd	31
D	ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE	32
D1	Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s	32
D2	AS Oslo Sporveier	32
D3	Naturvernforbundet i Oslo og Akershus	33
D4	Naturvernforbundet i Buskerud v/Naturvernforbundet på Ringerike	34
D5	Naturvernforbundet i Bærum	35
D6	Oslo og Omland Friluftsråd, fellesuttalelse	35
D7	Oslo og Omland Friluftsråd, egen uttalelse	36
D8	Natur og Ungdom	36
D9	Den Norske Turistforening	37
D10	Oslo og omegn Turistforening	37
D11	Skiforeningen	38
D12	Bærumsmarkas Venner	38
D13	Skui Vel	39
D14	Bekkestua Vel	39
D15	Tanum Vel	40
D16	Vestre Jong Huseierforening	40
D17	Syklistenes Landsforening	41
D18	Hole Jaktforening	41
D19	Miljøet i Bygda Vår - Interessegruppe i Hole	42
D20	Norderhov Sogneselskap	43
D21	Buskerud Bondelag	43
D22	Asker og Bærum Bondelag	44
D23	Hole Landbrukslag	44
D24	Hole Skogeierlag	44
D25	Ringerike Krf	45
D26	Hole Venstre	45
D27	Buskerud SV	45
D28	Ringerike Handelsstandsforening	46
D29	Landsutvalget for jernbane	46
D30	Håvard Aamelfot	47
D31	Svein Jørgensen	47
D32	Terje Nagell	47
D33	Erik Moe Haugen m/fler.	48
D34	Cornelius Jacobsen	48
D35	Arnulf Brekken	49
D36	Sjur Løchen Foght	49
D37	Olaf Bryn Røkholt	49
D38	Jan Fredrik Larsen	50
D39	Sindre Nørgaard	50
D40	Hans Kristian Frogner	50

D41	Viggo Moe Haugen	51
D42	Sigmund Rinden	51
D43	Carl Wilhelm Tyrèn	51
D44	Sofie Evjen Kallar	52
D45	Jan Chr. Krohn	52
D46	Narve Aase-Nilsen	53
D47	Tor Kvandal	54
D48	Esben Oust Heiberg	54
D49	Carl August Mohn (Uttalelse fra Høyesterettsadvokat Carl Dunker)	55
SAMMENDRAG / INNSTILLING		56

EGET BILAG: Samtlige høringsuttalelser

MERKNADER TIL INNKOMNE UTTALELSER

A STATLIGE ORGANER

A1 Nærings- og energidepartementet.

- 1 Ingen vesentlige merknader til utredningen.

A2 Kommunal- og arbeidsdepartementet

- 1 Ingen merknader til hverken konsekvensutredningen eller jernbaneutredningen.

A3 Justis- og politidepartementet

- 1 Både Ringerike sorenskriverembete, Asker og Bærum herredsrett og Oslo byrett forventer økt saksmengde i forbindelse med utbyggingen. Økt bemanning kan bli aktuelt. En forutsetter at det tas hensyn til dette ved beregning av utgiftene for utbyggingen. Det bes om at saken tas eksplisitt opp med Samferdselsdept. Etter valg av korridor vil Justisdept. komme tilbake med en nærmere beregning av økonomiske og administrative konsekvenser.

NSBs kommentarer:

- 1) *NSB tar saken opp med Samferdselsdept.*

A4 Det Kongelige Samferdselsdepartement

- 1 Samferdselsdepartementet (SD), henviser til Vegdirektoratets brev til SD av 28.10.93 og har forøvrig ingen merknader.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*

A5 Det Kongelige Landbruksdepartement

- 1 Landbruksdepartementet kan anbefale følgende trasealternativer;
 - Alt. 3A og 3C med stasjoner på Grefsen og Hønefoss sentrum
 - Alt. 6A med stasjoner på Skøyen og Hønefoss sentrum
 - Alt. 4A som en forlengelse av alt. 2 med stasjoner i Sandvika, Skui, Sundvollen og Hønefoss sentrum.

Øvrige alternativer kan ikke anbefales.

- 2 I KU fase II må kulturlandskap behandles i sammenheng med landskapsbilde og kulturmiljø. Konsekvenser for tekniske anlegg i landbruket må vurderes (kap. 3.2 "tilgjengelighet/driftsulemper"). Videre arbeider må gjøres i nær kontakt med de lokale landbruksmyndighetene.

NSBs kommentarer:

- 1) *Alt. 4A er ikke lenger aktuell som utbyggingskorridor, jfr. A10. Forøvrig tas uttalelsen til orientering.*
- 2) *Tas til etterretning og vil bli vurdert i forbindelse med fastlegging av program for KU fase II*

A6 Statens vegvesen Vegdirektoratet

- 1 Det er regnet med vesentlig overført og nyskapt trafikk. Dokumentasjon av trafikkpotensiale foreligger ikke. Dokumentasjonen er unntatt fra offentligheten. En anser dette for å være i strid med KU-bestemmelsene og reiser spørsmål om NSB har lovgrunnlag for å unnta viktige deler av utredningen fra offentligheten. Vanskelig å ta stilling til resultatene så lenge dokumentasjon ikke foreligger.
- 2 Ringeriksbanen bør ses i sammenheng med utredningen for Vestkorridoren. Det er ikke grunnlag for å anbefale korridor for Ringeriksbanen før analysen om Vestkorridoren foreligger. Denne analysen vil avklare de trafikale konsekvensene for Ringeriksbanen.
- 3 Det påpekes konflikt med Vegvesenets planer for E16. Forholdet til vegnettet bør utredes bedre.
- 4 NSB bør samarbeide med Vegkontoret i Buskerud, og redgjøre for konfliktene og de trafikale konsekvensene i forhold til vegnettet.

NSBs kommentarer:

- 1) **NSB vil offentliggjøre en mer detaljert dokumentasjon av trafikkprognosemodellen i forbindelse med tilleggsutredningsarbeidet.**
- 2) **Vestkorridor-utredningen ferdigstilles med valg av trasèalternativ høsten 1994. NSB kan på grunn av tilleggsutredninger tidligst gi en endelig anbefaling på valg av korridor for Ringeriksbanen i mars/april 1995. Resultater fra analyser av Vestkorridoren vil da være kjent og bli tatt med i vurderingene av Ringeriksbanen.**
- 3) **Forholdet til vegnettet vil bli bedre utredet i perioden for arbeidet med tilleggsutredninger.**
- 4) **Tas til etterretning og gjennomføres under planleggingen i fase I og II**

A7 Statens vegvesen Buskerud Vegkontor

- 1 Samordning med vegvesenets planer skal vurderes spesielt ihht KU fase I programmet. Dette kommer dårlig frem i dokumentene. Forholdet til vegnettet må utredes nærmere før endelig valg av korridor. Alle nødvendige tiltak på vegnettet må være med i utbyggingskostnadene for ny bane.
- 2 Analyse av trafikkmessige konsekvenser ved ulike valg av stoppesteder langs korridorene savnes. Hva blir den trafikkskapende virkning for vegnettet?
- 3 Forhold til overskuddsmasser og godkjenning av deponi må avklares i fase II.
- 4 Alt. 4 er ikke utredet fullt ut. Ønsker en full vurdering av alternativet og trafikkkonsekvenser av stasjonsplasseringen før endelig valg av korridor gjøres.
- 5 Alt. 1, ny bane syntes å ligge i sterk konflikt med Ev 16 i Vik. Vil også komme i konflikt med videreføringen av Ev 16 Rørvik - Vik. Alternativ 1 syntes urealistisk og bør derfor utgå.
- 6 Alternativ 2 forutsetter en nøye samordnet planlegging av veg og bane. To store samferdselsprosjekter ved Kroksund vil gi en relativt stor miljøbelastning. Stasjonsplassering ved Kroksund må vurderes nøye mht adkomst og parkeringsforhold. Økt trafikk på Fv158 må forventes ved holdeplass på Helgelandsmoen.
- 7 Alt. 3A har få konflikter med vegnettet. Alt. 3B vil komme i konflikt med

riks- og fylkesveger. Alt. 3C ligger i konflikt med Fv 163.

- 8 Alt.4 ligger delvis i konflikt med Fv 156. Alt. 4B har vesentlig større konflikt med vegnettet nordover mot Tollpinrud.
- 9 Alt. 6B har konflikter tilsvarende Alt. 3B.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *NSB avklarer disse forholdene i nødvendig grad med Vegkontoret før valg av korridor. Forøvrig ser NSB på dette som hovedplanproblematikk som vil bli vurdert i fase II*
- 3) *Mulige løsninger vil bli utredet i fase II, jfr. forøvrig KU fase I med forslag til KU program for fase II, av 1.juli 1993*
- 4) *Videre arbeider med Alt. 4 er ikke aktuelt bl.a. p.g.a Direktoratet for sivil beredskap's høringsuttalelse, jfr. A10.*
- 5) *Alt. 1 vil ikke bli bearbeidet videre og er uaktuell som korridor. NSB vil tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 1/6A.*
- 6) *Punktet tas til etterretning og vil bli vurdert i fase II dersom Alt. 2 velges som korridor.*
- 7,8) *Alt. 3B og C samt alt. 4A og B er ikke lenger aktuelle som utbyggingskorridorer.*
- 9) *Tas til orientering. Alt. 6B utgår som aktuell utbyggingskorridor.*

A8 Statens vegvesen Oslo

- 1 Banen vil kunne få positive virkninger for nærtrafikken. Viktig at utredningen belyser hvordan jernbaneinvesteringene kan utnyttes for å styrke kollektivtrafikken. Det foreligger ingen dokumentasjon på hvilke trafikale virkninger banen får for nærtrafikken. Vanskelig å ta stilling til resultatene før slik dokumentasjon foreligger.
- 2 Transportutredningen om vestkorridoren forutsettes og omfatte Ringeriksbanen. Denne er ikke fullført. Uheldig at en nå velger korridor for Ringeriksbanen før vestkorridorutredningen er ferdig.

NSBs kommentarer:

- 1) *Jfr. kommentarer til A6 pkt.1*
- 2) *Jfr. kommentar til A6 pkt. 2*

A9 Statens vegvesen Akershus, Vegkontoret

- 1 Støtter Statens vegvesen Oslo sine merknader vedr. Ringeriksbanens plass i nærtrafikken i vestområdet. Understreker at det er sterkt uheldig at det allerede nå , før vestkorridorutredningen er ferdig tas et klart standpunkt til valg av trase-korridor. Abefaler at en avventer resultatene fra vestkorridorutredningen før en gjør et endelig valg på trasekorridor for Ringeriksbanen.
- 2 Kartmateriale er på et for oversiktlig nivå til at en kan kommentere evt. konflikter med eksisterende og nye veger. Forutsetter at NSB legger opp til et samarbeide i planarbeidet der denne type konflikter kan forventes og dukke opp.

NSBs kommentarer:

- 1) *Jfr. kommentar til A6 pkt. 2.*
- 2) *Tas til etterretning og følger opp samarbeide i videre planlegging.*

A10 Direktoratet for sivilt beredskap

- 1 NSB bør på et tidlig tidspunkt budsjettere med kostnader for å kunne redusere konsekvensene av uhell i tunnel, bl.a. ved å sikre beredskapen ved ulykker.
- 2 Alt. 4 ; DSB understreker at man har meget viktige anlegg i området. Av sikkerhetsmessige hensyn anser en det som nærmest umulig å legge banen slik det nå er lagt opp til. Dette er tidligere varslet Berdal Strømme A/S i brev av 8.1.93!! I dette brevet anmodes det om en flytting av traseen mot fjorden.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til etterretning, kostnader innarbeides i hovedplanene.*
- 2) *Alt. 4 utgår og er ikke lenger en aktuell utbyggingskorridor.*

A11 Direktoratet for Naturforvaltning

- 1 Fremføring av Ringeriksbanen over Sandvika vil gi best mulighet for å oppfylle målsetningen om økt bruk av kollektivnettet. Behov for å samordne dette arbeidet med E18 og dobbeltsporet Skøyen - Asker.

ALT. 1,2 OG 5:

- 2 Trasekorridor over Røysehalvøya, alt. 1,2 og 5 fra Sundvollen til Hønefoss kan overhode ikke aksepteres ut fra en samlet vurdering av konsekvenser for natur- og kulturlandskapet.
- 3 I fase II er det nødvendig med grundige landskapsutredninger som grunnlag for valg av løsninger. Dette gjelder særlig fra Sundvollen til Hønefoss, men også i Sandviksdalen eller Lommedalen Bærum kommune.
- 4 Virkninger av inngrep i naturområdene må dokumenteres grundig i fase II.
- 5 Plante- og dyreliv; Alt. 1 og 2 vil påvirke svært mange viktige naturområder med rikt og verdifult dyreliv. Storelva med tilliggende verneområder må betraktes som en helhet. I fase II er det behov for utredninger for å klargjøre hvilke virkninger tiltaket får for elg og rådyr regionalt.
- 6 Friluftsliv og rekreasjon; Det er behov for en helhetlig kartlegging, klassifisering og gradering av enkelte områder. I fase II må tiltakets virkninger for tilgjengelighet og opplevelsesverdi i friluftssammenheng utredes.

ALT. 3 OG 6:

- 7 I fase II er det behov for en bedre beskrivelse av hvordan tiltaket tenkes gjennomført og hvilke inngrep dette vil føre til. En tenker her spesielt på plassering av tverrslag, veier, massedeponi, rigg- og serviceanlegg knyttet til anleggsdriften, men også en beskrivelse av aktivitetenes art og varighet gjennom året. Virkninger på opplevelseskvaliteter (plante-, dyreliv og landskap, støy, støv osv.) må inngå som grunnlagsvurderinger.

ALT. 4:

- 8 I fase II er det nødvendig med grundige landskapsutredninger som grunnlag for valg av løsninger.

VIDERE BEHANDLING AV ALTERNATIVER:

- 9 DN mener det er nødvendig med videre utredninger av alternativer innenfor korridoralternativ 2 over Sandvika frem til Sundvollen. Valg av løsning på Akershus-siden, må ikke legge utilsiktede bindinger på trasevalg i Buskerud.

Utredningen må konsentreres om de tema som er spesielt nevnt som

konfliktfylt. Viktig å få frem sammenlignbare eller konkurrerende alternativer. Tilpassninger eller eventuelle avbøtende tiltak for å redusere virkninger av et alt. må inn som grunnlag før beslutning eller valg gjøres.

- 10 Fase I har avdekket et stort konfliktpotensiale knyttet til alt.2. Dersom NSB ønsker å gå videre med dette nå, er det nødvendig å holde også andre alt. åpne i fase II. DN ønsker at en uansett utreder alt. 6A Skøyen/Lysaker - Hønefoss i fase II

MILJØVENNLIG BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

- 11 Stasjonen bør ligge så nært sentrum som mulig. Bør ta sikte på å utvikle Hønefoss jernbanestasjon til kollektivknutepunkt for regionen.
- 12 Dersom en går videre med stasjon utenfor sentrum, må utredningen i fase II klargjøre hvilke virkninger en slik ny stasjon vil gi for kollektivbruken i Hønefoss.

KONKLUSJON

- 13 Alt. 3A og 6A er klart å foretrekke. Disse alt. gir også mulighet for å utvikle eks. stasjon i Hønefoss sentrum til kollektivknutepunkt i regionen.
- 14 Alt. 6A er best ut fra kort reisetid og høyest samfunnsøkonomisk nytte.
- 15 Dersom Sandvika innpasses i trasevalget for Bergensbanens forkortelse, anbefaler DN at det utredes et justert alt.2 over Sandvika til Åsa som kombineres med alt. 6A nordøst for Hønefoss.

KU- PROGRAM FASE II

- 16 En antar at valg av trasekorridor vil medføre behov for endringer, presiseringer og suppleringer til det foreslåtte utredningsprogrammet for fase II. Behov for helhetsvurderinger understrekes. Utredningsprogrammet må utformes slik at det ikke bare foretas utredninger knyttet til enkelttema eller enkeltområder, men at områder og tema ses samlet og i sammenheng.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til etterretning, samordning vil bli gjort. Jfr. forøvrige kommentarer til A6 pkt.2.*
- 2) *Tas til orientering. Alt.1 utgår og er ikke lenger en aktuell utbyggingskorridor. NSB vil tilleggsutrede et kombinasjonsalt. 1/6A. I*

- perioden med tilleggsutredning vil vi arbeide med å få til en bedre landskapstilpasning for alt.2 på Røysehalvøya.*
- 3,4,5,6) *Tas til etterretning og implementeres i KU-program fase II for den utbyggingskorridor det skal planlegges videre for.*
- 7) *Implementeres i KU-program fase II dersom det skal planlegges videre for alt. 3 eller 6 .*
- 8) *Jfr. A10 pkt.2.*
- 9) *Alternative linjeføringer i Sandvika-området og på Røysehalvøya vil bli vurdert nærmere for alt.2 i tilleggsutrednings-perioden.*
- 10) *Alt. 6A vil bli ytterligere vurdert/bearbeidet fra Hov til Hønefoss i tilleggsutredningsperioden. I fase II vil en kun gå videre med utredning av den valgte korridor.*
- 11) *Tas til orientering. Valg av stasjonslokalisering er ennå ikke gjort. Vil bli avklart i samarbeide med Ringerike kommune under hovedplanarbeidet, dvs. fase II.*
- 12) *Tas til orientering. I fase II vil behov for tilbringersystem bli vurdert. Virkninger av stasjonslokaliseringene vil bli nærmere vurdert i forbindelse med hovedplanarbeidet.*
- 13,14) *Tas til orientering.*
- 15) *NSB vil tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 2/6A for å avklare kostnader , økonomi og andre konsekvenser.*
- 16) *Tas til etterretning. Følges opp ved fastlegging av KU-program for fase II.*

A12 Statens forurensningstilsyn

- 1 Samfunnsøkonomiske vurderinger i jernbaneutredningens hovedrapport burde inngått i konsekvensutredningen for fase I
- 2 For boliger bør det benyttes en utendørs døgnekvivalent støygrense på 55-60 dBA og 50 -55 dBA ved spesielt støyømfindtlige bebyggelse/områder. Dersom det er økonomisk gjennomførbart bør tiltaksgrensene for nevnte områder være hhv 55dBA og 50dBA .
- 3 Kostnader for støyulemper er i utredningen satt til kr. 10.000 pr. person pr. år. Dette tallet gjelder pr. person som føler seg sterkt plaget av støyen. Dette er det ikke tatt hensyn til i beregningene. Tall for antall personer i % som vil føle seg sterkt plaget av støy er gjengitt.
- 4 Det stilles spørsmål om stasjonsvalg på Tollpinnrud er i strid med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. En slik plassering vil skape et nytt transportbehov fra bykjernen ifht om eks.

stasjon i byen ble benyttet.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering og diskuteres med fagdepartement.*
- 2) *NSB bruker de samme krav som pr. dato gjelder for vegtrafikkstøy, og vil følge de krav som til enhver tid er fastlagt for jernbanestøy av Miljøverndept.*
- 3) *Tas til etterretning. Beregningene vil bli revurdert og evt. justert.*
- 4) *Jfr. A11 pkt. 11.*

A13 Riksantikvaren

- 1 Riksantikvaren (RA) vil kreve at det foretas tilleggsutredninger om kulturminner og kulturmiljøer i henhold til Kulturminnelovens § 9 før det fattes vedtak om trasevalg for valg av alt.1 eller alt.2 mellom Sundvollen og Hønefoss. Valg av korridor må utstå til undersøkelsene er foretatt.

Forøvrig anses kravet til konsekvensutredning fase I å være oppfylt.

ALT.1 LOMMEDALEN

- 2 Dersom dette alt. blir valgt må tilpasningen mellom bane og terreng ofres spesiell omtanke i KU fase II
- 3 Landskapsbilde ved Kroksund vil bli ødelagt av to nye bruer. En trase som berører hellerisningene ved Grendehuset syd for Sundvollen er uakseptabelt for RA.
- 4 Alt.1 med endel korrigeringer vil kunne aksepteres av RA som hovedkorridor for strekningen Oslo - Sundvollen. RA vil sterkt fraråde at strekningen Sundvollen - Hønefoss, som foreslått, kommer til utførelse. Dersom strekningen skal kunne vurderes som aktuell på lik linje med de andre traseene, må det først foretas undersøkelser ihht Kulturminnelovens § 9.

ALT:2 SANDVIKA

- 5 RA vil sterkt frarå at strekningen Sundvollen - Bymoen kommer til utførelse slik den er planlagt. Strekningen Sundvollen - Hønefoss frarådes bygget. Dersom strekningen skal kunne vurderes som aktuell på lik linje med de andre traseene, må det først foretas undersøkelser ihht Kulturminnelovens § 9.

VARIANT 2A

- 6 Tiltaket vil kunne skade automatisk fredete kulturminner og det miljø de er en del av. Området er ikke tilstrekkelig undersøkt mht slike kulturminner, og lar seg derfor ikke vurdere.

ALT. 3 GREFSEN

- 7 RA har ingen spesielle innvendinger til denne traseen. RA tar sterkt forbehold om tunnelmassene både når det gjelder transport, og lagring. Dette må utredes særskilt.

VARIANT 3 B

- 8 Riksantikvaren vil sterk fraråde at dette alt. kommer til utførelse.

VARIANT 3 C

- 9 RA motsetter seg at alt. kommer til utførelse.

ALT. 6 SKØYEN - ÅSA

- 10 Jfr. det som er sagt om tunnelmasser i alt. 3A, ellers ingen kommentarer.

VARIANT 6B

- 11 RA vil ikke kunne godta alternativet, frarådes bygget.

ALT. 4 A OG B SUNDVOLLEN - ÅSA

- 12 Alt. 4A: RA har ingen spesielle innvendinger til traseen. Alt. må ses i sammenheng med alt.1. En må se på om viadukter kan erstatte fyllinger for å gi en mykere tilpasning til terrengformene.

Alt. 4B: Frarådes bygget.

ALT. 5A OG 5B TUNNEL UNDER TYRIFJORDEN

- 13 RA vil motsette seg at alt. 5A + alt. 1 og alt. 5B + alt. 2 kommer til utførelse. Begge alt. frarådes bygget.

OPPSUMMERING KU - FASE I

- 14 RA vil kunne gi sin tilslutning til alt. 3A, 6A og 4A i kombinasjon med alt. 1 mellom Skøyen og Sundvollen. For alt. 3A og 6A tas det forbehold om at problemene med tunnelmassene kan løses tilfredsstillende.
- 15 RA anbefaler at alt. 4A i kombinasjon med alt.1 mellom Skøyen og Sundvollen velges som hovedkorridor for Ringeriksbanen
- 16 RA fraråder følgende alternativer: alt.1 mellom Sundvollen og Hønefoss,

alt.2, alt.2A,alt.3B, alt.3C,alt.4B,alt.5A,alt.5B og alt.6B.

KU - FASE II-PROGRAMMET

- 17 En rekke punkter med krav om forhold som skal avklares i forbindelse med konsekvensutredning fase II er angitt. Det forutsettes videre at fylkeskommunenes kulturetater blir kontaktet for ytterligere opplysninger, veiledning og råd ved utarbeiding av KU fase II-program.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tilleggsutredninger vil bli gjennomført i samarbeide med Fylkeskultursjefen i Buskerud.*
- 2) *Alt. 1 er ikke lenger aktuell som utbyggingskorridor, men NSB skal tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 1/6A.*
- 3,4) *Tas til orientering, jfr. forøvrig pkt.2.*
- 5) *Tas til orientering, jfr. forøvrig pkt.1.*
- 6) *Tas til orientering, alt. 2A utgår. Nye alternative traseføringer i Sandvika vil bli vurdert.*
- 7) *Tas til etterretning,jfr. forslag til KU program fase II i KU fase I av 1.juli 1993.*
- 8,9) *NSB går ikke videre med disse alternativene.*
- 10) *Jfr. pkt. 7.*
- 11) *NSB går ikke videre med dette alternativet.*
- 12) *Jfr. A10 pkt. 2.*
- 13) *Alt. 5A og 5B utgår som aktuelle utbyggingskorridorer.*
- 14) *Tas til orientering. Alt. 3A er lite aktuell, alt. 4A utgår,jfr. A10 pkt. 2.*
- 15) *Tas til orientering.Jfr. pkt. 14*
- 16) *Tas til orientering, alt.1 , 2A,3B,3C og 4A og B er ikke lenger aktuelle.*
- 17) *Tas til etterretning. Samarbeide med Fylkeskultursjefen i Buskerud etableres i forbindelse med tilleggsutredninger i fase I. Dette samarbeide vil bli videreført i forbindelse med utarbeidelse av KU fase II-program og gjennomføringen av KU fase II.*

A14 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

REGIONALE TRANSPORTLØSNINGER

- 1 Det er et overordnet mål å utvikle et miljøvennlig samferdselstilbud og øke kollektivtrafikkens andel av persontrafikken i hovedstadsområde. En fremføring av Ringeriksbanen over Sandvika vil gi best mulighet for å oppfylle dette målet.

- 2 Utredningen beskriver at togkapasiteten gjennom Oslotunnelen er et mindre vesentlig problem, og at Ringeriksbanen ikke vil medføre øket trafikk gjennom tunnelen. Fylkesmannens høringsuttalelse er basert på tiltakshavers vurdering av dette spørsmålet. Fylkesmannen vil understreke betydningen av at det sikres tilstrekkelig kapasitet i Oslo-tunnelen.
- 3 Viser til pågående utredningsarbeide for Vestkorridoren og påpeker viktigheten av at arbeidet med Ringeriksbanen samordnes med dette arbeidet, med sikte på å finne frem til løsninger som samlet kan gi det beste kollektivtrafikktilbudet.

ANBEFALING AV ALTERNATIVER FOR VIDERE UTREDNING

- 4 Vanskelig å anbefale videre utredning av alt. 1 og 2 p.g.a. de store natur- og miljøkonfliktene. Det bør søkes en løsning som kan ivareta såvel verneinteressene som hensynet til effektiv kollektivtrafikkbetjening. Viser til innsigelse fra Akershus Fylkeslandbruksstyre av 14.10.93
- 5 Anbefaler at det foretas videre utredning av mulige traseer innenfor hovedalt. 2 Sandvika. En løsning på Akershussiden må ikke binde opp den videre trase i Hole og Ringerike. Kan løses ved et justert alt. 2 i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6A. Er slakere kurve for alt.2 i Sandvikaområdet vurdert?
- 6 Dersom en jernbanetrase i Bærum fortsatt viser seg problematisk p.g.a. natur- og miljøkonsekvenser, anbefales det at alt. 6A utredes parallellt for å unngå forsinkelser i planprosessen.

UTREDNINGSPROGRAM FASE II

- 7 Forutsetter at trasevalg, stasjonslokalisering, avgangsfrekvens og koordinering med øvrig kollektivtrafikk blir vurdert i sammenheng med transportanalysen for Vestkorridoren.
- 8 Må vurdere realismen i de foreløpige forslagene til utfylling og deponering av masseoverskuddet, da det syntes å være stor usikkerhet knyttet til tidspunkt, planprosess og tillatelser for gjennomføring. Konsekvensene av etablering av fyllinger og deponier må utredes.
- 9 Konsekvenser for grunnvann og evt. endringer i hydrologiske forhold og deres konsekvenser for vegetasjonen må utredes (i tilknytning til tunnelene).
- 10 Konsekvenser og avbøtende tiltak ifm tverrslag må utredes.

- 11 Sikkerhets- og beredskapsforhold ved de lange tunnelene må utredes og vies stor oppmerksomhet i det videre utredningsarbeidet. Det må legges til rette for sikring av de reisende ved ulykker inne i tunnelen.
- 12 Fra 1.01.94 vil Fylkesmannen igjen overta miljøansvaret for Akershus. Fylkesmannens Miljøvernadv. er innstilt på å medvirke i forelåtte referansegruppe for KU i fase II.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering.*
- 3) *Samordning skjer internt hos NSB jfr. forøvrig A6 pkt.2.*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *NSB vil tilleggsutrede kombinasjonsalternativet 2/6A.*
- 6) *Det er ikke aktuelt å parallellutrede alternativer i forskjellige korridorer. Hovedplanarbeidet er omfattende og krever store ressurser og er forholdsvis kostbart.*
- 7) *Jfr. A6 pkt.2.*
- 8,9,10,11) *Tas til etterretning og implementeres i KU fase II- programmet. Jfr. forøvrig forslag til KU program fase II i KU fase I av 1.juli 1993.*
- 12) *Tas til orientering.*

A15 Fylkesmannen i Buskerud

- 1 Natur- og kulturlandskapet i Hole og Ringerike har nasjonal verdi. En trasekorridor over Røysehalvøya (alt. 1 og 2 med tilpasninger fra Sundvollen til Hønefoss ikke kan aksepteres.
2. Mhp. virkninger for dyrelivet og det biologiske mangfold kan alt. 1 og 2 med tilpasninger fra Sundvollen til Hønefoss ikke anbefales. Alt. 3A og 6A er å foretrekke.
3. Alt. 1 og 2 fra Sundvollen til Hønefoss vil ha størst negative virkninger for friluftsliv og rekreasjon. Alt. 3A og 6A er å foretrekke.
4. Stasjon i Hønefoss sentrum forutsettes som en gitt premiss for valg av hovedkorridor og det videre plan- og utredningsarbeide.
- 5 NSBs alt. 6A Skøyen - Åsa anbefales til videre utredning. Dersom Sandvika innpasses i trasevalget, anbefales et justert alt. 2 over Sandvika som legges i tunnel til Åsa for deretter å kombineres med alt. 6A.

6. Avbøtende tiltak må avklares i Ku fase II. Videre må bruk/deponering av masseoverskuddet avklares i god tid før reguleringsplanbehandling og anleggsstart. Konsekvenser og avbøtende tiltak ifm tverrslag må utredes nærmere. For støy bør oversiktlige støysonekart med 55db(A) døgnekvivalent støynivå utarbeides.

NSBs kommentarer:

- 1,2,3) *Tas til orientering. Alt.1 utgår som aktuell utbyggingskorridor. Et kombinasjonsalternativ 1/6A vil bli tilleggsutredet.*
- 4) *Tas til orientering, jfr. A11 pkt. 11.*
- 5) *Tas til orientering.*
- 6) *Tas til etterretning og innarbeides i KU fase II - programmet. Jfr. forøvrig kommentarer til A14 pkt. 8,9,10,11. Med hensyn til støy vises til kommentarer til A12 pkt.2*

A16 Fylkeslandbruksstyret i Akershus

- 1 Akershus fylkeslandbruksstyre har følgende innsigelser til jernbaneutredningen:
 1. Alt. 1 Skøyen - Lommedalen
 2. Alt. 2A med variantene Frogner og Avtjerna
- 2 Alt. 2 Sandvika, må ta hensyn til Jong gård i detaljplanarbeidet. Ingen merknader til øvrige traseer, Ingen merknader til fase II programmet.

NSBs kommentarer:

- 1) *Innsigelsene tas til etterretning. Alt.1 er ikke lenger en aktuell utbyggingskorridor. Vi vil tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 1/6A. Det er ikke aktuelt for NSB å gå videre med planlegging på Alt. 2A variantene Frogner og Avtjerna slik de nå foreligger. Vi vil tilleggsutrede andre alternative trasefremføringer i Sandvika-området.*
- 2) *Tas til orientering.*

A17 Fylkeslandbruksstyret i Oslo

- 1 Oslo Fylkeslandbruksstyre har ingen merknader til Ringeriksbanen - jernbaneutredningens hovedrapport eller konsekvensutredning fase I.

A18 Fylkeslandbruksstyret i Buskerud (inkl. C8 og C9)

- 1 Følgende traseer kan anbefales i prioritert rekkefølge:

- .1 6A Skøyen - Åsa - Hønefoss by
- .2 3A Grefsen - Hønefoss by
- .3 3C Grefsen - Hønefoss by
- .4 4A Skøyen(Sandvika)- Sundvollen - åsa - Hønefoss by

Følgende traseer kan ikke aksepteres:

- .1 4B Skøyen (Sandvika)-Sundvollen - Åsa -Tollpinnrud
- .2 6B Skøyen - Åsa-Tollpinnrud
- .3 3B Grefsen - Tollpinnrud
- .4 1 Skøyen - Kroksund-Tollpinnrud
- .5 5A Skøyen (Sandvika)-Kroksund-Tollpinnrud
- .6 2 Sandvika - Kroksund-Tollpinnrud
- .7 5B Skøyen (Sandvika)-Kroksund-Tollpinnrud

- 2 Stasjonsplassering/togstopp anbefales i Hønefoss by og ved Sundvollen. Stasjonsplassering ved Tollpinnrud og på Kroksund/Vik kan ikke aksepteres.
- 3 Forøvrig slutter fylkeslandbruksstyret seg til landbruksnemdene i Tingerike og Hole sine uttalelser og til landbruksavdelingens merknader.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A10 pkt.2 og A13 pkt. 13 og 16.*
- 2) *Tas til orientering. Stasjonsplasseringer avklares i samarbeide med kommunene, jfr. forøvrig A11 pkt.11.*
- 3) *Tas til orientering.*

A19 Forsvarets Bygningstjeneste

1. Banen ser ikke ut til å komme i konflikt med Forsvarets anlegg. Det er en fordel at banen legges i tunnel. I KU fase II bør det vurderes nærmere eventuelle konflikter mellom trase og Forsvarets faste anlegg og etablissementer. . .
2. På detaljert plannivå er det regionale ledd som er høringsinnstans, hhv. FBT avd.Viken og FBT avd. Hamar.

NSBs kommentarer:

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

B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

B1 Akershus fylkeskommune

- 1 Fylkesutvalget mener at Ringeriksbanen, sammen med andre jernbaneprosjekter og øvrige kollektivtrafikktiltak, vil være et viktig tiltak for å forbedre kolektivtrafikktilbudet i hovedstadsregionen og bidra til et mer miljøvennlig utbyggingsmønster.
- 2 Fylkesutvalget finner at den foreliggende grovmaskede konsekvensutredning på en tilfredsstillende måte gir grunnlag for valg av trasekorridor.
- 3 Fylkesutvalget anbefaler at det i konsekvensutredningens fase II foretas videre utredninger av hovedalternativ 2 over Sandvika med sikte på å finne en tilfredsstillende trase og stasjonslokalisering i vestre Bærum i forhold til natur, landskap og miljø.
- 4 Fylkesutvalget ber om at følgende forhold blir vektlagt i konsekvensutredningens fase II:
 - lokaliseringen av stasjoner, stoppmønster, avgangsfrekvens og koordineringen med den øvrige kollektivtrafikken for å gi størst mulig effekt for det samlede kollektivtransporttilbudet. Spesielt må omstigningsmuligheter mellom høyhastighets-, fjern- og intercitytog vurderes. Det forutsettes at dette skjer i nær kontakt og samordnet med konsekvensutredningsarbeidet for Transportkorridor vest.
 - hvordan nye stasjoner vil påvirke eksisterende tettsteder, kulturlandskap, kulturminner og friluftsområder
 - konsekvenser for vassdrag må vektlegges sterkere, spesielt vassdragene som er vernet mot kraftutbygging
 - nærmere vurdering av forslagene til deponering av overskuddsmasser, da det synes å være stor usikkerhet knyttet til planer, tillatelser og tidspunkt for gjennomføring. Konsekvensene av deponiene bør utredes.
 - konsekvensene av , og avbøtende tiltak ifm tunnelverrslag.
 - en samlet kulturvern faglig vurdering av trasealternativene (det forutsettes at kulturminnevernforvaltningen trekkes aktivt inn i de samarbeidsgrupper som opprettes)

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

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

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering*
- 3) *NSB vil tilleggsutrede alternative traseføringer i Sandvika-området, samt utrede et kombinasjonsalternativ 2/6A.*
- 4) *Tas til orientering. Opplistede forhold vil bli nærmere vurdert i forbindelse med fastlegging av KU - program for fase II. I den forbindelse vil det bli etablert en referansegruppe med representanter fra berørte myndigheter (kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå). Kulturvern faglig vurdering vil bli foretatt for aktuelle trasealternativer innenfor valgt utbyggingskorridor. Forøvrig jfr. A6 pkt.2*
- 5) *Tas til orientering. SL vil bli invitert til å delta i det videre planarbeidet i fase II.*

B2 Buskerud fylkeskommune

- 1 Fylkesdelplan for Ringeriksbanen er ment å fungere som Buskerud Fylkeskommunes uttalelse til hovedrapporten og konsekvensutredningen for ny Ringeriksbane.
- 2 Fylkesdelplanen har følgende relevante konklusjoner:
- .1 NSBs hovedalternativ 6A Skøyen - Hønefoss anbefales til videre utredning. Dette alternativet vil best ivareta det overordnede målet om forkortet reisetid Oslo - Bergen, og styrke Hønefoss som regionalt senter i Buskerud.
- .2 Ringeriksbanen bygges. Tiltaket må få den fremdrift som NSBs planer forutsetter.
- .3 Ringeriksbanen skal stå ferdig til bruk etter den anbefalte korridor innen år 2001.
- .4 Ringeriksbanen må ha stasjon i Hønefoss sentrum.
- .5 Det må gis rom til etablering av park-and-ride ordninger i tilknytning til stasjonen. Tilfredsstillende rutebilholdeplasser og taxiholdeplasser nær

stasjonen.

.6 Stasjonen bør oppleves som et naturlig stopp-punkt. NSB må drive aktiv markedsføring av tog som et komfortabelt og attraktivt alternativ.

.7 Lokaltog minst hvert kvarter i morgen- og ettermiddagsrushet mellom Hønefoss og Oslo. Forøvrig hver halvtime. Tilfredsstillende tilbringertjeneste med buss til stasjonen. Biletpris på bruk av lokaltog som ikke overstiger dagens pris på bussruten. Økonomisk kompensasjon fra Staten til Buskerud fylkeskommune for tapt overskudd fra Oslobussen til kryssubsidier av lokale bilruter. Økonomisk støtte til å bygge opp nye matebussordninger i Hole og Ringerike.

.8 Opprettholdelse av dagens stoppmønster på strekningen Hønefoss - Finse. Inter City tog fra Vestfold og lokaltogene fra Drammen må få god korrespondanse med Bergens-togene. Nye togtilbud på Randsfjordbanen mellom Drammen og Hønefoss i korrespondanse med fjerntogene til og fra Bergen.

.9 Det satses på å opprette forbindelse på veg og bane østover fra Hønefoss over Hadeland mot Gardermoen og Mjøsområdet. Det satses på ringbane mellom Oslo - Drammen - Hønefoss - Oslo. Staten / NSB overtar det fulle ansvar for minst ett lokaltog pr. virkedag mellom Geilo og Drammen (Vøgne).

.10 Det satses på tverrforbindelse over Oslofjorden. Søke samarbeid med Vestfold/Telemark om eventuell ringbane fra Drammen over Kongsberg-Telemark-Vestfoldbyene-Drammen.

3 Fylkestingets vedtak:

.1 Fylkestinget vedtar Fylkesdelplanen for Ringeriksbanen/Bergensbanens forkortelse uten endring, med anbefalt hovedalternativ 6A til videre utredning.

.2 Fylkestinget vil understreke fylkesdelplanens målsettinger angående fremdrift og ferdigstillelse av banen (før 2001) og målsettinger om stoppmønster og regional utvikling. Det er av stor betydning at dette tiltaket blir sett i sammenheng med andre tiltak for å oppnå god miljømessig effekt og regional utvikling.

.3 Fylkestinget vil videre understreke fylkesplanens mål om å øke andelen av gods- og persontrafikk på jernbane vesentlig, med henblikk på reduksjon

i forbruk av fossilt brennstoff og andre utslipp til atmosfæren. en slik effekt oppnås best ved å gjøre et trasevalg som legger til rette for en best mulig lokaltogdekning mellom Oslo og Hønefoss.

.4 Fylkestinget ber om at statlige myndigheter (Statens Vegvesen og NSB) samordner sine utbyggingsplaner, slik at tunnellmassene straks kan utnyttes. Det forutsettes at en slik samordning ikke vil føre til forsinkelse av utbyggingen av Ringeriksbanen.

.5 Fylkestinget krever at Staten øker rammeoverføringene til samferdselsformål i Buskerud slik at det økte tilskuddsbehov til lokale bussruter som følge av Ringeriksbanen i Ringeriksregionen kan dekkes.

.6 Bergensbanens forkortelse ved bygging av Ringeriksbanen og utbygging av Vestfoldbanen innebærer en forskyvning av transporttilbudet bort fra Kongsbergregionen og Midt fylket. Dette "transportvakum" må kompenseres og slik kompensasjon kan best skje ved forlengelse av dobbeltspor og intercity-tog Kongsberg - Oslo - og gjennomgående tog i rute Oslo - Drammen - Hokksund - Hønefoss - Oslo.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Punktet tas til orientering. Vedr. underpkt. 4, jfr. A11 pkt 11 Vedr. underpunkt 5; parkeringsplasser, bussholdeplasser og taxiholdeplasser vil bli vurdert i forbindelse med tilbringertjenesten til stasjonen under hovedplanleggingen.*
- 3) *Punktet tas til orientering. Vedr. underpkt. 4; samordning/koordinering med Vegvesenets utbyggingsplaner og prosjekter vil skje i den grad det er praktisk mulig.*

B3 Hordaland fylkeskommune

- 1 Fylkesutvalget understreker at bygging av Ringeriksbanen er svært viktig for utviklingen av Bergensbanen til et effektivt, raskt og miljøvennlig transporttilbud for øst-vest trafikk.
- 2 Ingen merknader til forslag til fylkesdelplan, hovedrapport og KU fase I. I det videre planarbeide må det legges større vekt på banen sin betydning for Bergen og Hordaland. Det må videre komme igang planlegging og avsettes investeringsmidler til utvikling av funksjonelle terminalanlegg i Bergen og på Voss.

-
- 3 Ved valg av alternativ må det legges vekt på det overordnende mål om å få reisetiden ned til 3t - 3,5t.
 - 4 En forutsetter at Stortinget følger opp med nødvendige investeringsmidler for å sikre en raskest mulig gjennomføring av Ringeriksbanen.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *I forbindelse med den interne jernbaneutredningen for Bergensbanen som skal ferdigstilles våren 1995, vil det bli nærmere vurdert næringsmessige virkninger for Bergensområdet som følge av en utbygging av hele Bergensbanen. Forøvrig vil NSB legge større vekt på Ringeriksbanen's betydning for Bergensbanen i forbindelse med tilleggsutredningsarbeidet.*
- 3,4) *Tas til orientering.*

C KOMMUNALE ORGANER

C1 Oslo kommune

- 1 Etter Oslo kommunes vurdering er forholdet til vedtatte og påbegynte arealplaner i Oslo ved de ulike trasealternativer i liten grad belyst i konsekvensutredningsfase 1. Dette må tas opp i fase II. De direkte og indirekte økonomiske konsekvenser ved de ulike alternativer bør belyses.
- 2 I tillegg til pkt.1 ber Oslo kommune om at konsekvensutredningsprogrammet for fase II bør utvides når det gjelder følgende forhold: stasjonslokalisering, støy og vibrasjoner, landskap/naturmiljø/kulturmiljø,hydrologiske konsekvenser og vannressurser, samt barn og unges oppvekstmiljø.
- 3 Etter Oslo kommunes vurdering bør NSBs forslag om særskilt kommunedelplan for Ringeriksbanens trase gjennom Oslo utelates. Konsekvensutredningsfase II bør gi tilstrekkelig grunnlag for reguleringsplan.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til etterretning for den utbyggingskorridor det skal planlegge videre for. Med hensyn til fastlegging av KU-program for fase II jfr. kommentarer til B1 pkt.4.*
- 2) *Med unntak av "barn og unges oppvekstmiljø" er alle forhold som her nevnes tatt inn i forslag til KU-program for fase II. En nærmere spesifisering av innholdet vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelsen av revidert KU fase II-program for valgt korridor, jfr. pkt. 1 ovenfor.*
- 3) *Tas til etterretning.*

C2 Bærum kommune

- 1 Anbefaler primært alt. 2 under den betingelse at ulemper ved inngrep i Jong-området kan unngås eller minimaliseres.
- 2 Alt. 2A og 1 forkastes.
- 3 NSB anmodes om å vurdere varianter av alt.2 som uten nye dagstrekninger gjennom Bærum lar seg kombinere med alt. 6. Det legges vekt på å legge en stasjon som betjener Rykkinnområdet, og at

stasjonen primært legges i fjell. Hvis dette ikke er mulig, vurderes et alt. med stasjon kombinert med en kort strekning i dagen.

- 4 Uansett hvilken trase som velges, forutsettes at det legges en stasjon som kan betjene et av tettsetra i Bærum kommune (utenom Sandvika).
- 5 Kommunestyret slutter seg til de merknadene til konsekvensutredningen som fremgår av saksfremlegget pkt.3

NSBs kommentarer:

- 1,2) **Tas til orientering. Alt 1 og 2A er ikke lenger aktuelle utbyggingskorridorer. NSB vil tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 1/6A og 2/6A, samt vurdere alternative traseføringer for alt.2 i Sandvikaområdet.**
- 3,4) **NSB vil tilleggsutrede nye alternative traseføringer i Sandvika-området med sikte på å betjene Rykkinn, samt et kombinasjonsalternativ 2/6A.**
- 5) **Kommentarene tas til orientering og vil bli vurdert nærmere i forbindelse med fastlegging av KU-program fase II, jfr. B1 pkt.4.**

C3 Drammen kommune

(Kommentarer til fylkesdelplanen for RRB)

- 1 Anbefaler alt. 2.
- 2 Alternativt reiseopplegg for Drammens del vil være å nytte Randsfjordbanen. Ønskelig at NSB nytter gjennomgående vogner som settes opp i Drammen, og som koples på Bergenstoget i Hønefoss. Slik unngår man togbytte i Hønefoss. En ønsker videre at det opprettes tilbringertog til/fra alle bergentogene.
- 3 Det kollektive transporttilbudet mellom nedre og øvre del av Buskerud må ikke svekkes.
- 4 Togtilbudet på Randsfjordbanen bør utvikles og styrkes i kontakt med Bergensbanen.
- 5 Ønskelig med en mer omfattende vurdering av hvilke konsekvenser Ringeriksbanen vil få for utviklingen av Drammensområdet.

NSBs kommentarer:

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

5) *Tas til orientering.*

C4 Hole kommune

- 1 Legger vekt på de natur- og miljøforstyrrelser som en jernbane i dagen vil påføre kommunen, hvis den legges sentralt gjennom bygda. I en samlet vurdering vil fordelene ikke oppveie ulempene.
- 2 Manglende dokumentasjon av N/K-beregningene, og bemerker spesielt de høye verdier for gevinst for ny trafikk samt manglende kostnadssetting av negative virkninger.
- 3 NSBs KU fase I og hovedrapporten tas til etterretning under henvisning til saksutredning og vedtak (ikke vedlagt)

Vedtak:

- 4 Tiltrer primært anbefaling gitt 9.9.93 av politisk styringsgruppe oppnevnt av Buskerud fylkeskommune.

Alt. 6A Skøyen - Hønefoss anbefales for videre utredning. Dette alt. vil best ivareta det overordnede mål om forkortet reisetid Oslo - Bergen og styrke Hønefoss som regionalt senter i Buskerud.
- 5 Dersom Sandvika innpasses i trasevalget for Bergensbanens forkortelse, anbefales sekundært en kombinasjonsløsning av alt. 2 og 6A i tunneltrase.
- 6 Jernbanekryssning i bro over Tyrifjorden/Steinsfjorden og en åpen jernbanekorridor som skjærer store sentrale deler av kommunen i to er uakseptabel for kommunen pga de store neg. konsekvensene.
- 7 Kommunen forutsetter at en Ringeriksbane ikke forringer dagens kollektive transporttilbud i noen del av kommunen.
- 8 Kommunen forutsetter at ny vegtrase Rørvik-Vik legges i tunnel på hele strekningen, slik at bru i Kroksund unngås. Denne forutsetningen innarbeides i utkast til ny kommuneplan i Hole kommune.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Delrapport "Samfunnsøkonomisk nytte Ringeriksbanen", NSB Ksm, 19.mai 1993 sendes kommunen. Her er N/K-beregningene vist.*

- 3) *Tas til orientering.*
- 4,5,6) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig B1 pkt.3*
- 7) *Forhold NSB ikke har kontroll over.*
- 8) *Tas til orientering*

C5 Ringerike kommune

- 1 Anbefaler alt. 6A Skøyen - Hønefoss.
- 2 Subsidiært er alt. 2 også akseptabelt.
- 3 Bergensbanen/Ringeriksbanen må ha en stasjon i Hønefoss sentrum. Stasjon på Tollpinnrud kan ikke anbefales
- 4 KU-program for fase II anbefales.
- 5 Det anbefales at det opprettes nye kontaktgrupper mot de interesserte kommuner og fylkeskommuner i det videre arbeid.
- 6 Planlagt tempoplan for planlegging og utbygging må holdes.

NSBs kommentarer:

1,2,3,4,5,6) Tas til orientering. Jfr. forøvrig A11 pkt. 11.

C6 Bergen kommune

- 1 Fremleggingen av jernbaneutredningen representerer et meget viktig resultat i arbeidet med forkortelse av Bergensbanen. Det anbefales at rapporten legges til grunn for det videre arbeid med utbygging av Ringeriksbanen.
- 2 Videre arbeider forventes å bli gjennomført så snart som mulig, med ferdigstillelse i år 2001 som mål. Anbefaler videre at arbeidet med opprusting av Bergensbanen til høyhastighetsstandard intensiveres slik at mål om reisetid på 3t - 3,5t nås i overskuldig fremtid.

(+div. Kommentarer til hovedplan for dobbeltspor gjennom Ulriken som ikke har noe med RRB å gjøre.)

NSBs kommentarer:

1,2) Tas til orientering.

C7 Vaksdal kommune

- 1 Ingen merknader til fremlagte høringsdokument.
- 2 Viktig at jernbanen får en standard som gjør at en større del av gods- og persontrafikk kommer over fra veg og luft til bane.

NSBs kommentarer.

- 1,2) *Tas til orientering.*

C8 Ringerike Landbruksnemd (vedlagt høringsuttalelse A18 og C5)

- 1 Alt. 3A, 3C og 6A har ikke nevneverdige konsekvenser for driftsforholdene i landbruket og kan følgelig anbefales.
- 2 Alt. 4A gjør minst skade for landbruket i Ringerike. Traseen er noenlunde akseptabel, men ønsker traseen primært i tunnel helt frem til Hønefoss.
- 3 Alt. 2 og 5B, 1 og 5A, 3B og 6B, 4B (værst tenkelig alt.), og 4 var. kan ikke aksepteres.
- 4 Stasjon på Tollpinnrud kan ikke anbefales. utbygging av Hønefoss stasjon, evt. ny Hønefoss bystasjon vil være den beste løsningen for landbruksinteressene i Ringerike og anbefales som stasjonsalternativ for Hønefoss.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Jfr. A10 pkt.2*
- 3,4) *Tas til orientering. Alt. 1 og 4 er ikke lenger aktuelle utbyggingskorridorer. NSB vil tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 1/6A. Jfr. forøvrig B1 pkt.3 og A11 pkt.11.*

C9 Hole Landbruksnemd (vedlagt høringsuttalelse A18)

- 1 Alt. 3A,3B,3C,6A og 6B berører ikke landbruket i Hole og kan anbefales.
- 2 Alt. 4 er noenlunde akseptabelt, men tunnelutgang ved Sundvollen må legges noe lenger øst for å unngå kryssing av et større jordbruksareal i området. Alternativet er kun akseptabelt kombinert med stasjon ved Sundvollen.

- 3 Alt.4 var., 5B og 5A, 1 og 2 kan ikke anbefales.
- 4 Alternative løsninger gjennom Hole (Hole kommune, NSB baneregion sør, Buskerud fylkeskommune), A,B og C, kan heller ikke anbefales.
- 5 Boligbygging på dyrka mark rundt Vik , som en følge av stasjonsplassering her kan ikke aksepteres. En evt. stasjon må legges til Sundvollen - området.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Jfr. A10 pkt.2*
- 3,4,5) *Tas til orientering.*

C10 Bærum Landbruksnemnd

- 1 Landbruksnemnda tilrår at:
 - Akershus Fylkeslandbruksstyre, (AF) fremmer innsigelse til alt. 2A via Rykkinn med alle varianter
 - AF vurderer innsigelse til alt.1
 - AF ikke har innsigelse til alt.2, men vil be om at traseen legges slik at den blir til minst mulig ulempe for Jong gård
- 2 Alt. 6 bør foretrekkes.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering.*

C11 Oslo Landbruksnemnd

- 1 Oslo Landbruksnemnd har ingen bemerkninger til alternativene som berører Oslo.

NSBs kommentarer:

- 1,) *Tas til orientering.*

D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

D1 Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s

- 1 Anser en trasèløsning om Sandvika som den gunstigste for best mulig samspill mellom jernbane og bussdrift. Forutsetter da å mate trafikanter inn mot Sandvika.
- 2 Bekkestua er også et vesentlig knutepunkt, men total reisetid blir sannsynligvis lenger.
- 3 Tog fra Rykkinn til Oslo på 20 min. vil være en vesentlig forbedring ifht dagens ekspressbusser på 30 min., forutsatt at kvartersfrekvensen blir opprettholdt. Matebusser fra Bærums Verk blir imidlertid mindre interessant, da ekspressbussene idag bruker 30 min. NSB-stopp på Rykkinn vil primært betjene tettstedet Rykkinn.
- 4 Stopp på Rykkinn vil få konsekvenser for trafikkgrunnet og en utbedret Kolsåsbane. Viktig at prosjektene sees i sammenheng. For Rykkinn er en rask og god jernbaneløsning et bedre alternativ enn mating til en utbedret Kolsåsbane.
- 5 Ønsker å delta i planarbeidet ved utforming av lokaltogtilbudet og evt. terminaler i Bærum med tanke på busstilknytning. Viktig at togtilbud og busstilbud blir sett i sammenheng.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2,3,4) *Tas til orientering.*
- 5) *NSB vil ta initiativet til et slikt samarbeide ifm hovedplanleggingen.*

D2 AS Oslo Sporveier

- 1 Kortsiktig mål på 5 timer og en reisetidsreduksjon på 1 time medfører at hele strekningen Oslo - Hønefoss må kjøres på maks. 30 min. Hvordan kan dette oppnås i de forskjellige alternativene. Bør kommenteres i konsekvensutredningen.
- 2 En grunnleggende svakhet ved utredningen er at det ikke foreligger noe program for Ringeriksbanens plass i regionens transportsystem. En anbefaler

at man klargjør enkelte forutsetninger for prosjektet:

- .1 Beskrivelse av dagens transportsituasjon
 - .2 Prosjektets hovedmål og delmål
 - .3 Prosjektets plass i regionens transportstruktur
- 3 N/K-beregningene bør være inkludert i konsekvensutredningen, og dermed følge alle sakens fremstillinger.
- 4 For hvert alternativ er det viktig at en ser på samspillet mellom jernbane og annen kollektivtrafikk. For Grefsen alt. er det viktig å se T.baneringen og jernbanen i sammenheng. For Skøyen alt. er det viktig å legge vekt på utbygging av Skøyen terminal. For Sandvika-alt. får en større nytte av nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Sandvika kan bli et betydelig trafikkknutepunkt som kan ytterligere styrkes ved å forlenge Kolsåsbanen fra Bekkestua til Sandvika. En står også for dette alt. friere til å benytte den gamle Drammensbanetraseen til lokaltrafikk. Ny lokalbane via Fornebu kan også være aktuelt.

Trasekorridor for innføring av Ringeriksbanen til Oslo vil få betydning for satsing på omstigningsknutepunkter og senterutvikling i regionen. Hvordan samsvarer trafikkmessige konsekvenser med de regionale transportplaner, spesielt for det pågående arbeidet med "Transportutredning for Vestkorridoren"

NSBs kommentarer:

- 1) *Kortsiktig mål på 5t er et ca. anslag. Alternativene presentert gir kjøretider fra 28 min til 40 min som er tilfredsstillende både av hensyn til kortsiktig og langsiktig mål.*
- 2,3) *Tas til orientering.*
- 4) *Tas til orientering. Vurderes ved fastlegging av KU-program for fase II, jfr. B1 pkt.4.*

D3 Naturvernforbundet i Oslo og Akershus

- 1 Går imot NSBs foreløpige valg av alt. 2A. Alt. 3A,3C og 6A er akseptable. Av hensyn til trafikkgjennomgangen i Oslo-tunnellen går man inn for alt. 6A.
- 2 Argumenter imot alt. 2A er:

- .1 Konsekvenser for natur- og kulturlandskap, kulturminner, verneverdige og særegne naturområder, og jordbruket er uakseptable.
- .2 Med alt. 2A vil stasjonen i Hønefoss bli flyttet til Tollpinnrud, noe som er uheldig for sentrums-aktivitetene.
- .3 Et godt trafikkgrunnlag for alt.2A veier ikke på langtnær opp for de naturinngrepene alternativet innebærer.
- 3 Konsekvensutredningen er uttallatelig tynn mht kulturminner.
- 4 Drammen mister sin status som knutepunkt. Kongsberg må få styrket sitt tilbud. Gode korrespondanse-muligheter må sikres. Busstilbudet Hønefoss - Oslo må opprettholdes. Kolsåsbanen foreslås modernisert og forlenget til Rykkinn som et alt. til alt. 2 for å betjene Vestkorridoren.
- 5 NSB bør i fremtiden utrede konsekvensene ved ulike hastigheter på de ulike deler av banestrekningene (200 km/t, 160 km/t, 130 km/t + krengetog.).
- 6 NSB viser liten vilje til å ta konsekvensutredningen på alvor ved valg av trase. NSB er i ferd med å ødelegge sin miljøtroverdighet dersom en legger Ringeriksbanen gjennom Hole-bygda.
- 7 NSBs anslag om størrelsen på trafikkoverføring fra bil og fly til bane er svært forsiktig.
- 8 NSB har i sin utredning lagt for liten vekt på de regionale og lokale konsekvensene på Ringerike av ny bane og økt pendling.
- 9 Foretaksøkonomisk (sum av anleggskostnader og driftskostnader), kan alt. 3 og 6 være mer lønnsomme på noe lengre sikt.

NSBs kommentarer:

1,2) *Tas til orientering, jfr.forøvrig B1 pkt.3*

3) *Jfr. A13 pkt.1*

4,5,6,7,8) *Tas til orientering*

9) *Dette er bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske vurderinger som er gjennomført for alle alternativene. Alt. 1 og 2 er best.*

D4 Naturvernforbundet i Buskerud (v/ Naturvernforbundet på Ringerike)

- 1 Anbefaler primært alt. 4A via Sandvika og med stasjon på Sundvollen. Alt. vil ha høy transportmessig effekt. Foreslår en ny stasjonslokalisering på

Haugsbygd/Klekken, 100m ned i fjell.

- 2 Viktig at det legges avgjørende vekt på de negative konsekvensene for naturmiljø og kulturlandskap. NSB har ikke gjort dette.
- 3 Banen må samferdselsmessig bli mest mulig effektiv. Seksjoner med dobbeltspor bør ligge i tunnel.
- 4 Alt. 1,2,3 og 5 forkastes. Alt. 6 er sekundervalget. Gir mindre overføring av lokaltrafikk fra bil enn de alternativer som går via Bærum. Men vil ikke godta tverrslag med store inngrep i naturmiljøet og økt vegbygging i marka.

NSBs kommentarer:

- 1) *Jfr. A10 pkt.2*
- 2,3,4) *Tas til orientering.*

D5 Naturvernforbundet i Bærum

- 1 Velger primært alt. 3A eller 6A. Øvrige alternativer er uakseptable. Alt. 2 kan kun aksepteres hvis en finner alternative linjeføringer på Ringerikssiden.
- 2 Alt. 2A kan aksepteres uten daglinje i Skuidalen. Beste løsning for Rykkinn er en forlengelse av Kolsåsbanen.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering, jfr. forøvrig B1 pkt.3*
- 2) *Tas til orientering.*

D6 Oslo og Omland Friluftsråd, fellesuttalelse

- 1 Alle alt. har store negative miljømessige konsekvenser. Anbefaler et alternativ med tunnel fra Sandvika, stasjon under Rykkinn, tunnel til Sundvollen, tunnel (under Marka) øst for Steinsfjorden og videre til Hønefoss. Men man må unngå tverrslag i de sentrale deler av Marka. Foreslår at et slikt alternativ utredes.
- 2 KU fase I er i hovedsak formålstjenlig som grunnlag for valg av korridor, men NSB må før endelig innstilling på valg av korridor utrede kosekvenser av ulike tverrslagsmuligheter. Avbøtende tiltak er ikke utredet.
- 3 Er det riktig å dimensjonere for 200 km/t når miljøkonsekvensene blir så

store. Alternativer bør utredes.

- 4 Friluftsrådet ønsker å delta i Referansegruppen.
- 5 Alt. 1 ikke ønskelig. Alt. 2A Rykkinn/Avtjerna og gjennom Hole er uakseptabel. Alt. 3A og C er akseptable. Alt. 4 og 5 er uakseptable. Alt. 6 har store fordeler men negative konsekvenser ved tverrslag er forventet å bli store.
- 6 Besynderlig at NSB velger alt. 2A. Kan ikke bety annet enn at NSB legger liten vekt på miljøaspektene i saken.
- 7 Ku - program for fase II ser ut til å være godt gjennomarbeidet og formålstjenelig. Viktig med god kontakt med brukerorganisasjonene.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering, foreslått alternativ vil ikke bli utredet.*
- 2,3,4,5,6,7) *Tas til orientering. Alt.1 er ikke lenger et aktuelt utbyggingsalternativ. NSB vil tilleggsutrede et kombinasjonsalternativ 1/6A. Jfr. forøvrig B1 pkt. 3*

D7 Oslo og Omland Friluftsråd, egen uttalelse

- 1 KU fase I er i hovedsak formålstjenelig for valg av korridor.
- 2 Konsekvenser av evt. tverrslag er ikke tilstrekkelig utredet. Foreslår at NSB så snart som mulig igangsetter utredning av konsekvenser av de ulike tverrslagmulighetene, før NSB gjør endelig innstilling på valg av korridor.
- 3 Ønsker utredet et nytt alternativ som angitt i D6 pkt.1, subsidiært foretrekkes alt. 6A. Tar forbehold om konsekvenser av de ulike tverrslagmulighetene.
- 4 Ønsker deltakelse i referansegruppe.

NSBs kommentarer:

- 1,2,3,4) *Tas til orientering, foreslått alternativ vil ikke bli utredet.*

D8 Natur og Ungdom

- 1 Avviser alt. 2A. To alternativer er akseptable, alt. 3A og 6A. Anbefaler alt.

6A. Forøvrig er uttalelsen identisk med D3.

NSBs kommentarer:

1) *Tas til orientering.*

D9 Den Norske Turistforening

- 1 Alt. 1,2 og 4 er helt uakseptable. Alt. 3A,3C og 6A er forsvarlige. Støtter Oslo og Omland Friluftråds forslag om å utrede et nytt alternativ. Jfr. D6. DNT er svært overrasket over NSBs konklusjon vedrørende valg av korridor. Konsekvenser for landskap, natur- og kulturmiljø, naturressurser og friluftsliv må vektlegges sterkt.
- 2 Togpassasjerenes reiseopplevelse må nedprioriteres ifht miljøkonsekvenser og støyproblemer.
- 3 KU fase I er stort sett grundig og gjennomarbeidet. Men mangler informasjon om berggrunn- og kvartærgeologi samt beskrivelse av naturgeografiske forhold. Under naturmiljø bør det være egne delkapittel om vegetasjon/planteliv og om dyreliv utover vilt og fugl.

Deponi for tverrslag i Marka er ikke utredet. Dette bør utredes før fase II i utredningsprogrammet starter. Forutsetter at det vurderes utkjøring av tunnelmasse med tog der tverrslag kommer.

- 4 Ku-program fase II:
Korridorvalg er allerede gjort før Ku fase II starter. Materialet er for mangelfullt til at dette er forsvarlig. Naturfaglige data, lokalisering og konsekvenser av tverrslag , samt grunngivning av NSBs nåværende valg av korridor mangler. Avbøtende tiltak må inn i vurderingene.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering. Alt.1 er ikke lenger aktuell men et kombinasjonsalternativ 1/6A vil bli tilleggsutredet. Jfr. forøvrig A10 pkt. 2 og B1 pkt.3.*
- 2,3,4) *Tas til orientering*

D10 Oslo og Omegn Turistforening

- 1 Alt. 3A, 3C og 6A er best for friluftslivet. 3B og 6B er mindre gunstige. Går primært inn for alt. 6A.

- 2 Går imot alle alt. som forutsetter eller muliggjør stoppesteder i Lommedalen, ved Avtjerna, ved Kroksund/Sundvollen eller nær Åsa. Alt. 2A + 5A/5B kan være akseptable.
- 3 Tverrslag må bli minst mulig synlige og ikke forekomme i vernede områder, det samme gjelder deponier.

NSBs kommentarer:

1,2,3) Tas til orientering.

D11 Skiforeningen

- 1 Gir prinsipiell tilslutning til Oslo og Omland Friluftråds uttalelse hva angår trasevalg.
- 2 Alt.1 ,2 ,2A variant Avtjerna, 3 og 6 kan ikke aksepteres. Vil ikke ta stilling til alternativene mellom Kroksund og Hønefoss og Åsa og Hønefoss.
- 3 Alt. 2A variant Rykkinn eller Frogner er minst skadelige for verne og friluftinteressene. Foretrekker Rykkinn utfra landskapsmessige og trafikkmessige hensyn. Alt. 2A + modifisert alt. 4 er minst skadelig.
- 4 For Skiforeningen er det korridorvalg, detaljplan for trase, stasjonsplasseringer og Markatilpassninger som er interessant i det videre arbeidet. Ingen kommentarer til KU program fase II.

NSBs kommentarer:

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

D12 Bærumsmarkas Venner

- 1 Slutter seg til fellesuttalelsen fra Oslo og Omegn Friluftsråd med forslag til utredning av ny trase.
- 2 Bør bygge to spor med engang.
- 3 Alt.1 svært ugunstig. Alt.2 er best totalt sett. Alt. 4 er best gjennom Hole. Tar forbehold om trase gjennom Kjaglidalen og i Hole kommune.

Alt. 3 mindre gunstig enn alt.2, men mer gunstig enn alt. 1. Viser forøvrig

til Skiforeningens uttalelse, samt Naturvernforbundets mhp natur/kulturinngrep. i Hole.

NSBs kommentarer:

1,2,3) Tas til orientering.

D13 Skui Vel

- 1 Aksepterer ikke en åpen kryssning av Skuidalen p.g.a støyproblemer, forringelse av boligområder og nedsatt verdi på eiendommer. Verst er 2A-alternativene som vil rasere boligområder og gi store barrierevirkninger, samt ødelegge vernede og verneverdig kulturlandskap.
- 2 Nye utredninger bør konsentreres om alt. 2 og 7 (6A?), uten dagstrekninger.
- 3 Dersom vedtak om utredning av åpen kryssning av dalen, ber en om å få delta aktivt i den videre prosessen.

NSBs kommentarer:

- 1,2) **Videre planlegging etter alt. 2A vil ikke bli gjennomført. Andre alternative trasèkorridorer for alt. 2 vil bli utredet i forbindelse med utredning av alt. 2/6A som er ønsket av flere høringsinnstanser bl.a. Bærum kommune. En evt. dagsone i Skuidalen vil bli forsøkt gjort så kort som mulig. Jfr. forøvrig B1 pkt.3.**
- 3) **Videre utredningsarbeide våren/sommeren 1994 vil skje i åpenhet og i samarbeide med Bærum kommune. Berørte velforeninger vil bli informert i egne møter hvor kommunen deltar.**

D14 Bekkestua Vel

- 1 Ser fordeler med at ny Ringeriksbane legges gjennom Bærum hvis kollektivt reisetilbud forbedres. Banen bør legges slik at den er til minst mulig sjenanse for lokalmiljøet, dvs. den bør i størst mulig grad legges i tunnel. Byggingen bør sees i sammenheng med nytt dobbeltspor Skøyen - Asker.

NSBs kommentarer:

1) Tas til orientering.

D15 Tanum Vel

- 1 Nei til ny Ringeriksbane i dagen i Jongområdet. En evt. ny bane skal gå i tunnel gjennom området. Dersom tunnel ikke kan gjennomføres, avvises Sandvika som tilknytningspunkt, og det kreves at alt. 6 Skøyen - Åsa velges.
- 2 Uttalelsen begrunnes med at alt. 2 og 2A vil rasere boliger, øke støynivået til det uakseptable i et område som allerede er hardt støybelastet, samt forbruk av jordbruksarealer. Her er det et generelt krav om at gjenværende jordbruksarealer i Bærum opprettholdes. Ytterligere vil banen gi barrierevirkning for den sammenhengende "grønne korridor" i området.
- 3 Tre alternative trasèer foreslås. Disse ligger alle vest for alt. 2 og forutsetter at ny Ringeriksbane knyttes til det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker og at avgrensingen skjer i tunnell. Den lengste trasèen blir ca. 1,5 km lengre enn alt. 2. Det fremholdes at de nye trasèeforslagene eliminerer alle problemer og negative konsekvenser som alt. 2 og 2A skaper i Jongområdet.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas tilorientering. I videre utredning av alt.2 og 2/6A i Sandvikaområdet vil konsekvenser for Jong og Tanum-området bli sett nærmere på dersom disse områdene berøres.*
- 2) *Tas til orientering.*
- 3) *Alternativene tas til orientering og vil evt. bli nærmere vurdert i forbindelse med tilleggsutredning av alt. 2 og 2/6A.*

D16 Vestre Jong Huseierforening

- 1 Ber om at det tas hensyn til dyrket mark, støy og miljøplager, samt verdiforringelse av boliger.
- 2 Dersom Sandvika-alternativet velges ber en om at banen legges i tunnel ut fra Drammenbanen og i tunnel til Vøyenenga.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Jfr. D15 pkt. 3.*

D17 Syklistenes Landsforening

- 1 Slutteseg til fellesuttalelsen fra Oslo og Omland friluftsråd.
- 2 Det beste korridorvalg er Sandvika - Sundvollen - Hønefoss med tunnel fra Sundvollen under marka øst for Steinsfjorden. Stasjoner : Sandvika, Rykkinn, Sundvollen, Hønefoss. Alternativt foretrekkes alt. 2A.
- 3 Alt. 1 og 4 verst pga støy nær viktige innfallsporter til Marka. Alt. 3 og 6 avvises pga tverrslag, anleggstrafikk og midlertidig deponi i Marka.
- 4 Positiv konsekvens; sykkeltoget til Sundvollen.
- 5 Stasjon på Rykkinn må ligge lengst mulig mot nord for å øke dens influensområde. (Sykkellavstand er 5km). Stasjon ved Kroksund er å foretrekke sett i forhold til sykkel. Er svært betenkt til en stasjon på Tollpinnrud. Innføring østfra er best. Lokaltogene må betjene en sentral stasjon som knyttes til sykkelvegnettet i sentrum.
- 6 Viktig med en bane der de reisende også kan nyte utsikten. Konsekvensene ved ikke å bygge Ringeriksbanen, dvs. Basisalternativet, er dramatiske og dårlig belyst. Konsekvensutredningen gir ikke et godt nok grunnlag for en helhetlig beslutning.

NSBs kommentarer.

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

5) Jfr. A11 pkt.11. Detaljert lokalisering, tilbringersystem og koordinering med annen infrastruktur, vil skje i samarbeide med kommunene.

6) Tas til orientering.

D18 Hole Jaktforening

- 1 Kryssing av Tyrifjorden eller Steinsfjorden med bro er uakseptabelt. Foreningen har ikke tillit til avsnittet 3.3 Vannressurser i konsekvensutredningen.
- 2 En åpen jernbanetrase som deler Hole kommune er uakseptabel.

NSBs kommentarer:

1,2) Tas til orientering.

D19 Miljøet i Bygda Vår - Interessegruppe i Hole

- 1 Viser til høringsuttalelse av 14.09.92, i forbindelse med Meldingen. Nei til Ringeriksbane gjennom Hole - bygda enten det er over eller under landskapet. Henviser videre til pkt. ene 2 - 8 fra nevnte høringsuttalelse.
- 2 Konsekvensutredningen er svært mangelfull på flere punkter som er vesentlige.
- 3 Kalkylene for broene over Tyrifjorden er for lavt kalkulert. Kostnader for nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Skøyen er ikke tatt med. Uenig i regnemåte. Grefsen-alt. vil derfor komme bedre ut økonomisk i forhold til de andre alternativene enn det som til nå er vist.
- 4 Alt. 2/6A vil berøre Hole-bygda's busstilbud sterkt. Utredning av dette alternativet anses å være sløsing med ressursene.
- 5 Gruppens forslag alt. 8 over Harestua er ikke vurdert, burde ha fått en reell saksbehandling.
- 6 NSB har ikke vist vilje til å samarbeide med lokale personer utenom kommunenes byråkratier.
- 7 Harestua-alt. er det beste. Alt. 6A velges som subsidiær korridor. Den andre subsidiære korridoren er alt. 3A eller C. De to sistnevnte alternativer gir korteste kjøreveg.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering.*
- 3) *Tas til orientering. Dobbeltsporet Skøyen - Asker vil bli bygd ut uansett og regnes derfor som en del av Basisalternativet.*
- 4) *Tas til orientering.*
- 5) *Alt. 8 over Harestua er grovvurdert og funnet ikke interresant da alternativet ikke tilfredsstiller prosjektets mål og rammebetingelser.*
- 6) *På dette plannivået kan NSB ikke gå i dialog med enkeltpersoner og interessegrupper. Interessene vil være for sprikende og prosessen vil bli for tidkrevende. NSB har hatt et godt samarbeide med kommunene og fylkeskommunene under hele planleggingsprosessen. Det har vært etablert både en politisk og en administrativ kontaktgruppe.*
- 7) *Tas til orientering.*

D20 Norderhov Sogneselskap

- 1 Alternativ 6A må velges med tilknytning til eks. stasjon. Andre alternativer gjennom Hole/Ringerike er uakseptable. Alt. 6a er mest i tråd med prosjektets hovedmål; kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen.
- 2 Kostnadene for alt. 6 er kun 17% høyere enn for alt. 2. og har mange fordeler:
 - Norge kan bli et foregangsland på utvikling og bygging av lange tunneller.
 - Unngår støy, vibrasjoner, miljøkonflikter, sparer utgiftert til grunnerverv/erstatninger / under-overganger/snøbrøyting/rasrydding/kostbare grunnarbeider
 - Unngår skogbranner
 - Tunnel kan kombineres med bygging av tilfluktsrom, og bøndene kan ta imot steinmasser til utfylling/planering på eiendommene.
- 3 Stasjon på Tollpinnrud avvises.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *De sparte kostnadene er innkalkulert i kostnadsberegningene for de respektive alternativene. Punktet tas forøvrig til orientering.*
- 3) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A11 pkt.11.*

D21 Buskerud Bondelag

- 1 Uttalelsen er identisk med D20.
- 2 I tillegg ber en om at NSB må få frem netto sysselsettingseffekt i den videre planlegging.

NSBs kommentarer:

- 1) *Jfr. D20 punktene 1 -3.*
- 2) *Svært vanskelig å estimere netto sysselsettingseffekt da NSB ikke kan ha noen formening om i hvor stort omfang konkurrerende transportvirksomheter må innskrenke/legge ned. Dette er avhengig av konkurransedyktighet, politiske virkemidler etc.*

D22 Asker og Bærum Bondelag

- 1 Ønsker å unngå ytterligere inngrep i sårbare områder, slutter seg til uttalelsene fra Buskerud Bondelag og Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, som foretrekker alt. 6A. Dette alternativet er mest i tråd med prosjektets hovedmål, nemlig kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen.
- 2 Ber om at alternativer som medfører store inngrep i natur- og kulturlandskap ikke vurderes som aktuelle i den videre planlegging.

NSBs kommentarer:

1,2) *Tas til orientering.*

D23 Hole Landbrukslag

- 1 Alternativ 6A må velges med tilknytning til eksisterende stasjon. Alt. 6A er mest i tråd med prosjektets hovedmål; kortest mulig reise- og transportavstand mellom Oslo og Bergen.
- 2 Kostnadene for alt. 6 er kun 17% høyere enn for alt. 2. og har mange fordeler.
- 3 Jordvernet blir best ivaretatt ved alt. 6A.

NSBs kommentarer:

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

D24 Hole Skogeierlag

- 1 Støtter ordføreren i Hole. Stasjon kun akseptabelt i Sundvollenområdet. Jernbane gjennom Hole kan kun aksepteres i alternativ Åsa.

NSBs kommentarer:

1) *Tas til orientering.*

D25 Ringerike Krf.

- 1 Velger alt. 6A/6B og ber om en grundigere utredning av disse alternativene, der man også ser mer detaljert på stasjonsalternativene på Hvervenmoen og Tollpinnrud.

NSBs kommentarer:

- 1) *NSB anser alt. 6A og B for godt nok utredet på dette plannivået. Jfr. forøvrig A11 pkt.11*

D26 Hole Venstre

- 1 Åpen trasè gjennom Hole kan ikke aksepteres.
- 2 Slutter seg til anbefalingen fra Buskerud fylkes hovedutvalg for samferdsel om videre utredning av alt. 6A.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering.*

D27 Buskerud SV

- 1 Anbefaler alt. 6A og at en beholder nåværende Hønefoss stasjon.
- 2 Hensyn til miljø og de lokale ønsker i Hole og på Ringerike må tillegges avgjørende vekt.
- 3 Forutsetter : IC-tog til Kongsberg, fortsatt togtrafikk på Randsfjordbanen, regionstog Geilo - Hønefoss - Drammen, og at trafikken fra Bergen til Sørlands- og Vestfoldbanen går over Hokksund.
- 4 Buskerud fylke har i samarbeid med Ringerike og Hole kommune hatt en styringsgruppe som enstemmig har gått inn for alt. 6A . En slik lokal enighet må tillegges avgjørende vekt.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering. Jfr. forøvrig A11 pkt.11*
- 3) *Det er forutsatt fortsatt drift på Randsfjordbanen, tas ellers til orientering.*
- 4) *Tas til orientering.*

D28 Ringerike Handelstandsforening

- 1 Persontrafikkterminal bør legges så nær opp til Hønefoss Torv som mulig. Alt. 6A er det eneste som ivaretar dette syn.
- 2 Terminalområdet for godstrafikken kan gjerne legges utenfor sentrum av byen.

NSBs kommentarer:

1,2) *Tas til orientering.*

D29 Landsutvalget for Jernbane.

- 1 Banen har fire hovedmarkeder: 1. Bergen - Oslo, 2. Hallingdal - Hønefoss/Oslo, 3. Hønefoss/Ringerike - Bærum/Oslo, 4. Bærum - Oslo.

For 1. er flyet viktigste konkurrent og for 2,3,og 4 er bilen viktigste konkurrent. Bærum-Oslo utgjør det klart største markedet og dette bør veie tungt ved valg av trase. De mest betalingsvillige kundene vil trolig befinne seg i markeden 2 og 3.

- 2 Absolutte grenser for kjøretid og markedsdekning kan rettferdiggjøre inngrep i verdifult kulturlandskap i kraft av at alternativet veiutbygging vil gi enda større ulemper. Mål om øvre grense for kjøretid og nedre grense for marked må ikke fravikes.
- 3 Stiller spørsmål ved teknisk kapasitet; liten andel av dobbeltspor kan sette for snevre grenser for den praktisk oppnåelige togtettheten.
- 4 Randsfjordbanen vil gi et dårligere tilbud enn Drammen - Sandvika - Hønefoss. Markedet her er imidlertid svært lite.
- 5 Buss og tog må virke sammen. Bussen vil i hovedsak få en mateoppgave for toget.
- 6 På Hønefoss må plassering av en eller to stasjoner bli slik at avstanden til tyngdepunktet i fotgjengertrafikk og bosetting blir kortest mulig. På Rykkinn må stasjonen plasseres slik at en ikke blir avhengig av matebuss fra boligområdene.
- 7 Traseføring gjennom Bærum er sannsynligvis den eneste levedyktige dersom rene bedriftsøkonomiske vurderinger skulle bli avgjørende.

- 8 **Konklusjon:**
- NSB må påta seg den upopulære jobben å forsvare de fremtidige interesentene (trafikanterne).
 - Ber om at man bare velger blandt alternativer som:
 - * Gir klart kortere kjøretid for tog enn for bil
 - * Åpner for et marked som i antall mennesker er stort nok til både å gi miljøvirkning og en lønnsomhet som er gunstig sett i forhold til andre jernbanestrekninger
 - * Har en teknisk standard som settes slik at kjøretiden blir konkurransedyktig.

NSBs kommentarer:

1,2,3,4,5,6,7,8) Tas til orientering.

D30 Håvard Aamelfot

- 1 Alt. 2 er uønsket/ikke akseptabelt. Miljømessige konsekvenser; støy, vibrasjoner og barriereeffekter er ikke tilstrekkelig vurdert. Hensyn til beboere må gå foran hensynet til passasjerer og reiseopplevelse.
- 2 Tilknytning til Gardermoen er ikke vurdert.

NSBs kommentarer:

1,2) Tas til orientering.

D31 Svein Jørgensen, Ringvn.4 Hønefoss

- 1 Støtter NSB i konklusjonen vedr. trasèkorridor. Alt. 2 vil gi det beste miljø for trafikantene.

NSBs kommentarer:

1) Tas til orientering.

D32 Terje Nagell, Bakerovnsberget 22, Bærums Verk

- 1 Viser til høringsuttalelse av 5.09.92. NSBs konsekvensutredning mht arealbehov og boligbygging på Øverland og i Lommedalen ved bygging av Lommedalslinjen er for dårlig. Utredningen støtter seg på tidligere vedtak i

forbindelse med foreliggende kommuneplan, 1990 - 2010 hvor kommunen uttrykker at den ikke ønsker å bygge ut områdene ytterligere i de nærmeste årene. Kommuneplanen tar ikke hensyn til en evt. ny jernbanetrase gjennom Lommedalen. Valg av Lommedalslinjen vil utvilsomt innebære utstrakt boligbygging innenfor Markagrensen.

NSBs kommentarer:

- 1) **Tas til orientering. Alt. 1 er ikke lenger en aktuell utbyggingskorridor. Et kombinasjonsalternativ 1/6A vil bli tilleggsutredet.**

D33 Erik Moe Haugen m/ fler (34 personer), Hønefoss

- 1 Alt. 6A er den beste trasè. Eksisterende jernbanestasjon i Hønefoss må benyttes.

NSBs kommentarer:

- 1) **Tas til orientering.**

D34 Cornelius Jacobsen, Hønefoss

- 1 Viser til høringsuttalelse til Meldingen. Alt. 6A Skøyen via Åsa er best med kortest reisevei og -tid.
- 2 Ønsker at det utredes et nytt alternativ 4A som er en kombinasjon av alt. 1 og 4A. Alternativet følger alt. 1 frem til Guribyenga i Lommedalen og har her to alternative løsninger. En løsning er en direkteføring av banen i tunnell frem til Gunnerenga ved Åsa. Den andre løsningen er en trase via Mattisplassen og frem til Gunnerenga og Åsa. Sistnevnte trase vil gi en dagsone mellom Guribyenga og Mattisplassen.
- 3 Forutsetter videre bruk av eksisterende Hønefoss stasjon.

NSBs kommentarer:

- 1) **Tas til orientering.**
- 2) **Alt.1 er ikke lenger aktuell utbyggingskorridor. Forøvrig jfr. A10 pkt.2 og D32 pkt.1.**
- 3) **Jfr. A11 pkt. 11**

D35 Siv.ing. Arnulf Brekken, Auli

- 1 Argumenterer for alt. 9. Sats på 6000m kurver og 350 km/t.
- 2 Ringeriksbanen gjennom Bærum kan vel sies å være unødvendig. Kr. 400 mill for en direkteforbindelse Oslo - Stryken er ikke mye.
- 3 Ringeriksbanen må være dimensjonerende for Drammenbanen. Bygg alt. 9 og utsett investeringer på Drammenbanen.

NSBs kommentarer:

- 1) *I NSBs fremtidige satsing på utbygging av banenettet i Norge skal det dimensjoneres for en fremføringshastighet opp til 200 km/t med konvensjonelt materiell.*
- 2) *Tas til orientering. Angitte kostnader er grovt underestimert.*
- 3) *Dobbeltsporet Skøyen - Asker vil bli bygd grunnet kapasitetsproblemer pr. idag, uansett Ringeriksbane eller ikke. Prosjektet vil gi økt kapasitet på strekningen samt sikre høyere punktlighet for togene.*

D36 Sjur Løchen Fogth, Frogner

- 1 Sats på alt. 6A som gir korteste strekning og reisetid, billigste alt. dersom dobbeltspor Skøyen - Sandvika medregnes, enklest linje, miljøvennligst, og naturopplevelse for reisende kan bøtes på ved en dagsone i Åsa-området.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*

D37 Olaf Bryn Røkholt, Bryn Gård, Rykkinn.

- 1 Alt. 2A vil ihht konsekvensutredningen umuliggjøre fortsatt jordbruksdrift i området. Han vil miste sitt levebrød. Kulturlandskap vil også gå tapt. Ber om at NSB velger et annet alternativ som er mer skånsomt.

NSBs kommentarer:

- 1) *Jfr. B1 pkt.3*

D38 Jan-Fredrik Larsen, Sandvika.

- 1 Div. eiendommer i Jong/Tanum-området vil bli sterkt berørt. Vist trase vil bl.a. gå rett gjennom et planlagt industri/kontorprosjekt på 6200m². Slutter seg til forslag som innebærer en baneløsning i fjell fra Sandvika, og som skjærer fri av det etablerte miljøet og dets verdier.
- 2 Etterspør dokumentasjon på løsmasseproblematikken som det påstås at umuliggjør en banetrase i fjell for Sandvika.
- 3 Dersom det likevel blir bygd en trase via Vestre Jong i dagen, bes det om at NSB tar nærmere kontakt slik at konsekvensene av inngrepet og mulige skadebotalternativer kan bli behandlet.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering.*
- 2) *Videre utredning av deponi for løsmasser vil skje i KU fase II. Jfr. forslag til KU program for fase II i KU fase I av 1.juli 1993.*
- 3) *Tas til orientering. Kontakt vil evt. bli tatt i fase II under hovedplanleggingen, dersom dette blir valgt trasèkorridor.*

D39 Sindre Nørgaard, Oslo

- 1 Alt. 6A er det beste alternativ både i lokal, regional og nasjonal interesse. Dette gir den korteste og raskeste trase og tilfredsstillende dermed formålet med Ringeriksbanen best, nemlig forkorting av Bergensbanen. Alternativet har også de minste miljøkonsekvensene.
- 2 Alt. 2 er lengre og svært uheldig for miljø og kulturlandskap.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering.*

D40 Hans Kristian Frogner, Skui

- 1 Driver Vestre Frogner Gård og berøres av alt. 2A variant Frogner, som ikke kan godtas. En evt. jernbane via Sandvika må legges i tunnell lik opprinnelig alternativ 2.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering. Jfr. B1 pkt.3*

D41 Viggo Moe Haugen, Mo Gård i Hole.

- 1 Eier av Mo Gård og berøres av alt. 2A. Gården blir delt i to. Anbefaler at alt. 6A blir utredet og valgt.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering. Jfr. B1 pkt.3*

D42 Sigmund Rinden, Vøyenenga.

- 1 Tunnel for alt. 2 vil ligge nær boligen som har grunnmursskader og tåler rystelser ved sprengning dårlig. NSB vil bli holdt ansvarlig for ytterligere skader som følge av sprengning i forbindelse med tunnellarbeidene.
- 2 Alt. 2A gir uakseptable støykonsekvenser, en mer detaljert analyse må utføres, og alternativ løsning for reduksjon av støynivået må utarbeides før trasevalg legges frem for endelig godkjenning.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering. Jfr. B1 pkt.3*

D43 Siv.ark. Carl Wilhelm Tyrøn, Rykkinn

- 1 Fremhever følgende positive faktorer ved alt. 2A via Rykkinn:
- Reisetid Bærum - Gardermoen ca. 30 min, reisetid til Oslo 15 min.
 - Sandvika får knutepunktsfunksjon
 - Kolsåsbanen kan tilknyttes jernbanenettet.
 - Verdiøkning i boligmassene
 - dagstrekning fra Kirkerud til Rykkinn stasjon gir gode muligheter for omfattende "landscaping".
 - Høyhastighetsstandard gir en vesentlig høyere standard på banelegeme, skinnegang, viadukter
- 2 Dersom banen ikke blir bygd så blir man sittende igjen med et kollektivnett av førkrigsstandard.

NSBs kommentarer:

1,2) *Tas til orientering. Jfr. B1 pkt.3*

D44 Sofie Evjen Kallar, Vøyenenga

- 1 Tviler på om Norge har råd til et så dyrt prosjekt. Kan man ikke forbedre nåværende trase, slik at tidsbesparelsen knyttet til Ringeriksbanen ikke blir fullt så stor? Med hensyn til Rykkinn bør man heller satse på Kolsåsbanen. På sikt kan denne fungere som en sirkel-linje i Bærum ved at den legges fra Rykkinn via Skui til Sandvika.

NSBs kommentarer:

1) *Tas til orientering.*

D45 Siv.ing. Jan Chr. Krohn, Høvik

- 1 Avtjerna-alternativet bør forkastes. Alt. 2A med varianter gir flest antall støyutsatte boliger. Alt. 1 er best sikkerhetsmessig. De ulike alternativenes betydning for resultatet for godstrafikken kommer dårlig frem. Alt. 1 og 2A er klart de gunstigste alternativene.

Ringeriksbanen bør bygges ut etter alternativ 1. Dette alternativet gir kortere strekning Oslo - Hønefoss enn alt.2 A. Kurvaturmessig bedre enn alt. 2A. Bedre mht sikkerhet og energiforbruk. Gir en større forbedring av kollektivtrafikken, da både Skui og Rykkinn idag har en relativt rask bussforbindelse mot Sandvika og Oslo, mens Bærums Verk og I Lommedalen er kommunikasjonene noe tungvinte og kronglete. Viktig at vei og jernbane utfyller hverandre best mulig. En bør ikke legge jernbanetrase parallelt med eksisterende kommunikasjonslinjer.

Alt. 3 og 6 bør forkastes pga høye anleggskostnader og lavere samfunnsøkonomisk nytte.

- 2 Konsekvensutredningen virker troverdig. Hensynet til trafikantenes opplevelse bør tillegges stor vekt. Gunstigst mulig trase mellom Sundvollen og Hønefoss må vurderes grundigere i det videre arbeidet.
- 3 Antar at enten alt. 1 eller 2 velges. Et entydig trasealt. mellom Sundvollen og Hønefoss som kan benyttes enten en velger alt. 1 eller 2 er ikke utarbeidet.

- 4 Foreslår for nærmere vurdering et nytt trasealternativ mellom Sundvollen og Hønefoss, som er vist på vedlagt kartskisse. Mykere linje, mindre arealforbruk i kulturlandskapet, større opplevelse av Steinsfjorden, bedre muligheter for stasjonsplassering, mindre tunnellandel, muligheter for holdeplass på Hvervenmoen, bedre kurvatur ved Tollpinnrud, bedre tilpasset E16 dvs. mest mulig samlet trafikk-korridor, men noe større barrierevirkning rent synsmessig ved kryssing av Kroksundet.
- 5 Nytt traseforslag under pkt. 4 bør vurderes nærmere av NSB og danne grunnlag for endelig valg av trase på strekningen.

NSBs kommentarer:

- 1) *Tas til orientering. Alt.1 er ikke lenger aktuell utbyggingskorridor, jfr. forøvrig D32 pkt.1.*
- 2,3) *Tas til orientering.*
- 4,5) *Tas til orientering. Forslaget har mye til felles med alt.1 som ikke lenger er en aktuell utbyggingskorridor.*

D46 Narve Aase-Nilsen, Jaren

- 1 Alt. 8 kunne vært fremstilt med en langt gunstigere trase. Dette ville gitt en langt kortere og rettere Bergensbane. Helhetsløsningen ødelagt ved at forbindelsen mot Gardermoen og Dovrebanen er fjernet. Dette kunne gitt en effektiv sammenknytning av stambanene utenom Oslo S som har og vil få enda større kapasitetsproblemer i fremtiden.
- 2 Gardermobanen er en feilinvestering som et intetanende Storting ble narret til å godta. Folk og myndigheter er ført bak lyset.
- 3 Storo/Grefsen kan bli en vel så god overgangsstasjon som Oslo S. Foreslår oppgradering av Gjøvikbanen til Stryken, samt bygging av Grefsen - Lysaker lenken.
- 4 Foreslår i prinsippet tre linjer:
 - .1 Hønefoss - Hamar, via Stryken og Gardermoen,
 - .2 Drammen - Eidsvoll, via Lysaker og Gardermoen
 - .3 Oslo - Lillestrøm, via Grefsen og Gardermoen

Dette vil gi en landsdekkende tilbringertjeneste

NSBs kommentarer:

- 1) *Gardermobanen er vedtatt utbygd og en endring av det faktum kan ikke være et utgangspunkt for videre diskusjon av trasekorridorer for Ringeriksbanen. Forøvrig gir en trase om Harestua/Stryken vesentlig lenger kjøretid enn alternativer som er utredet fullt ut.*
- 2,3) *Tas til orientering.*
- 4) *Her er det lagt avgjørende vekt på tilbringertjenesten til Gardermoen og fremtidige kapasitetsproblemer på Oslo S. Det er ikke gjort noen vurderinger av trafikkgrunnlag og kostnader for disse linjene og at Oslo S er den viktigste destinasjonen vi har for de reisende på stambanestrekningene.*

D47 Tor Kvandal, Vikersund

- 1 Alt. 2, 2A og 6A er de som er aktuelle. Av hensyn til natur og miljø er alt. 2 ikke å anbefale. Kan alt. 2A og 6A kombineres? Løsningen bør overveies.
- 2 Banen bør ikke gå over Røyselandet

NSBs kommentarer:

- 1) *Jfr. B1 pkt.3*
- 2) *Tas til orientering.*

D48 Esben Oust Heiberg, Sandvika

- 1 Alt. 2A går tvers gjennom hovedbygningen på Vestre Jong Gård og vil rasere gårdsbebyggelsen, bjerkealléen, haven og turveiene. Forholdet er tidligere påpekt i brev av 30.04.93 til NSB. Den alternative trase 2 (direkte Hønefoss), vil spare mye av kulturlandskapet og miljøet.
- 2 Påpeker at det foreligger planer om å forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn slik at alt. 2A blir unødvendig å bygge.

NSBs kommentarer:

- 1,2) *Tas til orientering. Jfr. B1 pkt.3*

D49 Høyesterettsadvokat Carl Dunker (på vegne av Carl August Mohn Tanberg gård, G.nr. 38, B.nr. 1,2 og7)

- 1 Gården berøres av alt. 3B,4B og 6B. Hele eiendommen vil bli delt på langs av banetraseen. Meget gammel gård, siden før Vikingetiden. Carl August Mohn vil på det sterkeste protestere mot at noen av de tre ovenfornevnte alternativer velges.
- 2 Område har en rekke gamle gravhauger fra Vikingetiden inkl. et Hov og en kirke fra middelalderen. Det har i årenes løp vært foretatt en rekke arkeologiske utgravinger og undersøkelser på forskjellige deler av Tanberg.
- 3 Utredning datert 26.04.83 av Haakon Christie er vedlagt, samt brev av 30.05.73 fra Universitetets Oldsokssamling.

NSBs kommentarer:***1,2,3) Tas til orientering.***

SAMMENDRAG / INNSTILLING

1. JERNBANEUTREDNINGEN

1.1 Utbyggingskorridor

Generelt

Høringen har vist at det er relativt stor motstand mot NSBs foreløpige anbefalte alternativ; alt. 2 Sandvika, dog har fire relativt tunge høringsinstanser støttet dette alternativet. Fra statlige, fylkeskommunale og kommunale instanser har motstand og støtte delt seg mellom hhv Ringerikssiden og Bærumssiden. Det er å merke seg at motstanderne også har støtte fra endel statlige fagorgan på miljøsidan.

På motstand-siden kan nevnes; Landbruksdepartementet, Buskerud Fylkeskommune, Fylkeslandbruksstyret i Buskerud, Fylkesmannen i Buskerud, Hole kommune, Ringerike kommune, Hole Landbruksnemnd, Ringerike Landbruksnemnd, Riksantikvaren og Direktoratet for Naturforvaltning. Disse høringsinstansene anbefaler stort sett et av de lange tunnelalternativene, alt. 3 eller 6.

På støtte-siden kan nevnes; Akerhus Fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Bærum kommune og Drammen kommune.

Det stilles spørsmålsteget ved NSBs helhetlige vurdering hvor en mener miljøhensyn har tapt ifht bedriftsøkonomi og samfunnsøkonomi.

Spesielt

Fylkeslandbruksstyret i Buskerud varsler innsigelse mot alt.1 og 2A. Direktoratet for Sivilt Beredskap kan ikke godta alt. 4A og B. Samferdselsdepartementet, og vegvesenet ved Statens vegvesen Oslo, Akershus og Buskerud påpeker at trafikkprognoser ikke er dokumentert og at det er viktig at prosjektet ses i sammenheng med Vestkorridorutredningen. Valg av korridor for Ringeriksbanen bør ikke treffes før Vestkorridoren er utredet. Hordaland fylkeskommune påpeker at en i det videre planarbeidet må legge større vekt på banen sin betydning for Bergen og Hordaland.

1.2 Tilleggsutredninger

Flere "tunge" høringsinstanser ber om at et kombinasjonsalternativ 2/6A utredes, samt at alternative traséføringer ses nærmere på i Sandvika-området.

1.3 Stasjonslokalisering på Hønefoss

I alt 8 "tunge" høringsinstanser har uttalt et klart nei til Tollpinnrud som stasjonsvalg, og et ja til stasjonslokalisering på Hønefoss. I tillegg har flere organisasjoner på miljøsidan

uttalt det samme. Disse er Landbruksdepartementet, Fylkesmannen i Buskerud, Buskerud fylkeskommune, Fylkeslandbruksstyret i Buskerud, Ringerike kommune, Ringerike Landbruksnemnd, Direktoratet for Naturforvaltning og Statens Forurensningstilsyn.

1.4 Stoppmønster

NSBs foreslåtte stoppmønster for de forskjellige alternativene er forholdsvis beskjedent kommentert og er lite kontroversielt.

Innstilling:

1. *Alt.1 nord for Sundvollen, 2A med varianter, 3B og 3C, 4A og 4B, 5A og 5B, utgår som aktuelle utbyggingskorridorer.*
2. *NSB tilleggsutreder alternative trasèkorridorer for alt.2 i Sandvika-området, med sikte på å betjene Rykkinn stasjon.*
3. *Det tilleggsutredes et kombinasjonsalternativ 2/6A og 1/6A. For alt.1/6A tas det sikte på å få frem et bearbeidet alt.6 med en kort dagsone i Lommedalen som gir vesentlig mindre miljøkonsekvenser enn tidligere utredet alt.1 gjennom Lommedalen. Videre skal det for dette alternativet ses på muligheten for en dagsone ved Åsa.*
4. *NSB tar ikke stilling til stasjonslokalisering på Hønefoss før utbyggingskorridor er avklart.*

2. KONSEKVENsutredning FASE I

Riksantikvaren krever tilleggsutredning av kulturminner på Røysehalvøya, mellom Sundvollen og Hønefoss, for alt. 1 og 2, før endelig innstilling på valg av trasèkorridor skjer, dersom disse alternativene fortsatt er aktuelle som korridor.

Flere høringsinstanser har gitt forslag på hvilke tema som må videreutredes i fase II, samt vært forholdsvis konkrete på omfang og nivå på utredningsarbeidet. Mange av de som har anbefalt et av de lange tunnellalternativene har påpekt at miljøkonsekvenser av de store masseuttakene av stein er for dårlig utredet og at dette må vies spesiell oppmerksomhet i fase II utredningen.

Innstilling:

1. *NSB tilleggsutreder kulturminner for alt.2 mellom Sundvollen og Hønefoss, samt for alt. 6 fra Hov og til Hønefoss.*

2. *I forbindelse med tilleggsutredning av alt.2, 2/6A og 1/6A gjennomføres ny konsekvensutredning fase I for: Sandvika-området, området Hov - Hønefoss og i Lommedalen.*

3. KONSEKVENsutredningsprogram for fase II

Detaljerte kommentarer til flere av temaene er fremsatt av flere av høringsinstansene.

Innstilling:

1. *I henhold til Bu sitt brev av 14.07.93 til berørte parter i forbindelse med høringen av KU fase I, er fremlagt og hørt forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II utformet slik at det kan anvendes på alle alternative utbyggingskorridorer. Etter at NSB har anbefalt utbyggingskorridor og vedtak om utbyggingskorridor er fattet, skal programmet for konsekvensutredning fase II tilpasses den valgte korridor. I forbindelse med dette tilpassningsarbeidet skal det etableres en referansegruppe med representanter for berørte myndigheter (kommuner og fagmyndigheter på fylkesnivå).*

I forbindelse med dette tilpassningsarbeidet skal høringsinstansenes kommentarer til KU fase II-programmet vurderes.

4. VIDERE PLANPROSESS OG FREMDRIFT

4.1 Planprosess

Dette dokument, "*Behandling av innkomne uttalelser til konsekvensutredning fase I og program for fase II av 1.juli 1993. Prosjektrådets innstilling*", datert 20. mai 1994, legges frem for Prosjektansvarlig for godkjenning før oversendelse til fagdepartementet ved Bane Plankontoret.

Med bakgrunn i punktene 1 - 3 ovenfor ber Prosjektansvarlig om fagdepartementets godkjenning av gjennomført KU fase I inklusive forslag til tilleggsutredninger som uttrykt i punktene 1 - 3.

Etter at tilleggsutredninger er gjennomført fremstilles de endelige resultater i et eget dokument, en sluttrapport, hvor alle alternativer som fortsatt er aktuelle presenteres og sammenstilles. Det lages et eget dokument for konsekvensutredning fase I for alternativer som er tilleggsutredet. Begge disse dokumentene legges ut til høring og offentlig ettersyn i 1 mnd. Etter dette gis høringsuttalelsene en behandling i prosjektledelsen og Prosjektrådet før merknader og innstilling legges frem for Prosjektansvarlig for godkjenning. Deretter

sendes innstillingen over til fagdepartementet ved Bane Plankontoret for godkjenning av KU fase I for tilleggsutredningsarbeidet. Det forutsettes da at utredningsplikten på fase I - nivå er oppfylt.

4.2 Fremdrift

Den videre fremdrift blir som vist i vedlegg 1. Kritisk aktivitet er først og fremst tilleggsutredning av kulturminner, hvor sluttrapport skal foreligge 1.nov. 1994. En måneds høring av alternativer som er tilleggsutredet, samt etterfølgende intern behandling og godkjenning hos fagdepartementet ved Bane Plankontoret, vil medføre at NSB tidligst våren 1995 kan gi sin endelige anbefaling på valg av utbyggingskorridor. Stortinget kan således tidligst behandle et utbyggingsvedtak, basert på en hovedplan for valgt utbyggingskorridor, våren 1997. Dette er likevel innenfor NJP-perioden 1994 - 97. Antatt byggestart blir således 1998.

RINGERIKSBANEN - REVIDERT FREMDRIFTSPLAN 20.MAI 1994

ID	Name	Scheduled Start	Scheduled Finis	1994 '94	1995 '95	1996 '96	1997 '97	1998 '98	1999 '99	2000 '00	2001 '01	2002 '02	2003 '03	2004 '04	2005 '05	2006 '06	2007 '07	2008 '08	2009 '09	2010 '10
1	TILLEGGSUTREDNINGER	20.5.94	15.11.94	▲																
2																				
3	HØRING OG BEHANDLING AV TILL. UTREDN.	15.11.94	28.2.95	▲																
4																				
5	NSBs ENDELIGE INNSTILLING PÅ VALG AV	1.3.95	15.3.95	▲																
6	KORRIDOR																			
7																				
8	AVKLARING AV KORRIDOR I SAMF.DEPT./	15.3.95	1.7.95	▲																
9	STORTINGET																			
10																				
11	HOVEDPLANLEGG. FOR VALGT KORRIDOR	3.7.95	31.12.96			▲														
12																				
13	BEHANDLING AV UTBYGGINGSVEDTAK I	1.1.97	1.4.97			▲														
14	STORTINGET																			
15																				
16	REG.PLANER/GRUNNERVERV/BYGGEPLAN	1.4.97	1.10.99																	
17																				
18	BYGGESTART	1.10.98	1.10.98					▲												

VEDLEGG 1

I

JBV

Jernbaneverket
Biblioteket



09TU06280
200000029733

Jernbaneverket
Direktoratet
Piblioteket

12. 03. 1997